

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 34 (1972)
Heft: 3

Artikel: Die Waldenburgerbahn
Autor: Fuchs, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862117>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Die Waldenburgerbahn

Von A. FUCHS

Wie es zum Bau kam

Im Jahre 1858 nahm die Centralbahn als letztes Teilstück der direkten Linie Basel–Olten die Strecke Sissach–Läufelfingen in Betrieb. Damit verlor der seit altersher wichtige Passübergang am Obern Hauenstein gewaltig an Bedeutung und der bis anhin sehr rege Fuhrwerkverkehr durch das Waldenburgerthal kam fast gänzlich zum Erliegen. Das Tal sah sich seiner Haupteinkünfte beraubt und drohte zu verarmen. Da ergriffen entschlossene Männer unter der Führung von Gedeon Thommen, Waldenburg (Förderer der Uhrenfabrikation) und Dr. M. Bider, Langenbruck (Initiant für die Schaffung des Kurortes Langenbruck) die Initiative und beschlossen, zur Belebung des Verkehrs von Handel und Industrie, eine Bahn von Waldenburg nach Liestal zu bauen.

Am 19. April 1870 erteilte der Landrat des Kantons Basel-Landschaft der noch zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell bis Langenbruck, unter Vorbehalt der Genehmigung durch das basellandschaftliche Volk und durch die Bundesbehörden. Nach längeren Verhandlungen konnte am 15. März 1880 mit dem Bau der Bahn begonnen werden. Bereits am 1. November des gleichen Jahres fand die Eröffnung statt. Die Baukosten, einschliesslich Rollmaterial, betragen 370 000 Franken. Die Finanzierung erfolgte mit Beiträgen der Gemeinden, der Centralbahn, von Privaten und mit einer Garantie des Kantons Basel-Landschaft.

Weiterführung der Bahn nach Langenbruck, eventuell Balsthal?

Zu verschiedenen Malen wurde über die Weiterführung der Bahn nach Langenbruck bzw. Balsthal eifrig diskutiert. 1899 wurde ein Konzessionsgesuch für den Bau einer normalspurigen Kellenbergbahn eingereicht. Diese hätte in Liestal ihren Ausgang genommen, durch das Waldenburgerthal und den zu bauenden 4740 m langen Kellenbergtunnel nach Mümliswil und Balsthal geführt, damit den Anschluss an die normalspurige Oensingen–Balsthal–Bahn und ebenso an das Eisenbahnnetz des Mittellandes hergestellt. Da sich gegenüber den Strecken Basel–Olten–Oensingen bzw. Herzogenbuchsee Verkürzungen von 15 bzw. 12 km ergeben hätten, versprach man sich von dieser Linienführung nicht nur einen regen Lokal-, sondern vor allem einen

bedeutenden Transitverkehr Richtung Lötschberg–Simplon.

In den Jahren 1899 bis 1910 wurden auch Verhandlungen betreffend der Weiterführung der Bahn bis Langenbruck geführt. Beide Projekte gelangten leider infolge Finanzierungsschwierigkeiten nicht zur Ausführung.

*Schwarze Kohle — weisse Kohle — Diesel-, Autobus, oder Trolleybusbetrieb,
750 mm oder 1000 mm Spur?*

Die ersten Studien für die Elektrifikation der Bahn gehen in das Jahr 1901 zurück. 1912 und wieder 1925 legte die Baufirma Buss, Basel, ausführliche Projekte und Berechnungen für die Elektrifizierung und den gleichzeitigen Umbau der Strecke auf Meterspur vor. Beim Bau der Bahn hatte man sich für die 750 mm-Spurweite entschieden, weil deren Gleise fast ausschliesslich am Rande der Strasse untergebracht werden mussten. Später erwies sich dies in mancher Hinsicht als ein Nachteil. In einem 1932 ausgearbeiteten Expertenbericht wurde wohl die Elektrifikation, nicht aber der Umbau auf Meterspur (weil wirtschaftlich nicht vertretbar) empfohlen. Trotz Beschluss der Aktionäre der Waldenburgerbahn und trotz Empfehlungen des Regierungsrates sowie der vorberatenden Kommission des Landrates wurde eine entsprechende Vorlage im Jahre 1935 vom Landrat an den Regierungsrat zurückgewiesen. Bedingt durch die grossen Schwierigkeiten in der Beschaffung von Kohle infolge des 2. Weltkrieges wurden 1943 die Gespräche betreffend die Elektrifizierung wieder aufgenommen. In den folgenden Jahren wurden dann auch noch verschiedene Gutachten über die Umstellung der Bahn auf Diesel-, Autobus- oder Trolleybusbetrieb eingeholt.

Nach hartem Kampf, bei dem sich vor allem Dr. med. Roland Straumann (Enkel des Mitbegründers Gedeon Thommen) bleibende Verdienste um das Fortbestehen der Bahn erworben hat, entschied sich der Landrat 1951 für die Beibehaltung des Bahnbetriebes und die Elektrifikation. Am 25. Oktober 1953 konnte unter grosser Beteiligung der Bevölkerung des Tales der elektrische Betrieb eingeweiht werden.

Wie hat sich die Linienführung entwickelt?

Von der ursprünglichen Linienführung in der Strasse ist nicht sehr viel übrig geblieben. Zum Glück! möchte man sagen, denn bei der gewaltigen Entwicklung des motorisierten Verkehrs ist der Obere Hauenstein wieder zu einer dichtbefahrenen Strasse geworden.

Das zwischen Altmarkt und Liestal ursprünglich zwischen den Schienen der Centralbahn bzw. der SBB liegende WB-Gleis wurde 1923 auf ein eigenes

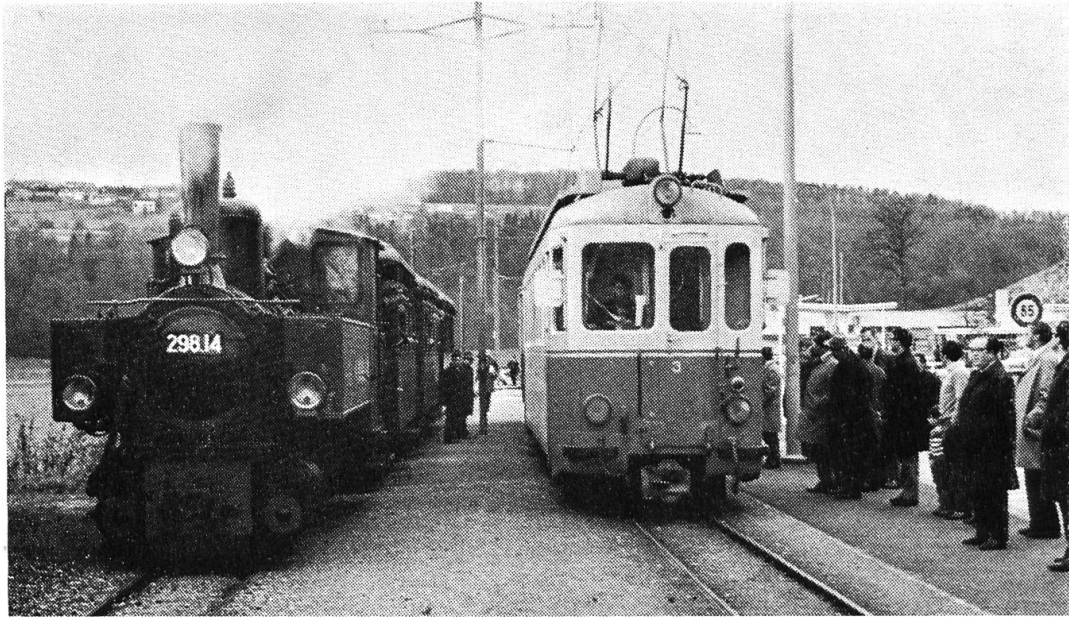


WB-Dampfzug mit Lok. Nr. 7 in Hölstein.

Trasse verlegt. Im Zusammenhang mit der Elektrifikation der Bahn und dem Ausbau der Hauptstrasse Nr. 12 (1956–1967) gelangte die Waldenburgerbahn auch auf der Strecke Altmarkt–Hölstein in den Besitz einer von der Strasse getrennten Fahrbahn. Dazu kamen noch einige im oberen Teil verlegte Abschnitte, womit nun rund 11 800 m auf eigenem Trasse, 3000 m längs (ohne besondere Abtrennung) und nur noch 741 m auf der Strasse verlaufen. In einer späteren Etappe sollen Strasse und Bahn Richtung Waldenburg weiter ausgebaut bzw. verlegt werden.

Die in den letzten Jahren verlegten und umgebauten Gleise bestehen durchwegs aus 30,5 m/kg-Schienen und sind durchgehend, d. h. lückenlos verschweisst. Zwei der 11 Stationen und Haltestellen sind mit betriebsmässig aufschneidbaren Ein- und Ausfahrweichen und ebenso mit elektrischer Weichenheizung ausgerüstet.

Die gefährlichen Strassenübergänge Hölstein und St. Peter sind 1968 mit automatischen Halbbarrierenanlagen gesichert worden. Der Niveauübergang Hölstein-Steinenweg besitzt eine Blinklichtanlage und der Übergang in Bad Bubendorf wird in nächster Zeit eine Sicherungsanlage erhalten. Die 1500-Volt-Gleichstromfahrtleitung wird über die Gleichrichterstationen Waldenburg und Talhaus gespeist.

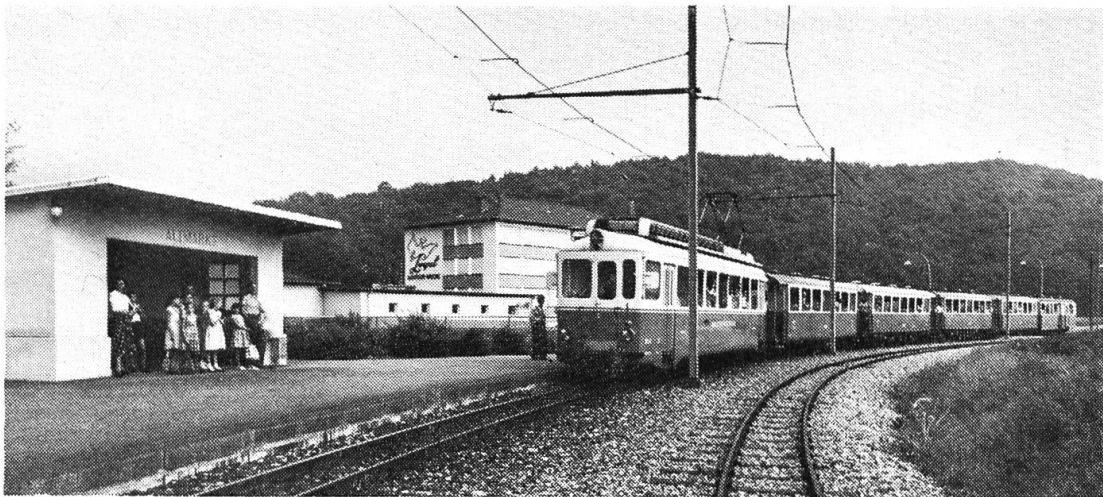


Bad Bubendorf. Elektr. Zug der WB begegnet dem historischen Dampfzug.

Das Rollmaterial

Zufolge der immer wieder hinausgeschobenen Elektrifikation dauerte der Dampfbetrieb volle 73 Jahre. Acht Lokomotiven leisteten während dieser langen Zeit treue Dienste und vollbrachten dabei beachtenswerte Leistungen. Zwei dieser Dampflokomotiven sind der Nachwelt erhalten geblieben. Die Lok Nr. 5 «Gedeon Thommen» steht im Bahnhof Liestal, die Lok Nr. 6 «Waldenburg» ist im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt. Recht gerne hätte man diese beiden Lokomotiven wieder in betriebsbereiten Zustand versetzt. Dies war aber der grossen Kosten wegen einstweilen nicht möglich. Hingegen gelang es der «Eurovapor» in Österreich einen historischen Dampfzug zu erwerben. Dieser besteht aus einer Dampflokomotive (Achsfolge C'1) und drei zweiachsigen Personenwagen und verkehrt an jedem 3. Sonntag der Monate Mai—Oktober oder auf besondere Bestellung.

Den normalen Fahrplanbetrieb versehen drei schnittige Triebwagen vom Typ BDe 4/4. Mit vier Triebmotoren ausgerüstet, haben sie ein Dienst- und Reibungsgewicht von 26 t, eine Länge über Puffer von 15,76 m, einen Drehgestellabstand von 2,30 m, einen Achsstand von 10,90 m, eine grösste Höhe von 3,98 m, eine grösste Breite von 2,20 m, einen Triebraddurchmesser von 760 mm, eine Leistung von 500 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von



Station Altmarkt, Liestal, mit WB-Zug.

55 km/h. Sie besitzen 36 Sitz-, 6 Klappsitz- und 34 Stehplätze sowie eine Ladefläche von 2,70 m².

Die 18plätzigen, zweiachsigen Personenwagen sind nach und nach durch 42plätzige Vierachser ersetzt worden. Der letzte davon wurde in der eigenen Werkstätte gebaut und 1968 in Betrieb genommen. Das totale Platzangebot der drei Trieb- und der zehn Personenwagen beträgt 768 Sitz- und Stehplätze.

Dem Gepäck- und Postverkehr dienen ein BD-Personen/Gepäckwagen, ein DZ-Gepäck/Postwagen und ein Z-Postwagen. — Dem Gütertransport stehen 24 Güterwagen mit 119 t Ladegewicht zur Verfügung. Die älteren, kleinen Wagen werden im Laufe der nächsten Jahre durch moderne Fahrzeuge ersetzt. Bereits wurden zwei gedeckte, vierachsige und ein offener, vierachsiger Güterwagen in der eigenen Werkstätte gebaut.

Der Fahrplan

Im ersten Betriebsjahr betrug die Fahrzeit Waldenburg–Liestal 60 Minuten und es verkehrten 6 Züge im Tag. Heute wird die Strecke in 26 Minuten zurückgelegt und 40 Züge bedienen die Talschaft täglich.

Was leistet die schmalste Bahn der Schweiz?

Im ersten vollen Betriebsjahr beförderte die WB 73 704 Reisende. 1970 waren es 846 675 Personen. 1881 wurden 2 632 t Güter transportiert, 1970 9 246 t. Die Zahl der Züge ist in der gleichen Periode von 2629 auf 14 542, diejenige der Zugskilometer von 36 786 auf 201 173 und schliesslich die-

jenige der Wagenachskilometer von 288 452 auf 1 546 072 pro Jahr angestiegen. Der Betriebsertrag stieg von 55 314 auf 988 661 Franken, der Betriebsaufwand von 36 992 auf 887 386 Franken.

Mit Ausnahme weniger Jahre (1. und 2. Weltkrieg und vor der Elektrifikation) konnte die Waldenburgerbahn regelmässig mit einem Betriebsüberschuss abschliessen; 1970 z. B. mit einem solchen von 101 275 Franken. So befindet sich das «Waldenburgerli», wie es im Volksmund genannt wird, in der glücklichen Lage, sich zu den wenigen Bahnen zählen zu dürfen, die immer noch selbsttragend sind.

Zuversichtlich blicken Verwaltungsbehörden, Direktion und Personal in die Zukunft, dürften doch das reizvolle Waldenburger Tal mit seinen schmucken Dörfern, seinen schönen Wäldern, seiner reichen Flora und Fauna, mit seinen ebenso zahlreichen wie prächtigen Wanderwegen einen ständigen Anreiz für unternehmungslustige und Erholung suchende Jurawanderer bilden, die stets zunehmenden Einwohnerzahlen vermehrte Frequenzen und die blühenden Industrien erhöhte Transportmengen erbringen.

Ein neues Basler und Solothurner Burgenbuch

Fritz Hauswirth, Burgen und Schlösser der Schweiz, Band 7: Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn. Neptun Verlag Kreuzlingen 1971. — 168 Seiten, Fr. 24.80.

Nachdem in den ersten sechs Bänden der bereits gut eingeführten Reihe die Ost- und Zentralschweiz und die Kantone Zürich und Aargau behandelt wurden, ist nun der neue Band den drei Kantonen der Nordwestschweiz gewidmet. Er stellt rund 60 Zeugen der Feudalzeit, kantonsweise und alphabetisch geordnet, in Wort und Bild vor. Dabei werden jeweils Bau- und Besitzergeschichte in erwünschter Kürze skizziert und der Baubestand gewürdigt und veranschaulicht durch ein gut ausgewähltes, abwechslungsreiches Bildmaterial, das zum grössten Teil aus modernen Aufnahmen besteht, aber auch sehr schöne Kupferstiche und Zeichnungen aufweist. Die topographischen Verhältnisse werden zudem in vielen Fällen in kleinen Kärtchen dargestellt.

Die Nordwestschweiz weist einen erstaunlich vielfältigen Reichtum an Burgen und Schlössern auf. Wir begegnen besonders häufig den trutzigen Juraburgen, in allen ihren Formen, auf Felsgräten und Bergkämmen. In den Niederungen finden wir etliche herrschaftliche Landsitze, reizvolle Wasserschlösser und festliche Palais. Erhaltungszustand und heutige Verwendung zeigen die ganze Breite möglicher Schicksale, die diesen Anlagen beschieden sind. Von einigen künden nur noch bescheidene Überreste, andere sind romantische Ruinen, viele aber dienen noch als Privatsitz, Restaurant, Ortsmuseum, Jugendherberge, sogar als Kirche oder bischöfliche Residenz. — Als willkommene Zugabe enthält das Buch einen Übersichtsplan, ein Verzeichnis der heutigen Besitzer und die Öffnungszeiten der allgemein zugänglichen Bauten.

M. B.