Zeitschrift: Baselbieter Heimatblätter
Herausgeber: Gesellschaft für Regionale Kulturgeschichte Baselland
Band: 3 (1938-1939)
Heft: 4

Artikel: Zur Geschichte der Wasserfallenbahn
Autor: Frey, G.A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-859551

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: 02.07.2025

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

Vierteljährliche Beilage zum Landschäftler
Nr. 4 3. Jahrgang Januar 1939

Jg. 1938

Zur Geschichte der Wasserfallenbahn.

Von Dr. G. A. Frey, Kaiseraugst.

Zum Geleit.

Wohl kaum ein zweites Eisenbahnprojekt in der Schweiz ist so hartnäckig und nachhaltig umstritten worden und schliesslich doch nicht zur Ausführung gelangt, wie die Wasserfallenbahn.

Mit ihr ist die sympathisch streitbare Person des Dr. Gustav Adolf Frey unzertrennlich verbunden. In ihrer zweiten Phase hat sie ihm als Grundlage für seine sozialwirtschaftliche Betätigung gedient — seine Dissertation handelt in ausführlicher und erschöpfender Weise über die Wasserfallenbahn — und immer wieder fühlte er sich zu dem Thema hingezogen, immer wieder hat er sich mit dem Projekt beschäftigt. Dabei hat er sich eine Unmasse von Informationen zu eigen gemacht, wie keiner seiner Gegner oder Mitstreiter.

Die also gesammelten Daten sind von grosser Bedeutung: nicht nur für die in Sachen Eisenbahn zu kurz gekommenen Talschaften diesseits und jenseits der Wasserfalle; sie werfen auch interessante Streiflichter auf das schweizerische Eisenbahnwesen überhaupt. Es war daher ein guter Gedanke von der Redaktion der «Heimatblätter», dem Verfasser die Spalten dieser gediegenen Vierteljahrsschrift für eine kurze Zusammenfassung der Leidensgeschichte der Wasserfallenbahn zu öffnen. Es kann gewiss nichts schaden, dass diese Geschehnisse aus bewegter Zeit für kommende Geschlechter festgehalten werden und dass die heutige Generation erfahre, wie es kam, dass ein von Anfang an in Diskussion stehendes Eisenbahnprojekt unterliegen musste und das volksreiche Reigoldswilertal keine Eisenbahn bekommen hat. Der Leser wird dabei inne werden, dass der bedauerliche Misserfolg nicht nur am fatalen Einfluss der ängstlich um ihre Dividenden bangenden und an andern Eisenbahnen interessierten Kapitalisten, am Neid «guter Nachbarn» und den im Eisenbahnwesen politisch günstiger gestellter Gegenstreitern lag, sondern auch daran, dass sich die Bevölkerung an der Wasserfalle zu wenig ins Zeug legte. Hätte sie sich so opferwillig und weitsichtig gezeigt wie z. B. die Anwohner der Bötzbergbahn, sicher wäre das Projekt nicht so leicht zu hintertreiben gewesen.

Jedenfalls hätten die Befürworter in vorderster Linie mit viel Nachdruck auftreten können. Vermutlich wäre dann die wenig glückliche zweite Durchtunnelung des Hauensteins unterblieben. Bei Beurteilung dieses Punktes vergesse man nicht — und hierauf ist meiner Ansicht nach zu wenig hingewiesen worden — dass durch diese sehr kostspielige Lösung eine einzige kleine Gemeinde eisenbahnlich erschlossen worden ist, während an der Wasserfalle nordseits eine ganze Talschaft mit angrenzenden Gebieten der Eisenbahnverbindung überhaupt verlustig ging und südseits ein noch wichtigeres, mit Grossindustrie versehenes Gebiet sich mit einem Stumpengeleise begnügen muss!

Da ich die ersten Anfänge der verunglückten Wasserfallenbahn in den 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts in nächster Nähe miterlebte und mich auch späterhin, obwohl aus grosser Ferne, für das Schicksal des Eisenbahnprojektes lebhaft interessierte, gebe ich der vorliegenden verdienstvollen Arbeit des Herrn Dr. G. A. Frey recht gerne ein Geleitwort mit auf den Weg.

Reigoldswil, den 8. Dezember 1938.

Dr. L. Zehntner.

I. Die Urgeschichte der Wasserfallenbahn.

Augusta Raurica, die «Königin des Juras» war in römischer Zeit durch die Strassen über den Bötzberg und den Obern Hauenstein mit Rom und durch eine über Cambete (Kembs) führende Strasse mit Argentoratum (Strassburg) und dem niederrheinischen Gebiet verbunden. So bildete schon Augusta Raurica eine Art «Drehscheibe» zwischen dem Rheingebiet und Italien. In Augusta Raurica schon musste man sich entscheiden, ob man durch das Bündnerland oder durch das Wallis nach Rom reisen wollte. Wohl jeder Römer, der über Curia Raetorum in unsere Gegend gelangte, durchzog auf der Hinreise von Vindonissa aus das Fricktal und auf der Heimreise die Täler im Passwanggebiet, — oder umgekehrt. Augusta Rauracorum (Augst), anno 260 durch die Allemannen zerstört, erhielt als erste Nachfolgerin das Castrum Rauracense (Kaiseraugst), das noch lange nach der Völkerwanderung zeitweise einen Bischofsitz darstellte. Nach Bessire, Geschichte des Bistums Basel, wurde der Bischofssitz erst im Jahr 617 definitiv nach Basel verlegt, worauf dieses aufblühte. Für das Fricktal und das Oberbaselbiet muss diese Verlegung des Hauptabsatzgebietes für Milch, Obst und Gemüse eine grosse wirtschaftliche Katastrophe bedeutet haben. «Augst ist Urbasel, Basel ist Neu-Augst.»

Wahrscheinlich entwickelte sich Basel deshalb zum mittelalterlichen Hauptorte Rauraziens (der Nordwestschweiz), weil die damaligen «Wirtschaftsführer», wozu doch die Bischöfe gehörten, auch den Sundgau zu beherrschen gedachten. Was sie aber im Westen gewannen, verloren sie im Osten! Weder Liestal noch Rheinfelden hätten sich wirtschaftlich entfalten können, wenn Augst der Hauptort des Augstgaus geblieben wäre; die Römer hatten diesen die Bötzberg- und Hauensteinstrassen dominierenden Punkt gewiss mit gutem Bedacht ausgewählt. Ohne diese Sundgauer Romantik wären der Hauptstadt, die jetzt an «Bodenmangel» leidet, sowohl das Fricktal, als das ganze Baselbiet treu geblieben.

Durch das ganze Frühmittelalter blieben Bötzberg und oberer Hauenstein, an denen grosse Städte entstanden, Basels Hauptverkehrswege nach dem Süden. Erst im 13. Jahrhundert, mit dem Aufkommen des Gotthards, entstand die Basler Verkehrstradition, die durch die Worte Frankfurt — Strassburg — Basel — Olten — Luzern - Gotthard deutlich zum Ausdruck gebracht wird. Sie gestaltete sich so leidenschaftlich, dass Basel kühl abseits stand, als die Züricher Handelskammer am 11. März 1836 den Bau einer Linie nach Basel ins Auge fasste. Basel legte schon damals bloss auf eine Linie nach Olten Gewicht, wie wenn es an der ganzen Schweiz «gar nichts Interessantes» gäbe, als eben die Luzerner Strasse nach dem Gotthard. So entstand denn zuerst bloss die Linie Zürich-Baden (1847).

Jedermann weiss, dass der am 9. Juni 1781 zu Wylam bei New Castle geborene, am 12. August 1848 zu Tapton House gestorbene George Stephenson als der Erfinder der Dampflokomotive und damit als der Begründer des Eisenbahnzeitalters zu betrachten ist. Die am 18. Nov. 1822 eröffnete Lokomotivbahn von Stockton nach Darlington, und die am 15. Sept. 1830 in Betrieb gesetzte Eisenbahn von Liverpool nach Manchester trugen George Stephensons Namen durch die ganze Menschheit.

Sein Sohn Robert Stephenson verhalf dem Lokomotivbau, dem sich längere Zeit Schwierigkeiten entgegenstellten, zum endgültigen Durchbruch. Die von Robert Stephenson konstruierte Lokomotive «Rocket» erfüllte am 8. Oktober 1829 als einzige von verschiedenen konkurrierenden Maschinen alle gestellten Bedingungen. Samuel Smiles, Stephensons Biograph, schreibt: «Von der Eröffnung der Liverpool-Manchester Eisenbahn an können die Arbeiten des Vaters und des Sohnes kaum mehr getrennt werden. Die grossen Werke Robert Stephensons, die London-Birminghamer Eisenbahn, die Röhrenbrücke über die Menaistrasse, und die Riesenbrücke bei New Castle sind des Sohnes eines solchen Mannes würdig und schöne Gedächtnismale für kommende Geschlechter.»

Besonders die anno 1841 erfolgte Erfindung einer neuen, selbsttätigen Bremse steigerte den Weltruhm des ältern und des jüngern Stephenson, die bald von verschiedenen Staaten als Experten beigezogen wurden, als es sich um die Verbreitung des neuen Verkehrsmittels auf dem Kontinent handelte.

Zuerst interessierte Belgien, wohin beide Stephensons wiederholt reisten, sich für das Eisenbahnwesen. In Belgien erblickte George Stephenson, als «Vater der Eisenbahnen», glänzend empfangen, auf einem Marmorpiedestal seine mit Lorbeeren gekrönte Büste und das Modell einer Lokomotive unter einem Triumphbogen. «Das ist die Rocket!» rief er freudig aus.

Kaum aus Belgien zurückgekehrt, wurde Vater Stepenson in ähnlicher Mission nach Spanien gerufen. «Nichts entging Stephensons scharf beobachtendem Blick, die äussere Formation der Gegenden, jede Schlucht oder Zerklüftung in den Bergrücken, die Richtung der Flüsse, die geologischen Schichten wurden von ihm ebenso schnell aufgefasst wie die Art des Landbaus.» Die Stephensons waren eben noch keine blossen Eisenbahntechniker: ihr wirtschaftlicher Blick war so fein entwickelt wie ihr technischer Sinn.

Auch in der Schweiz begehrte man den Rat des englischen Eisenbahnkönigs. Der Bundesrat betraute Robert Stephenson und H. Swinburne mit Begutachtung der Frage, «was für ein Eisenbahnnetz der Natur unseres Landes am besten angemessen wäre.»

In der bundesrätlichen Instruktion vom 7. Juni 1850 heisst es unter Art. 6: «Besondere Sorgfalt und gründlicher Untersuch wird bei Begutachtung der Fragen empfohlen, welcher Richtung zwischen zwei gegebenen Konkurrenzprojekten der Vorzug gegeben werden soll. Solche Fragen bieten sich unter anderm namentlich bei nachstehenden Verbindungen dar: Für die Verbindung von Basel mit der Aarlinie über den Jura und dem Rhein entlang» etc.

*

Augenscheinlich dachte der Bundesrat, den zukünftigen Verkehr unterschätzend, nur an eine Bahn von Basel nach der «Aarlinie». Bald erkannten die beiden englischen Ingenieure, dass in der deutschen Schweiz drei besonders wichtige Städte sich befinden, nämlich Basel nördlich, Zürich und Bern östlich und südlich des Jura.

Von dieser Beobachtung der lebendigen, wirtschaftlichen Kräfte unseres Landes aus gelangten sie dazu, vor allem eine Bötzbergbahn als direkte Verbindung Basel—Zürich, und eine Passwangbahn zu studieren, welche die Städte Basel und Bern miteinander verbinden sollte. So schwebte ihnen ursprünglich das schweizerische Eisenbahnbaudreieck Basel—Bern—Zürich vor, das sie aber nicht vorschlagen konnten, da die bundesrätliche Instruktion nur eine Juralinie von Basel nach der Aarlinie vorsah. So musste Basel—Olten siegen, die Linie der Mittelmässigkeit.

Für alle Zeiten denkbar aber bleiben die Worte, welche die beiden Experten der Bötzbergbahn und der Passwangbahn widmeten:

«Die zwischen Basel und dem Aarthale durch den Bötzberg projektierte Linie bietet solche Vorteile, dass sie mit der Rheinlinie wohl konkurrieren könnte. Da aber diese Linie sich nur nach Osten wendet und dem Westen ebenso geringe Dienste leistet, wie die Rheinlinie und selbst diese Dienste nur auf Kosten gewaltiger Bauten erlangt werden könnten, so muss sie, trotz der darauf verwendeten detaillierten und wertvollen Studien, bei Seite gelegt werden.»

Somit «schaufelte» ihr spezifischer Vorzug, die bestimmte Richtung nach Osten, der Bötzbergbahn damals das Grab. Aehnlich erging es der Wasserfallenbahn. Die Experten bemerkten:

«Man hat, um Basel mit der südlichen Seite des Jura zu verbinden, noch eine andere Linie vorgeschlagen. Diese Linie würde sich mehr als alle andern projektierten nach dem Westen ziehen. Sie verlässt die Ergolz bei Liestal, läuft in das Tal von Bubendorf ein, und zieht sich bei Reigoldswil vorbei (auf welcher Strasse die Bahn, wenn auch bei ziemlicher Steigung, leicht ausgeführt werden kann) durch die schmale Kette des Jura unter den Felsen der Wasserfalle nach Mümliswil und gelangt über Balstal und Wiedlisbach nach Solothurn.

Die Beschaffenheit dieser Linie ist derjenigen über den Hauenstein so ähnlich, dass keine weitere Beschreibung notwendig ist. Die Kosten des Baues würden vermutlich eben so hoch steigen, während, wenn auch die nach dem Westen bestimmten Convois eine Strecke von 15—20 Kilometern abkürzen könnten, der Weg nach Luzern bedeutend ver-

längert würde. Dieses Projekt würde notwendigerweise der Schweiz die Last der Herstellung und Unterhaltung einer östlichen Linie längs des Rheins auferlegen, die allen Kriegszufällen an der Grenze ausgesetzt wäre.»

*

Angesichts des Umstandes, dass schon der eine Hauensteintunnel jener Zeit als ein geradezu «phantastisches Unterfangen» erschien, begreift man es leicht, dass die bundesrätliche Instruktion die Verbindung von Basel mit der Aarlinie als blosse «Seitenbahn» zur Stammlinie Romanshorn—Genf auffasste.

Der «fernen Bischofsstadt» am Rhein war dieser Entscheid der englischen Experten gewiss erst recht gleichgültig, — sie empfand wohl nicht das geringste Verlangen nach zwei Bahnen durch das einstige Umland von Augusta Raurica, das sich 17 Jahre vorher (1833) unter Blitz und Donner von ihr getrennt hatte, «der Königin des Rheins». —

II. Die Centralbahn nützt den Wasserfallenbahngedanken aus.

1. Die Nationalbahn und Jurabahn gefährden die Centralbahn.

Das Direktorium der schweizerischen Centralbahn setzte im Jahre 1872 den Bau und Betrieb der Wasserfallenbahn auf sein Programm; sie hatte schon am 14. Februar 1870 sich gemeinsam mit der Nordostbahn zum Bau und Betrieb der Bötzbergbahn verpflichtet.

So erfreuten Basel und die Nordwestschweiz sich plötzlich der bestimmten Aus- und Zuversicht, sozusagen auf einen Schlag neben die seit 1858 allein bestehende Centralbahnlinie Basel—Olten zwei neue, dieselbe bestens ergänzende Normalbahnen treten zu sehen. Stephensons Eisenbahndreieck schien sich nun doch noch verwirklichen zu wollen. Die direkten Linien Basel—Zürich und Basel—Bern standen vor der Verwirklichung. Neben den bis dahin einzigen Punkt Olten traten zwei künftige Punkte, auf die Basler Linien ausmünden sollten, nämlich Brugg und Oensingen.

Bei der innersten Natur des vorwiegend oder hauptsächlich durch Rentabilitätserwägungen beherrschten Privatbahnsystems lässt sich a priori vermuten, dass die Centralbahn sich nicht durch die volkswirtschaftlichen Qualitäten der neuen Linien zu ihrer Erbauung leiten liess.

Ihr Interesse an möglichst vollständiger Verwertung und Ausnützung ihrer Stammlinie Basel—Olten war zu ausgesprochen und zu einleuchtend, als dass sie sich freiwillig zu derartigen Kapitalinvestionen hätte herbeilassen können.

So hatte die Centralbahn sich eigentlich erst dann recht für die Bötzbergbahn Pratteln—Brugg zu interessieren begonnen, als die projektierte Linie Leopoldshöhe—Saint Louis die Gefahr einer Zürcher Umfahrung Basels via Baden—Turgi—Waldshut — Basel — Leopoldshöhe — Saint Louis in der Pariser Richtung hatte auftauchen lassen. Erst die weitere Tatsache, dass das Bötzbergbahnkomitee im Verlaufe des Jahres 1869 die Fricktaler und benachbarten Gemeinden zu Zeichnungen im Betrage von über 2 Millionen Franken zu veranlassen vermocht hatte, war ausschlaggebend gewesen zum Entschlusse der Centralbahn und Nordostbahn, sich dem Bötzbergbahnkomitee gegenüber zum Bau und Betrieb der Linie Pratteln—Brugg zu verpflichten.

Die Volksbewegung, welche die Pioniere der Bötzbergbahn im Fricktal, im Bezirk Brugg und im Baselbiet angefacht, und welche die Leiter der Nordostbahn sehr wahrscheinlich begünstigt hatten, muss als eine der bedeutendsten Kundgebungen des Fricktaler Volksgeistes betrachtet und bewundert werden. Hervorragende Fricktaler Industrielle, Staatsmänner und Redner unterstützten das Fricktal in seinem heissen Kampf um seine Bahn, deren Zustandekommen selbst prominente Aarauer Herren hatten verhindern wollen.

So ist es dem Fricktal, diesem sogenannten «Untertanenlande» gelungen, sich sein Recht und seine Bahn zu erkämpfen, während das freie Baselbiet nicht zu einem seiner Verkehrslage entsprechenden Eisenbahnnetz zu gelangen vermochte.

Wohl veranlasste ebenfalls eine Volksbewegung die Centralbahn, sich der Wasserfallenbahn ernstlich anzunehmen; aber dies tat nicht eine aus den interessierten Gemeinden nördlich und südlich von der Wasserfallenbahn hervorgehende, sondern eine schweizerische Volksbewegung.

Die als Produkt der demokratischen Aera in Winterthur entstandene, hauptsächlich gegen die Nordostbahn und die Stadt Zürich gerichtete Nationalbahn suchte durch eine unabhängige Transitlinie vom Bodan bis zum Leman mit den bestehenden Eisenbahngesellschaften in Konkurrenz zu treten. Die Nordostbahn und die Centralbahn bekämpften diese Tendenz nach Möglichkeit.

Eine Phase dieses Kampfes bildete die Erwerbung der Gäubahnkonzession durch die Centralbahn. Das Gäubahnkomitee dachte sich seine Verbindung mit dem Ausland in einer Linie von Oensingen nach Liestal (Wasserfallenbahn) mit Fortsetzung nach Augst, wo der Rhein überschritten und ein Anschluss an die Badische Bahn erzielt werden sollte.

Das Gäubahnkomitee, das die Erstellung und den Betrieb der Linie Olten—Solothurn bezweckte, bedrohte die Centralbahn überdies auch durch die Konkurrenz, die es der schon bestehenden Centralbahnlinie Olten—Herzogenbuchsee—Solothurn zu bereiten gedachte. Nachdem die Centralbahn erkannt hatte, dass die Gäubahn nicht zu verhindern war, bemühte sie sich um die bereits im Besitze des Gäubahnkomitees befindliche Konzession.

Doch hatte das Gäubahnkomitee auch schon Schritte um die Konzessionierung der Wasserfallenbahn getan und trat der Centralbahn die Konzession für eine Gäubahn ab durch den sog. Gäubahnvertrag vom 16./18. Februar 1873. Eine Hauptbedingung dieses Vertrages war, dass die Centralbahn den Bau und Betrieb der Wasserfallenbahn übernehmen sollte. In dieser Hinsicht bestimmte der

Art. 16 des Gäubahnvertrages:

Die schweizerische Centralbahngesellschaft verpflichtet sich zum Bau und Betrieb der sogen. Wasserfallenbahn von der solothurnisch-basellandschaftlichen Grenze bis zum Anschluss an die Gäubahn.

Sofern es ohne Beeinträchtigung der Längen- und Steigungsverhältnisse geschehen kann, wird dieser Anschluss der Wasserfallenbahn an die Gäubahn bei Oensingen stattfinden.

Bei der Anlage des Bahnstückes Balsthal-Anschluss Gäubahn soll auf die eventuelle Einmündung einer Eisenbahn, welche von der Berner Jurabahn bei Münster abzweigt, thunlichst Rücksicht genommen werden.

Die schweizerische Centralbahngesellschaft verpflichtet sich auch zum Bau und Betrieb der Fortsetzung der Wasserfallenbahn von Solothurn nach Schönbühl im Allgemeinen nach dem Trace des Herrn Ingenieur Studer.

Art. 17.

Die schweizerische Centralbahngesellschaft übernimmt damit auch die Verpflichtung, ihrerseits das nöthige zu thun, damit ihr die Conzessionen für die Wasserfallenbahn von der solothurnisch - basellandschaftlichen Grenze bis zum Anschluss an die Gäubahn und für die Strecke von Solothurn bis Schönbühl ertheilt werden; diese Bahnen sollen, Einflüsse höherer Gewalt vorbehalten, binnen 5 Jahren von der Conzessionsertheilung durch den Bund an gerechnet, vollendet und dem regelmässigen Betriebe übergeben werden.

*

Ausser der Befürchtung, durch die Gäubahn mit Abzweigung von Oensingen nach Liestal und Augst-Wihlen könnte sie den Verkehr vom badischen Bahnhof in Basel nach der Mittelschweiz verlieren, — hegte die Centralbahn zu jener Zeit noch eine weitere Besorgnis, die sie veranlasste, sich um die Wasserfallenbahnkonzession zu bewerben.

Die damals im Bau begriffene bernische Jurabahn Basel-Delsberg-Biel verfolgte unter Anderem das Ziel, den Verkehr Basel—Biel gegenüber der Verbindung Basel—Olten—Herzogenbuchsee um 10 Kilometer abzukürzen. Die Centralbahn musste somit gewärtigen, ihren Warenverkehr mit der Westschweiz und teilweise auch mit Frankreich zu verlieren; das am 23. Dezember 1872 von der Bundesversammlung angenommene neue eidgenössische Eisenbahngesetz hatte nämlich für den schweizerischen Güterverkehr das Prinzip der kürzesten Linie festgelegt.

Durch die Wasserfallenbahn gedachte nunmehr die Centralbahn eine gegenüber der Jurabahnstrecke Basel—Delsberg—Biel um 6 Km. kürzere Linie zu schaffen.

Diese ganze Operation muss als ein bewunderungswürdig feiner Schachzug der Centralbahn bezeichnet werden.

Durch die Erstellung der Wasserfallenbahn schnitt sie der Jurabahn die Möglichkeit, sich des Verkehrs Basel—Biel zu bemächtigen, glatt ab. Ferner beraubte sie die Nationalbahnunternehmung ihres wichtigen Mittelstückes Olten—Solothurn, — der Gäubahn also, — und zugleich vereitelte sie die Hoffnungen der eine schweizerische Linie Bodan—Leman anstrebenden Nationalbahnmänner auf einen direkten Anschluss an die Badische und (via Leopoldshöhe-St. Louis) Elsässer Bahn.

Es spricht sehr für die innere Tüchtigkeit des Wasserfallenbahnprojektes, dass es allein der Centralbahn den Sieg in ihrem Kampfe mit zwei Fronten zu verschaffen im Stande war: Ohne ihre unbestreitbaren Vorzüge hätte die Wasserfallenbahn nicht eine so wirksame und schneidige Waffe in den Händen der bedrohten Centralbahn darstellen können.

In seinem Bericht an die Generalversammlung für das Geschäftsjahr 1872 stellte der Verwaltungsrat der Centralbahn fest: die Wasserfallenbahn schaffe nicht nur der Stadt Solothurn und dem Gäu bessere Verbindungen, sondern mache auch andere Kantonsteile, die bis jetzt vom Eisenbahnverkehr abgeschnitten gewesen seien, demselben zugänglicher. Der Verwaltungsrat habe auch früher schon die Frage ins Auge gefasst, ob nicht bei dem stetsfort wachsenden Verkehr eine Wiederaufnahme des zur Zeit der Landstrassen bestandenen Verhältnisses

(dass sich nämlich der Verkehr von Basel nach der Westschweiz wieder wie normal in der Richtung des o b e r n Hauensteins bewege) und somit die Erstellung einer kürzern Linie nach dem Westen der Schweiz angezeigt sei? «Wir würden aber wahrscheinlich mit diesem Vorhaben noch nicht so bald hervorgetreten sein, wenn der erwähnte Zwischenfall (Vorgehen des Gäubahnkomitees) uns nicht eine rasche Entschliessung aufgedrungen hätte.» —

Unsere Darstellung könnte den Eindruck erwecken, als ob die Wasserfallenbahn gänzlich nur durch die Abwehrtendenzen der Centralbahn aus der Versenkung emporgehoben und somit in keiner Weise aus einer lokalen Volksbewegung erwachsen wäre. In dieser Hinsicht ist festzustellen, dass auf die Einladung eines 30köpfigen Initiativkomitees hin am 27. Februar 1870 etwa 300 Einwohner aus den sämtlichen interessierten Gemeinden zusammengetreten waren.

Das Ende März 1870 konstituierte engere Komitee, das schliesslich aus den Beratungen und Wahlen hervorgegangen war, hatte den Regierungsrat von Baselland ersucht, er möchte erwirken, dass ihm, dem Komitee, die schon vorhandenen Vorarbeiten für die Wasserfallenbahn zur Einsicht zugestellt würden, da dieselben ohne Zweifel noch in Basel, auf dem Archiv der Centralbahn, aufbewahrt seien. Das Direktorium der Centralbahn dementierte in seiner Antwort das dieser Eingabe zugrunde liegende Gerücht, die Centralbahn habe schon früher Pläne und Berechnungen für eine solche Linie ausarbeiten lassen. Sonach scheint jenes Comitee, über dessen Tätigkeit ich nie ein Mehreres erforschte, nicht so weit gekommen zu sein, dass es die interessierten Gemeinden zu finanziellen Opfern für die Bahn hätte bewegen können, was doch die Hauptsache gewesen wäre und allein auf die Centralbahnbehörden Eindruck gemacht hätte.

In dieser Hinsicht besass das bereits erwähnte Bötzbergbahnkomitee den Vorteil mit einer grössern Volkszahl, die zudem zum gleichen Kanton gehörte, rechnen zu können, während ein grosser Teil der an der Wasserfallenbahn interessierten Gemeinden einem andern, nämlich dem solothurnischen Kantonsgebiete angehörte. Ferner besass die einzige an der Wasserfallenbahn interessierte städtische Gemeinde, die Kantonshauptstadt Liestal, bereits einen Bahnhof an einer wichtigen Transitlinie; Rheinfelden dagegen musste bis zur Eröffnung der Bötzbergbahn (1875) die Station «Badisch Rheinfelden» benützen, wenn es nach Aarau, Zürich oder Basel gelangen wollte; somit gab eine so kräftig aufblühende Stadt, die 500,000 Franken zu zeichnen in der Lage war, den Bestrebungen zu Gunsten der Bötzbergbahn, die auch Brugg mit 400,000 Franken unterstützte, einen kräftigen Auftrieb.

Der keine drei Kilometer lange Bötzbergtunnel wirkte weniger abschreckend als der um 2,5 Km. längere Wasserfallentunnel. Hätten sodann Bern und Solothurn an der Wasserfallenbahn ein so starkes Interesse genommen, wie Zürich an der Bötzbergbahn! — Immerhin hatte der Regierungsrat des Kantons Bern schon zu Beginn des Jahres 1870 die Regierung von Baselland um Auskunft über die Pläne und Kostenvoranschläge für die Wasserfallenbahn ersucht, doch hatte das Komitee darüber noch wenig Bestimmtes mitteilen können. Auch im Kanton Solothurn hatte schon im Jahre 1871 ein solches Komitee bestanden. Hätten sich die beiden Comitees dies- und jenseits der Wasserfalle rechtzeitig zusammengetan, wie das im Jahre 1869 entstandene Bötz-

bergbahnkomitee, und vor allem die Gemeinden zu Beiträgen an das Werk ermuntert, so wäre der Gedanke wohl im Jahre 1872, da die Centralbahn als Konzessionsbewerberin auftrat, auch schon weiter vorgerückt gewesen, wodurch er im Volksempfinden tiefere Wurzeln geschlagen hätte.

In jenen Zeiten bildeten zwei Kantone noch zwei ziemlich getrennte Welten; es fehlte ein Mann, der die Gemeinden der solothurnischen Bezirke Balstal und Dornach, sowie diejenigen des Kantons Baselland zu einem Bunde für die Wasserfallenbahn geeinigt wätte. Infolgedessen bildete die Wasserfallenbahngeschichte des vorigen Jahrhunderts nicht, wie die Geschichte der Bötzbergbahn, ein Stück schweizerische Volksbefreiungsgeschichte, sondern lediglich eine Episode in der Geschichte der schweizerischen Centralbahn. Das Fricktaler Volk hatte durch die Bötzbergbahn seine innere Kraft zum Kampfe mit vielen Widerständen erkannt, gefühlt und betätigt, — die an der Wasserfallenbahn interessierten Gegenden mussten, da die Centralbahn die Concessionen besass, einfach zusehen, was diese mit der Zeit aus ihnen machte: wertlose Papierfetzen.

2. Der basellandschaftliche Baudirektor rettet die SCB.

Die Konzessionsverhandlungen, auf deren Einzelheiten hier nicht eingetreten werden kann, gestalteten sich sehr mühsam und stellenweise aufregend. Namentlich zeigte die basellandschaftliche Regierung sich sehr anspruchsvoll und begehrlich, hartnäckig und unerbittlich. Sofort nach Eintreffen des Konzessionsgesuchs der Centralbahn war in Liestal auch zunächst ein telegraphisches und sodann ein briefliches Konzessionsgesuch des Gäubahnkomitees für eine Wasserfallenbahn eingelangt. So erfreute die basellandschaftliche Regierung sich des Vorzugs, zwei Konzessionsgesuche für eine und dieselbe Linie gleichzeitig in Händen zu haben. Sie nützte ihre vorteilhafte Stellung nach Kräften aus, gewährte aber dann schliesslich die verlangte Konzession doch nicht demjenigen Bewerber, dem es ernstlich und ernsthaft um das Zustandekommen der Wasserfallenbahn zu tun war, sondern der Centralbahn. Das war durchaus nicht selbstverständlich bei dem Misstrauen, das zu jener Nationalbahnzeit im Volk, in den Behörden und in den Eisenbahn-Komitees gegen die grossen Eisenbahngesellschaften überhaupt herrschte. Ohne diesen «Volkszorn», der sich namentlich auch gegen die Centralbahn richtete, hätte die Nationalbahn nie entstehen können.

Wer sich in die basellandschaftlichen Wasserfallenbahn-Konzessionsverhandlungen des Jahres 1872 vertieft, wird leicht zum Ausrufe geneigt sein: «Ja, diese Baselbieter Staatsmänner, namentlich der Baudirektor Adam, waren schneidige Typen, diese wussten die Centralbahnherren zu «ringgeln», dass es eine Art hatte.

Doch war es, worauf ich heute nachdrücklich hinweise, nicht die Hauptaufgabe des Staates Baselland, die Centralbahn auf diese Weise zu «bändigen» und zu «bodigen». Es wäre vielleicht besser herausgekommen, wenn der Regierungsrat einfach die Konzessionserteilung an das Gäubahnkomitee beschlossen und beantragt hätte, ohne von ihm weitere Leistungen zu verlangen, als eben den Bau und Betrieb der Wasserfallenbahn.

Nach ihrem Bericht an den Landrat vom 14. Juli 1872 machte es sich die Regierung Basellands zum Prinzip, «mit demjenigen Konzessionsbewerber abzuschliessen, der unter Voraussetzung der nötigen finanziellen Kraft zur Durchführung des Unternehmens die günstigeren Zugeständnisse gewährte.»

Diese Begründung klingt sehr bestechend, — sie lässt es als begreiflich erscheinen, dass für die Regierung von Baselland nur die Centralbahn als ernsthafte Bewerberin in Frage kam, da sie allein «die nötige finanzielle Kraft» zur Durchführung des Unternehmens besass und die «günstigern Zugeständnisse» gewährte.

Ein Zweifel, ob es der Centralbahn überhaupt ernst war mit dem Bau der Wasserfallenbahn, scheint in den basellandschaftl. Staatslenkern nie aufgestiegen zu sein. Die Centralbahn tat ja so «nötlich», gebärdete sich so dringlich, liess sich so viele Opfer auferlegen, kam wieder zur Hintertüre herein, nachdem man sie zur Vordertüre hinausgejagt hatte, dass es Einem schwer wird zu glauben, dieses ganze Verhandlungs-Spiel sei lediglich eine abgekartete Komödie gewesen, und doch könnte das der Fall gewesen sein, sofern nämlich die Centralbahn sich nur um die Wasserfallenbahnkonzession bemühte, damit kein anderer Bewerber sie erhielt. Baselland roch also Lunte und verlangte von der SCB u. a. eine Kaution von 150,000 Fr. für den «möglichen Fall» einer Verständigung zwischen Centralbahn und Jurabahn. Dieser Fall trat dann später wirklich ein. Hatte Baudirektor Adam alles so genau «vorausgesehen»?

Die Regierung von Baselland liess sich nun zuerst von der Erwägung leiten, dass eine Wasserfallenbahn der Waldenburgerbahn, die schon ohne Konkurrenz nicht hatte zu stande gebracht werden können, einen wesentlichen Teil ihres erhofften Verkehrs entziehen würde; dadurch wäre dann das Schicksal der Waldenburgerbahn definitiv besiegelt und ihre Ausführung geradezu verunmöglicht worden. —

Auch diese Begründung lässt sich hören, obschon man ihr mit dem Gegengrund erwidern kann: durch eine Wasserfallenbahn würde einer in Bubendorf abzweigenden Waldenburgerbahn erst recht vermehrter Verkehr zugeführt und ihr zugleich die Baukosten für die Strecke Liestal Bubendorf abgenommen. Besteht eine Wasserfallenbahn, so ist nicht einzusehen, warum die Waldenburgerbahn nicht erst bei Bubendorf beginnen, somit um 5 Kilometer kürzer und billiger werden soll.

Statt dieser Erwägung stellte der basellandschaftliche Regierungsrat folgende Betrachtung an:

«Es musste daher die Regierung, wollte sie die vom Eisenbahnverkehr abgeschnittene Talschaft Waldenburg nicht ihrem Schicksal überlassen, die beiden Linien Wasserfalle und Waldenburg in ein unteilsames Eisenbahn-Tronçon vereinigen, in der Weise nämlich, dass der Konzessionär der einen Bahn zu möglichst günstigen Bedingungen die andere mit in den Kauf nehmen müsse.»

Schon in der ersten Konferenz in Sachen der Wasserfallenbahn-Konzessionierung erklärten die Baselbieter Regierungsräte den Abgeordneten der Centralbahn: als Gegenleistungen für Erteilung der Konzession betrachte die Regierung den Bau und Betrieb der Waldenburgerbahn durch die Centralbahn, sowie die Anerkennung der Beitragspflicht an eine Eisenbahn von Sissach aus nach dem Tale von Gelterkinden auf den Zeitpunkt, wo dieses Unternehmen zur Aus-

führung gelangen sollte. Nach langen Auseinandersetzungen und erst, nachdem man zu verschiedenen Malen im Begriffe gewesen war, die Verhandlungen abzubrechen, wurde endlich der Bau der Waldenburgerbahn nach Massgabe der Konzession vom Jahre 1871 und mit Beibehaltung einer Subvention der beteiligten Gemeinden im Betrage von Fr. 100,000 zugestanden. Ebenso versprach die Centralbahn sich bei einer Gelterkinderbahn in gleicher Weise zu beteiligen, wie an den aargauischen Zweigbahnen.

Vom Gäubahnkomitee, das für die Ausführung der Linie von Olten durch das Gäu nach Solothurn und Lyss sämtlichen interessierten Gemeinden bedeutende Subventionen hatte überbinden müssen, konnten weder solche Zugeständnisse wie die Waldenburgerbahn und die Unterstützung der Gelterkinderbahn erhofft, noch konnte erwartet werden, dass es ohne bedeutende Subventionen von seiten Basellands die schwierige Wasserfallenbahn ausführen würde.

Also, Baselland wollte die Wassenfallenbahn schon, aber Subventionen zahlen, das wollte man nicht; man wollte sich nicht so in Kosten stürzen, wie die Gemeinden an der Bötzberg- und an der Gäubahn, die aber dafür auch wirklich zustande kamen. Ohne Subventionen zu verlangen, konnte nur die Centralbahn den Bahnbau versprechen und ausser diesem noch Leistungen übernehmen, wie die erwähnten Nebenbahnen. Aber diese Nebenleistungen zahlten sich ja reichlich aus, wenn es der Centralbahn gelang, durch Erwerbung der Konzession die Wasserfallenbahn zu verhindern. Zur Zeit, als ich meine Dissertation über die Wasserfallenbahn schrieb, glaubte ich noch ziemlich bestimmt, die Centralbahn habe in der Periode der Konzessionsverhandlungen ernstlich an den Bau und Betrieb der Wasserfallenbahn gedacht. Heute neige ich eher zur Auffassung, sie habe diesen Bahnbau überhaupt nie ernsthaft ins Auge gefasst, sondern ihn nur als W a f f e i m K a m p f gegen die Jurabahn, sozusagen als «Bluff» an die Hand genommen. Der Regierungsrat erwähnt unter den Gründen, die ihn zur ausschliesslichen Verhandlung mit der Centralbahn bewogen, auch folgende Gedanken: «Es lag ferner im eigenen Interesse Basellands, welcher Kanton bekanntlich an der Centralbahn in erheblicher Weise beteiligt war, wenn die in seiner Gewalt liegende Konkurrenzlinie in den Besitz der Centralbahn gelangte. Endlich fiel zu gunsten der SCB noch der Umstand in Betracht, dass diese Gesellschaft, eine Korporation — mit fest begründetem Kredit, für die Ausführung der übernommenen Verbindlichkeiten eine ungleich sichere Gewähr bot, als das internationale Komitee der Gäubahn.»

Der Leser dieser Zeilen merkt sofort, dass die einstigen Revolutionäre von 1833 inzwischen etwas «feinere Manieren» angenommen hatten. Frei von jedem Misstrauen gegen die einst so bös beurteilten und behandelten «Basler Herren» unterhandeln sie nun mit dem zahlungsfähigen Konzessionsbewerber, als dessen Teilhaber sie sich überdies auch noch fühlen. Meines heutigen Erachtens war das Schicksal der Wasserfallenbahn schon am 28. Juni 1872 besiegelt, als der Regierungsrat von Baselland beschloss, nur mit der Centralbahn über die Wasserfallenbahn-Konzession zu unterhandeln!

Er wollte dem Baselbieter Volke wohl die Unruhe ersparen, womit der Kampf um die Bötzbergbahnsubventionen das ganze Fricktal einst durchbraust hatte. Das Baselbiet sollte seine Wasserfallenbahn «b e-

quemer» bekommen. Auch in andern Beziehungen haben die Baselbieter sich schon oft gern an die reiche Stadt Basel «angelehnt»; diese, nämlich die Centralbahnherren, sollten die Wasserfallenbahn bauen und zahlen. Vom tiefen Misstrauen gegen die mächtigen «Eisenbahnbarone», das damals die ganze Eidgenossenschaft durchbrauste und die Regierungen mancherorts zur Parteinahme für die Initiativkomitees veranlasste, findet sich beim Baselbieter Regierungsrat keine Spur: dieser zieht unbedingt den «soliden», nämlich den reichern Konzessionsbewerber vor; der Verkehr mit den liebenswürdigen Centralbahnherren, den hochgebildeten, war wohl auch angenehmer als derjenige mit den polternden Volksmännern und Vorkämpfern des Nationalbahnkomitees, die sich wohl im Glauben befunden hatten, die Nachfahren der Baselbieter Revolutionäre von 1833 möchten mit ihnen gemeinsame Sache machen im Kampf mit dem Centralbahnkapital. Statt dessen fühlten die Baselbieter Regierungsmänner sich schon als Mitbesitzer dieses Kapitals.

So blieb dem Baselbiet eine Wasserfallenbahn-Volksbewegung, durch die schliesslich, wie im Fricktal, der Hinterste und Letzte von Begeisterung erfasst worden wäre, erspart. Auf der Linie des geringsten Widerstandes vertrauten Behörden und Volk des Kantons Baselland das wichtige Dokument, die Wasserfallenbahn-Konzession, der Centralbahn an.

Man war stolz darauf, dass man, ganz im Stile des damaligen Reichskanzlers Bismarck, der Centralbahn noch die Waldenburgerbahn und einen Teil der Gelterkinderbahn aufgehalst und damit vielleicht doch nur den Effekt erreicht hatte, dass die Wasserfallenbahn-Bauverpflichtung der Centralbahn nunmehr noch lästiger erschien als vorher. Ohne weiteres glaubt man es der Regierung von Baselland, dass man bei diesen Konferenzen mit der Centralbahn öfters die Verhandlungen abzubrechen gesonnen gewesen sei, indem die Centralbahn-Abgeordneten erklärt hatten, auf der äussersten Grenze der Zugeständnisse angelangt und unter Umständen lieber auf die Konzession verzichten zu wollen. Und aus dem Umstande, dass die Centralbahn auch jetzt noch die Wasserfallenbahnkonzession zu erhalten trachte, trotzdem keine konkurrierende Konzessionsbewerbung mehr vorliege, zog die basellandschaftliche Regierung den Schluss, es sei der Centralbahn mit dem Bahnbau wirklich ernst und mancher Zweifler dürfte nunmehr belehrt sein. Noch vor der Annahme der Wasserfallenbahnkonzession durch das Baselbieter Volk (11. Mai 1873) wurde Regierungsrat Adam Centralbahndirektor!

3. Die Centralbahn schüttelt ihre Wasserfallen-Verpflichtung ab.

Es wäre jetzt viel zu erzählen über die Vorbereitungen zum Bahnbau, über die schönen Pläne, die Herr August von Würthenau, Oberingenieur der Centralbahn droben auf der Wasserfalle anfertigte, — und die sich über 13 Messtische hinaus erstreckten. Es wäre allerlei vorzubringen über die Baugeschichte der Wasserfallenbahn. Auffallend war es, dass die Centralbahn den Bau der mindestfordernden Firma, nämlich einem Consortium übertrug, das sich bezeichnete als Studiengesellschaft Schneider, Münch und Jerschke. Die Arbeiten begannen im Herbst 1874. Im Herbst 1875, bald nach Eröffnung der Bötzbergbahn, geriet die Firma in Konkurs und der Bau wurde von der Centralbahn

«für einmal» eingestellt. Die Firma soll weder finanziell noch technisch auf der Höhe der von ihr übernommenen Aufgabe gestanden haben. Vor allem beruhte ihr Falliment auf der Unfähigkeit, mit der Auszahlung ihrer Arbeitslöhne nachzukommen.

Man erwartete, die Centralbahn würde der Firma die Arbeiten abnehmen, um sie in Regie fortzuführen, oder sie würde das Werk einem andern Unternehmer übertragen. Keines von beiden geschah. «Sie liess die Unternehmer fortarbeiten, bis sie aus Erschöpfung den Bau von selbst aufgeben mussten», - das meldet der Amtsbericht von Baselland für das Jahr 1875.

Absichtlich wird die Baugeschichte hier nur gestreift, absichtlich auch der verschiedenen Fristverlängerungen nur kurz gedacht, um welche die Centralbahn sich in der Folge bei den eidgenössischen Behörden bemühte. Alle diese Einzelheiten würden das Gesamtbild nur belasten und verwirren. Ohne Zweifel hat der gewaltige Eisenbahnkrach, der damals einsetzte, die Leistungsfähigkeit aller Eisenbahngesellschaften, somit auch der Centralbahn, stark geschwächt. Das Bestreben, sich von allen sie belastenden Bauverpflichtungen freizumachen, erschien als Gebot der Stunde, die dringende Sanierung verlangte.

Aber es bestand ein grosser Unterschied: die Nordostbahn wurde nur provisorisch von ihren Baupflichten entlastet, sie musste sich verpflichten, die Moratoriumslinien später, bei Eintritt normalerer Verhältnisse, doch noch zu bauen.

Die Centralbahn aber liess sich auf nichts ein; sie wollte von keinem Moratorium etwas wissen, sie geriet mit dem Kanton Solothurn, als Nachfolger des Gäubahnkomitees in einen Prozess, in dem die berühmtesten Juristen jener Zeit sich zum Teil für den Standpunkt der Centralbahn, zum Teil für das Gäubahnkomitee aussprachen. Das Urteil in diesem schiedsgerichtlichen Prozesse stand bevor; da erklärte die Centralbahn, sie würde den Konkurs anrufen, sofern sie verurteilt würde, ihre Verpflichtung aus dem Gäubahnvertrag zu erfüllen, mithin die Wasserfallenbahn zu bauen. Nun liess der Kanton Solothurn als Nachfolger des Gäubahnkomitees sich zu einem Vergleich herbei, durch den die Centralbahn von der Bauverpflichtung für die Wasserfallenbahn und ihre Fortsetzungslinie Solothurn - Schönbühl für immer befreit wurde. (13. Mai 1879).

Widerwillig fanden die Kantone Solothurn und Baselland sich ab mit der Zerstörung ihrer schönsten Eisenbahnhoffnungen. Nie wurde man sich zu jener Zeit recht klar über die Ursachen, welche die Centralbahn bewogen hatten, vom Wasserfallenbahn-Unternehmen zurückzutreten. Noch an einer Konferenz mit der basellandschaftlichen Regierung, die am 16. Februar 1876 stattfand, hatten die Delegierten der Centralbahn, die Herren Direktoren Adam (der frühere Baudirektor von Baselland war inzwischen zum Centralbahndirektor gewählt worden) und Vischer erklärt, die Gründe, die s. Z. die Centralbahn zur Uebernahme der Wasserfallenbahn veranlasst hatten, seien noch vorhanden. In der vom 31. Juli 1877 datierten «Antwort» der Centralbahn auf die Klage des Gäubahnkomitees zeigt sich schon der deutliche Wille der Centralbahn, die Bahn nicht zu bauen.

In der Zwischenzeit hatte die Centralbahn mit der Jurabahn einen Vertrag abgeschlossen, in dem u. a. festgesetzt war,

dass der Güterverkehr zwischen Basel und Biel bezw. Lyss hälftig geteilt werde. Jede Massregel, durch die der Verkehr von der einen auf die Konkurrenzlinie geleitet würde, sei zu unterlassen. — Nach diesem Vertrage durfte somit die Centralbahn die Wasserfallenbahn nicht mehr bauen. Der feine Schachzug der SCB hatte gewirkt, — dank den Vorzügen der Wasserfallenbahn. (Schluss folgt.)

We der rot Schuehni in Adelstand erhobe worde isch.

Von Hans Gysin, Oltingen.

Der Schuehmachermiggel, oder der rot Schuehni, we-m-e-nim mehr gseit het wäge sim zündrote Hoor, isch im Breitemoos uf der Stör gsi. Füfzäh Batze Lohn im Tag und e gueti Choscht, isch in den Auge vom Breitemoosjoggi und au vo de-n-andere Bure, e schöne Verdienscht gsi. Higege der Miggel sälber het do nit die glychligi Meinig gha. We me ne Frau und siebe läbigi Chind deheim het und umme drei Geisse und es Gitzi im Stall, so luegt me halt emängs anderscht a weder we me, we der Breitemooser, umme drü Chind und derfür siebe Chüeh im Stall und erscht no zweu Guschti, zwo Säu und zweu Ross as wie Flüeh.

Es isch dorum nit z'verwundere gsi, ass der rot Schuehni derno trachtet het, sy Verdienscht echly z'vermehre. Da'sch aber ebe nit so licht gsi z'mache, ämel ufim grade Wäg nit. Es het scho ganz guet müese goh, wenn er am Aend vonere Stör feuf Batze Trinkgäld übercho het vom Bur, oder es Schnidtli Späck vo der Bürene.

Jetz hätt der Schuehni sälber selle-n-es Paar neui Schueh ha, er het si afe g'schiniert i syne verplätzte Schlurpe uf d'Stör z'goh. Aber der Gärber het s' letscht mol scho gseit, wo-n-er Läder greicht het bynem: «Eso cha's jetz nümm wyters goh, ich cha de Chüehne au nit umme d'Hut über d'Ohre ab zieh, i mues se chaufe und die eichigi Rinde choscht au Gäld; 's nechschtmol willi Gäld gseh, süscht git's kei Läder meh.»

Eso isch's cho, ass der «Rot» derno trachtet het, uf anderi Art und Wys zue Läder z'cho. Es isch em au bereits glunge gsi, zweu passendi Stück Überläder, uf zwo verschiedene Störe, si ungmerkt azeigne. Und hüt wer Glägeheit gsi, zwo passendi Sohle usezhaue. Der Breitmoosjoggi het nämlig zuefällig die glychligi Schuehnummere gha wo är. 'S Usehaue isch ganz guet gange, ohni ufzfalle, aber jetz wie se verschwinde lo, ohni ass öpper merkt? Lang het der Rot drüber noche dänkt. Es isch halt fascht allewyl öpper i der Stube gsi, d'Chind hei nit i d'Schuel müese, will der Schuelmeischter grüsligi Gsüchte gha het im Rugge und will's grad e Mudertag gsi isch, het der Joggi au nit vill gwüsst z'tue. 'S Rosine, d'Frau, het soweso allbot öppis i der Stube z'tue gha und eso isch die Sach rächt schwirig gsi.

Aber do, nom Mittagässe, si hei Späck und Böhnli gha, wes eso git afangs Herbscht, het der Joggi gseit, er wöll dä hagebuechig Stock jetz doch no vermache, im Schopf us, er syg em jetz afe lang gnueg vor Auge und d'Mueter het d'Chind gschickt go ge Wasserbire ufläse, si selle wägim Räge jedes e Sack übere Chopf a neh. Si sälber aber het gseit, si mües zum Chrämer, wäge Fürtechzüg go luege. Do het der Schuehni die geuschtigi Glägeheit benützt, het, wo alli furt gsi sy, gschwind sys Schilee abzoge (er het soweso i de Hemmlisermle