Zeitschrift: Baselbieter Heimatblätter
Herausgeber: Gesellschaft für Regionale Kulturgeschichte Baselland
Band: 40 (1975)
Heft: 3

Artikel: Die Wasserfallenbahn
Autor: Suter, Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-860022

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Quellen und Gewährspersonen: Franziska Suter, BHBL Band 5, S. 91 ff., Frau Bethli Buser (Rünenberg/Arboldswil), Frau Emmi und Herr Paul Thommen-Graf (Arboldswil), Leo Weber geb. 1899 (Reigoldswil).

Die Wasserfallenbahn

Von *Paul Suter*

Am 5. Juli 1931 fand im Gasthof zur Sonne in Reigoldswil eine gut besuchte Quartalsversammlung der Gesellschaft Raurachischer Geschichtsfreunde statt. Im Mittelpunkt der Verhandlungen stand das Gebiet der Wasserfalle: Geschichte des Bürtengutes (Dr. L. Zehntner), Geschichte des Wasserfallenweges (Verfasser des vorliegenden Aufsatzes), Das Wasserfallenbahnprojekt (Dr. Gustav Adolf Frey) [1]. Für die zahlreichen anwesenden Reigoldswiler waren die temperamentvollen Ausführungen des letztgenannten Referenten von besonderem Interesse und als er zu vorgerückter Stunde abbrechen wollte, ertönte der einhellige Zuruf: «Numme wyterfahre!» Nach dieser Versammlung ruhte der talentierte Verfechter der Wasserfallenbahn nicht, sondern äusserte sich in Aufsätzen im «Landschäftler» und in anderen Veröffentlichungen über dieses Thema [2]. Mit grosser Freude nahm er 1938 meinen Vorschlag auf, in den «Baselbieter Heimatblättern» eine Geschichte der Wasserfallenbahn «zum bleibenden Gedächtnis» zu verfassen. Diese erschien in den Jahren 1938/39; sie wurde durch Beiträge von lokalen Mitarbeitern erweitert und als anschauliche, abgerundete Darstellung geschätzt [3].

Im Herbst dieses Jahres sind nun gerade 100 Jahre verflossen, seitdem der angefangene Bahnbau abgebrochen und stillgelegt wurde. Es geziemt sich daher, Rückschau zu halten und der heutigen Generation in kurzen Zügen ein Kapitel der schweizerischen Eisenbahngeschichte in Erinnerung zu rufen. Bei dieser Gelegenheit erfülle ich zugleich eine Dankespflicht. Es wurden mir von Frau Selma Meyer-Schneider, Tochter von Ständerat Gustav Schneider, Liestal, und von Herrn Hans Probst, Augst, interessante Aktenstücke vom Bahnbau übergeben, die in diesem Aufsatz verwendet werden konnten. Ich habe dieses wichtige Quellenmaterial zusammen mit verschiedenen Druckschriften in einem Faszikel «Wasserfallenbahn» zusammengefasst und dem Staatsarchiv Baselland zur Aufbewahrung übergeben.

Stephensons Eisenbahnprojekte

Es ist allgemein bekannt, dass George Stephenson (1781—1848) die Dampflokomotive erfunden hat und als Begründer des Eisenbahnzeitalters gilt. Sein Sohn Robert förderte den Lokomotivbau weiter und führte die von ihm konstruierte «Rocket» 1829 zum Siege [4]. Vater und Sohn wurden in der Folge von verschiedenen Staaten Europas als Experten beigezogen, als man das neue Verkehrsmittel einführte. Im Jahre 1850 beauftragte der

Bundesrat die beiden Ingenieure Robert Stephenson und Henri Swinburne mit der Begutachtung der Frage, «was für ein Eisenbahnnetz der Natur unseres Landes am besten angemessen wäre». Das Gutachten ging von der Erkenntnis aus, dass sich in der deutschen Schweiz drei wichtige Städte befinden, nämlich Basel nördlich, Zürich und Bern östlich und südlich des Juras. Dieses Städtedreieck gedachten sie durch die Bötzberglinie (Basel—Zürich), die Passwanglinie (Basel—Bern) und die Jurasüdfusslinie (Bern—Solothurn—Olten—Zürich) zu verbinden. Da aber die bundesrätliche Instruktion nur eine Juraquerlinie vorsah, kam eine mittlere Variante (Basel—Olten) in Frage. In der Bundesversammlung fiel das Projekt der Englänger in Ungnade und das 1852 angenommene Bundesgesetz wies die Eisenbahnfrage den Kantonen und der Privatwirtschaft zu.

Stürmische Eisenbahnpolitik

Als Folge des Bundesgesetzes von 1852 schossen private Eisenbahngesellschaften wie Pilze aus dem Boden und die Bahnkonzessionen wurden von den Kantonen bereitwillig erteilt [5]. In unserem Gebiet entstand 1853 die Centralbahngesellschaft, an der sich auch der Kanton Baselland beteiligte. In erster Linie wurde nun die Strecke Basel—Olten in Angriff genommen. Anfangs 1855 konnte die Strecke Basel—Liestal, im Juni des gleichen Jahres Liestal—Sissach betrieben werden. 1857 fuhren die Züge bis Läufelfingen und 1858 bis Olten. In den gleichen Jahren setzten die Anstrengungen von Zürich für die Bötzbergbahn ein. Die Centralbahn wollte diesen Plan konkurrenzieren und erwarb 1854 die Konzession für die Strecke von Muttenz bis zur aargauischen Kantonsgrenze. Baselland handelte dabei die Verpflichtung der Centralbahn ein, eine Sekundärbahn ins Waldenburgertal zu subventionieren. Indessen ruhten vorerst diese Pläne; die erste Etappe des schweizerischen Eisenbahnbaus war abgeschlossen. Nach dem Abschluss des Deutsch-Französischen Krieges setzte dann eine neue Gründungswelle ein, die durch eine wirtschaftliche Hochkonjunktur begünstigt wurde. Man sprach von der Gotthardbahn, von der Bötzbergbahn, von der Jurabahn, von einer Waldenburger- und einer Wasserfallenbahn, von der Leimentalbahn. 1870 beschloss das Baselbietervolk eine Subventionierung der Gotthardbahn, 1871 folgten die Konzessionen für die Waldenburger- und die Bötzbergbahn, 1872 für die Jurabahn und 1873 für die Wasserfallenbahn. Bötzberg- und Jurabahn wurden 1875 dem Verkehr übergeben; die Waldenburgerbahn war im Herbst 1880 betriebsbereit; das Leimental erhielt 1887 durch die Birsigtalbahn eine Verbindung mit Basel [6].

Der Leidensweg der Wasserfallenbahn

Gegenüber dem Fricktal, wo zusammen mit dem Bezirk Brugg eine mächtige Volksbewegung zugunsten der Bötzbergbahn entfacht wurde, war die Wasserfallenbahn entschieden im Nachteil. Hier lagen andere politisch-

geographische Verhältnisse vor. Das Reigoldswilertal mit seiner vorherrschenden Heimindustrie der Posamenterei und der solothurnische Bezirk Thal und das solothurnisch-bernische Gäu waren durch den unwegsamen Wasserfallen-Passübergang getrennt, so dass weder auf politischem noch auf wirtschaftlichem Gebiet enge Beziehungen bestanden. Die Initiative für den Bau der Wasserfallenbahn ging zunächst von Reigoldswil aus. Am 20. Februar 1870 versammelten sich unter der Leitung von Johannes Schweizer, Gemeindepräsident, 30 Vertreter [7] der Tal- und der angrenzenden solothurnischen Gemeinden im Gasthaus zur Sonne zur Gründung eines Bahnkomitees. Am 27. Februar des gleichen Jahres fand dann eine von 300 Personen besuchte Versammlung in der Kirche von Reigoldswil statt. Laut Tagungsbeschluss wählte jede Gemeinde zwei Abgeordnete für ein definitives Komitee, das am 27. März zusammentrat und einen Arbeitsausschuss bestimmte. Dieser nahm seine Tätigkeit sofort auf und richtete an den Regierungsrat Baselland das Gesuch, ältere Pläne der Schweiz. Centralbahn über das Wasserfallenprojekt (Gutachten Stephenson und Swinburne) dem Komitee zu überlassen. Die Antwort aus Liestal lautete negativ, es seien keine Pläne und Profile vorhanden. Vom Mai 1870 datieren dann Listen mit der Zeichnung von Gründungsaktien zu je 5 Franken zur «Deckung der aus den Vorarbeiten für Erstellung einer Wasserfallen-Bahn (Liestal—Bubendorf—Ziefen—Reigoldswil—Mümliswil—Balsthal—Niederbipp—

Wasserfallen-Bahn.

GRÜNDUNGS-ACTIE No.

hat zur Deckung der aus den Vorarbeiten für Erstellung einer Wasserfallen-Bahn (Linie Liestal-Bubendorf-Ziefen-Reigoldswil-Mümliswyl-Balsthal-Niederbipp-Wangen) erwachsenden Kosten den durch Beschluss der Gemeindeabgeordneten vom 27. März 1870 auf

Franken fünf

festgestellten Betrag einer Gründungs-Actie an den Cassier des unterzeichneten Comité einbezahlt und dadurch alle diejenigen Rechte erworben, welche durch spätern Vertrag beim Bau der Linie für die Besitzer von Gründungs-Actien vorbehalten werden können.

Reigoldswyl, den 6. Mai 1870.

Wasserfallen-Bahn-Comité.

Der Cassier: Der Präsident:

Behufs genauer Controlle muss jede Cession dem Cassier des Wasserfallen-Bahn-Comité angezeigt werden.

Bild 1. Gründungs-Actie der Wasserfallenbahn (verkleinert).

Wangen) erwachsenden Kosten» (Bild 1). Die vorhandenen Listen enthalten die Unterschriften von 68 Zeichnern aus Reigoldswil mit 126 Aktien. In einem Schreiben an die Regierung (datiert 10. März 1870) [8] wurden die Bahnkosten auf 5,1 Millionen Franken errechnet, wovon 3 Millionen auf den Tunnelbau fielen. In den Jahren 1870 bis 1872 wirkte auch ein solothurnisches Komitee für die Wasserfallen- und die Gäubahn, das ebenfalls die Zeichnung von Gründungsaktien an die Hand nahm. In der Folge bewarben sich sowohl die Centralbahn wie auch das Gäubahnkomitee um eine Konzession für die Wasserfallenbahn. Bei den Verhandlungen tendierte die Regierung von Baselland dahin, die Bewerberin mit den «günstigten Zugeständnissen» zu bevorzugen. Dies war unzweifelhaft die Schweiz. Centralbahn, da sie sich für eine Beteiligung und den Betrieb einer Waldenburgerbahn und einer Gelterkinderbahn verpflichtete. Nachdem im Februar 1873 die Gäubahn ihre Ansprüche auf die Wasserfallenbahn der Centralbahn abgetreten hatte, wurde durch die Volksabstimmung vom 11. Mai 1873 die Centralbahn Inhaberin der Konzession für die Wasserfallenbahn.

Nun ging es an die Pläne und Profile (Bild 2), die unter der Leitung des Oberingenieurs der Centralbahn, August von Würthenau, in Reigoldswil fertiggestellt wurden [9]. Bei der Vergebung der Arbeiten berücksichtigte die Centralbahn nicht eine erfahrene englische Firma, sondern das mindestfordernde Konsortium der «Baugesellschaft Schneider, Münch und Jerschke» aus Deutschland [10] (Bild 3). Der Tunnelbau begann im Herbst 1874 sowohl in Reigoldswil als in Mümliswil. In Reigoldswil grub man an drei Stellen: im Juligraben und in der Hand einen Schacht mit Stollen nach Norden und Süden, bei der heutigen Gondelbahnstation einen Stollen gegen Süden (noch vorhanden), und im Eiset einen Entlüftungsschacht mit einem Stollen nach Norden. Verschiedene terrassenartige, schon längst kultivierte Deponien (die sogenannte Planie, im Stacher, unter Weiersholden) zeugen vom Aushub dieser Grabarbeiten. Im Laufe des Jahres 1875 gingen Klagen über unregelmässige Auszahlungen an Arbeiter und Lieferanten ein. Es folgten Arbeitseinstellungen und es stellte sich heraus, dass die Baufirma technisch und vor allem finanziell nicht auf der Höhe der von ihr übernommenen Aufgabe stand. Nachdem die Centralbahn anfänglich geholfen hatte, die Schwierigkeiten zu meistern, «liess sie die Unternehmer fortarbeiten, bis sie aus Erschöpfung den Bau von selbst aufgeben mussten» [11]. So kam es zum Konkurs der Baugesellschaft, und die Arbeiten wurden im September 1875 eingestellt. Vergeblich erwartete man, die Centralbahn werde den Bahnbau in Regie weiterführen oder an eine andere Firma übertragen. Die einsetzende Krise im Bahnbau verhinderte die Centralbahn, diese Bauverpflichtung auf sich zu nehmen. Zunächst kam es zu verschiedenen Fristverlängerungen, dann aber wurde die Centralbahn vom Kanton Solothurn als Nachfolger des Gäubahn-Komitees wegen Vertragsbruch eingeklagt. Im folgenden Prozess verfochten die berühmtesten Juristen jener Zeit die Standpunkte ihrer Parteien. Am 13. Mai 1879 kam es zum Vergleich. Die

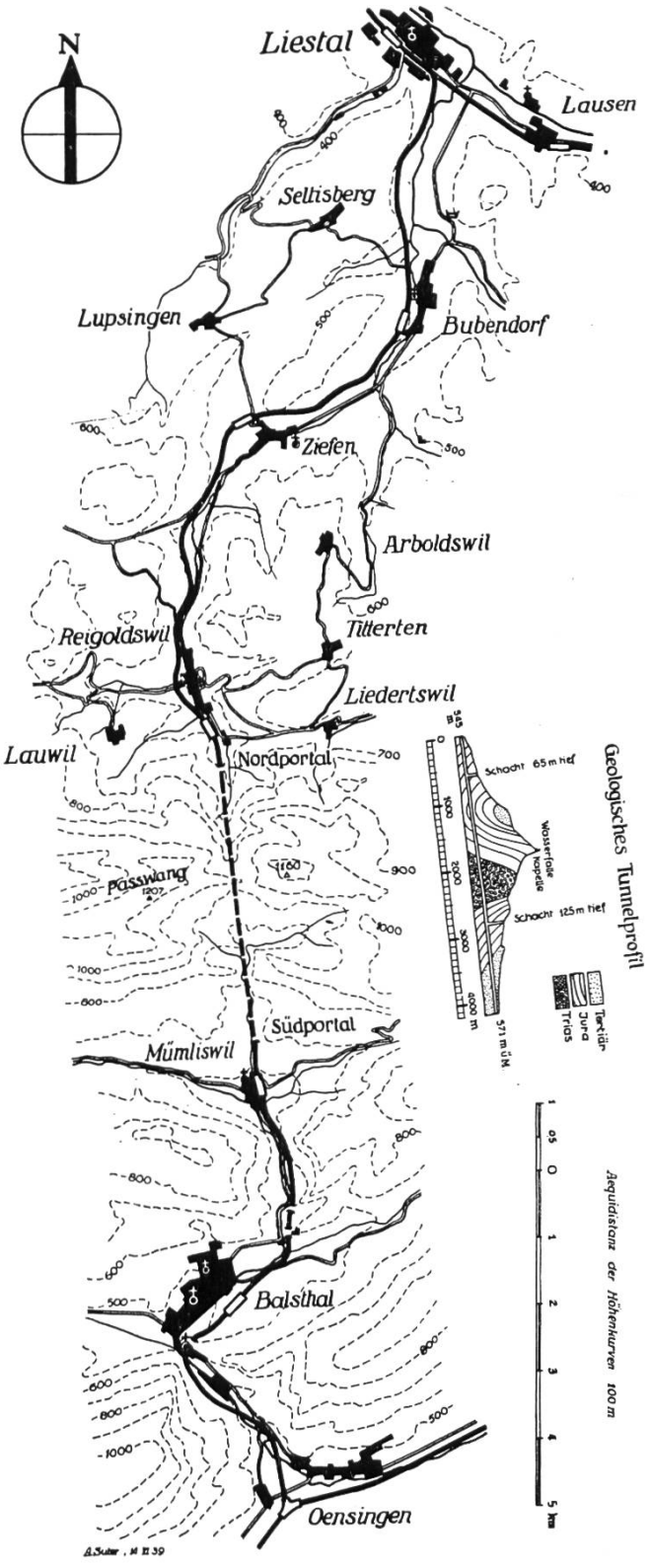

Bild 2. Situationsplan der Wasserfallenbahn, 1874, und geologisches Tunnelprofil. Siedlungen und Wege nach der Spezialkarte des Juras 1 : 50 000. Zeichnung Adolf Suter, 1939.

Centralbahn wurde von der Bauverpflichtung der Wasserfallenbahn (von der solothurnischen Grenze im Wasserfallengebiet bis zur Gäubahn und von Solothurn bis Schönbühl) für immer befreit, bezahlte aber die gezeichneten Beträge für Aktien zurück und entschädigte die Gemeinden Mümliswil, Balsthal und Oensingen mit einer Geldsumme für die Verbesserung ihrer

Verkehrsverhältnisse (Eröffnung der Zweigbahn Balsthal — Oensingen 1899). Auch in Baselland, vor allem im Reigoldswilertal, beklagte man den Abbruch des Bahnbaus. Indessen kam es hier nicht zum Prozess. Wenn man sich erinnert, dass der frühere Baudirektor von Baselland, J. A. Adam, schon vor dem Bahnbau zum Centralbahndirektor gewählt wurde und auch Basel-Stadt in jenen Jahren vor allem für die Jurabahn eintrat, merkt der geneigte Leser, dass der Einsatz der Centralbahn und der kantonalen Behörden für den Bahnbau durch das Reigoldswilertal nicht allzugross war. Und so fiel die Wasserfallenbahn 1974/75 buchstäblich «ins Wasser», dem benachbarten Waldenburgertal aber brachte die mit der Wasserfallenbahn-Konzession verbundene Verpflichtung zur Subventionierung grünes Licht für den Bahnbau (Eröffnung der Waldenburgerbahn 1880).

Bild 3. Signet der Baugesellschaft für die Wasserfallenbahn, 1874.

Neuer Anlauf für eine Wasserfallenbahn

Die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen (Volksabstimmung vom 20. Februar 1898) erweckte auch den Wasserfallenbahn-Gedanken zu neuem Leben. Und zwar war es Gustav Adolf Frey, der in seiner Dissertation über die Wasserfallenbahn darauf hinwies, wie sehr das Privatbahnsystem den Ausbau eines schweizerischen Eisenbahnnetzes vernachlässigt und wie viel Versäumtes der Bund auf diesem Gebiete nachzuholen habe. Schon Ende 1898 versammelten sich Interessenten aus Basel, Liestal, aus dem Reigoldswilertal, aus Balsthal, Oensingen, Aarwangen und Langenthal in Liestal. Zu ihnen gesellte sich nun auch als begeisterter Wasserfallenfreund Dr. Gustav Adolf Frey. Das Initiativkomitee organisierte am Sonntag, den 28. Mai 1899, einen Volkstag in Reigoldswil. Landrat Gustav Schneider begrüsste die 1500köpfige Versammlung, als Hauptreferenten sprachen Oberamtmann J. Bloch aus Balsthal, Regierungsrat Dr. H. Glaser aus Liestal und Dr. G. A. Frey aus Kaiseraugst. Die Massnahmen und Vorschläge des Komitees wurden mit lebhaftem Beifall gebilligt. Etwas

vorher, am 20. April 1899, war das Konzessionsbegehren eingereicht worden, dem die Dissertation von Dr. Frey beigelegt wurde. Eine zweite, erweiterte Auflage dieser Schrift wurde nachher an die Gemeinden und an weitere Interessenten verschickt. Im gleichen Jahr befassten sich die Gemeindevertreter nördlich der Wasserfalle mit dem konkurrierenden Kellenbergbahnprojekt, dem sie den Kampf ansagten. Um die eidgenössische Konzession der Wasserfallenbahn zu fördern und das Interesse für das Bahnprojekt zu bezeugen, schlug Dr. Frey den Gemeinden vor, Zusagen für Subventionen im Falle des Zustandekommens zu beschliessen. Die Gemeinde Reigoldswil bewilligte daraufhin am 10. Juni 1900 eine Subvention von 150 000 Franken. Leider blieb sie mit diesem grosszügigen Beschluss «allein auf weiter Flur». Indessen warteten die Bahnfreunde vergeblich auf die eidgenössische Konzession. Die Schweiz. Bundesbahnen befürchteten, die künftige Wasserfallenbahn würde den Verkehr Basel—Welschland an sich ziehen und die Jurabahn gefährden. Sie lancierten daher einen entsprechenden Tarifartikel, der die Verkehrsgrundlagen der Wasserfallenbahn zum grossen Teil zerstörte. In einer Eingabe vom 8. März 1907 ersuchte das Wasserfallenbahn-Komitee erneut um die endliche Erteilung der Bahnkonzession. Um die gleiche Zeit lagen aber schon Pläne für eine Verstärkung der Gotthardlinie durch einen Hauensteinbasistunnel vor. Dieser sollte die wirtschaftlichen Nachteile der alten Hauensteinlinie (26,3 ‰ maximale Steigung, grosser Kohlenverbrauch) aufheben. Das Projekt wurde vor allem von Basel, dem mittleren Baselbiet und Olten unterstützt und vorangetrieben. Der Tecknauer Bürger Ingenieur Rud. Gelpke fixierte die Tunnelachse Tecknau—Olten und der Sissacher Ständerat Jakob Buser beantragte 1910 in der Bundesversammlung den Bau des Basistunnels durch dringlichen Bundesbeschluss ohne Referendumsvorbehalt. Damit war das Wasserfallenprojekt zum zweiten Mal in der Versenkung verschwunden.

Schlusswort

Die Wasserfallenbahn war als direkte Verbindung Basel—Bern—Westschweiz gedacht. Der Bau der Simplonlinie (1906 eröffnet) mit der Lötschbergbahn (1913 eröffnet) spricht für die Berechtigung dieser Zufahrtslinie, die zudem volksreiche Täler erschlossen hätte. Die Wasserfallenbahn ist keineswegs der Untauglichkeit des Projekts, «sondern einer gross angelegten volkswirtschaftlichen Ketzerei» zum Opfer gefallen [12].

Auf der anderen Seite hat der verunglückte Bahnbau dem Reigoldswilertal und dem Kettenjura südlich der Wasserfalle die landschaftliche Schönheit bewahrt. Auch die Dorfbilder haben sich trotz der Industrialisierung besser erhalten als in den Tälern, die durch eine Eisenbahn erschlossen wurden. Im Reigoldswilertal entstanden 1904 auf die Initiative der Talbewohner die erste konzessionierte Autoverbindung der Schweiz und nahezu 50 Jahre später eine Luftseilbahn (Gondelbahn) auf die Wasserfalle.

Anmerkungen:

1 Der Rauracher, 3. Jg. 1931, 43—55 (mit Kurzfassungen der Referate).

2 Gustav Adolf Frey, Statistischer Spaziergang durch die Baselbieter Gemeinden. In Basel, Stadt und Land, 1937, 54—63.

3 Gustav Adolf Frey, Zur Geschichte der Wasserfallenbahn. Mit Anhang: Erinnerungen an den Bahnbau 1874/75. SA aus BHBl 1938/39.

4 Frey, Zur Geschichte der Wasserfallenbahn, 4.

5 Jakob Früh, Geographie der Schweiz, Bd. 2, St. Gallen 1932, 411 ff.

6 Dieser Abschnitt nach Karl Weber, Geschichte des Kantons Basellandschaft, Liestal 1932, Bd. 2, 617 ff.

7 Unter anderen Pfarrer Johann Rudolf Linder (als Schreiber), Johann Ulrich Zehntner, Arzt, Jakob Schneider, alt Landrat.

8 Abgedruckt in Gustav Adolf Frey, Die Wasserfallenbahn (Beilage zum Konzessionsgesuch für die Wasserfallenbahn, vom 20. April 1899), Basel 1899, 3 f.—S. 67. Ausgelegte Baukosten 1874/75 900 000 Fr.

9 Originalpläne vom Bahnbau Liestal—Oensingen: Genereller Situationsplan 1:5000, Geologisches Profil u. a., datiert Juli 1874, in der Bibliothek der Generaldirektion der SBB, Bern.

10 Frey, Zur Geschichte der Wasserfallenbahn, 14.

11 Amtsbericht des Regierungsrates, 1875.

12 Leo Zehntner, Anekdotenhaftes zur Geschichte der Wasserfallenbahn. BHBl 1939, 255 f.

Blumen von der Wasserfalle

Von *Gustav Adolf Frey*

Im August 1939 sandten wir Dr. G. A. Frey einen Bergblumenstrauss, den wir auf Wasserfallen-Chellenchöpfli gepflückt hatten. Er antwortete am 28. August mit dem nachfolgenden Gedicht, das wir zur Erinnerung an den 1962 verstorbenen Freund und Vorkämpfer für die Wasserfallenbahn abdrucken.

Blumen von der Wasserfalle,
Die Ihr heute mir gesandt,
Ich bewundre sie alle,
Liebevoll und wie gebannt.

Mochte man sie auch entstellen,
Unsre Wasserfallenbahn,
Unser Werk, es ist getan:
Klarer fliessen jetzt die Quellen.

Dass wir unsrer Feinde Lügen-
Netz, das unsern Berg umflocht,
Aufzudecken noch vermocht, —
Das erfüllt uns mit Vergnügen.

Herzlich dankend grüss Euch Alle
Ich mit diesem kurzen Brief.
Meine Seele rührt Ihr tief:
Blumen von der Wasserfalle!