

# Von der Wasserfallenbahn bis zur Autobus AG

Autor(en): **Stohler, Franz / Senn, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde**

Band (Jahr): **42 (1980)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-861860>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Postillion Hans Kohler auf seiner letzten Fahrt am 31. Mai 1905. Grosser Postwagen für Sonn- und Feiertage.

## Von der Wasserfallenbahn bis zur Autobus AG

Von Franz Stohler und Hermann Senn

Die Verkehrsentwicklung im Hinteren Frenkental stellt ein bewegtes Kapitel Geschichte in den letzten 150 Jahren dar. Die Forderung nach einer besseren verkehrstechnischen Erschliessung musste hart erkämpft werden und auch mancherlei Rückschläge blieben nicht erspart. Zur Zeit der einst blühenden Heimposamenterei im Tal der Hinteren Frenke waren es die «Boten», die den Kontakt zur Aussenwelt herstellten.

Am 1. Juli 1855 wurde dann im Kanton Basellandschaft eine neue Posteinrichtung ins Leben gerufen und zugleich einige *Postkurse*, so auch derjenige zwischen Reigoldswil und Liestal eröffnet. Als Passagiertaxe mussten die Benützer der *pferdebespannten Postkutsche* Fr. 1.25 bezahlen (für die damalige Zeit eine recht hohe Summe, heute kostet das Postauto für die gleiche Strecke Fr. 2.40). Dreimal täglich verkehrte ein zweispänniger Postwagen, in dem sechs Reisende

Platz hatten (an Sonntagen waren es drei Pferde mit grösserer Postkutsche und 8 Reisenden). Die letzte Postkutsche fuhr am 31. Mai 1905, so dass die romantische «Postkutschenzeit» genau 50 Jahre dauerte.

Am 1. Juni 1905 wurde dann nach einer langen Vorgeschichte ein *Autokurs mit Postbeförderung* eröffnet. Ab diesem Zeitpunkt begann die motorisierte Zeitepoche auch im Hinteren Frenkental. 1928 wurde der regelmässige Autobusverkehr auf die Strecke Liestal-Basel ausgedehnt und 1930 wurde die ehemalige *Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil* in die *Autobus AG* umgewandelt. Im Jahre 1972 wurde der Firmenname in *Autobus Liestal AG* abgeändert. Im Jahre 1955 konnten die *Wasserfallen-Luftseilbahn* sowie der *Skilift Vogelberg* ihren Betrieb aufnehmen. Jahrzehntlang leitete der Ziefner Bürger Walter Zeller als Direktor

das Unternehmen. Der Busbetrieb wird heute im Rahmen des öffentlichen regionalen Verkehrskonzeptes betrieben und hat in den letzten Jahren eine starke Expansion erfahren.

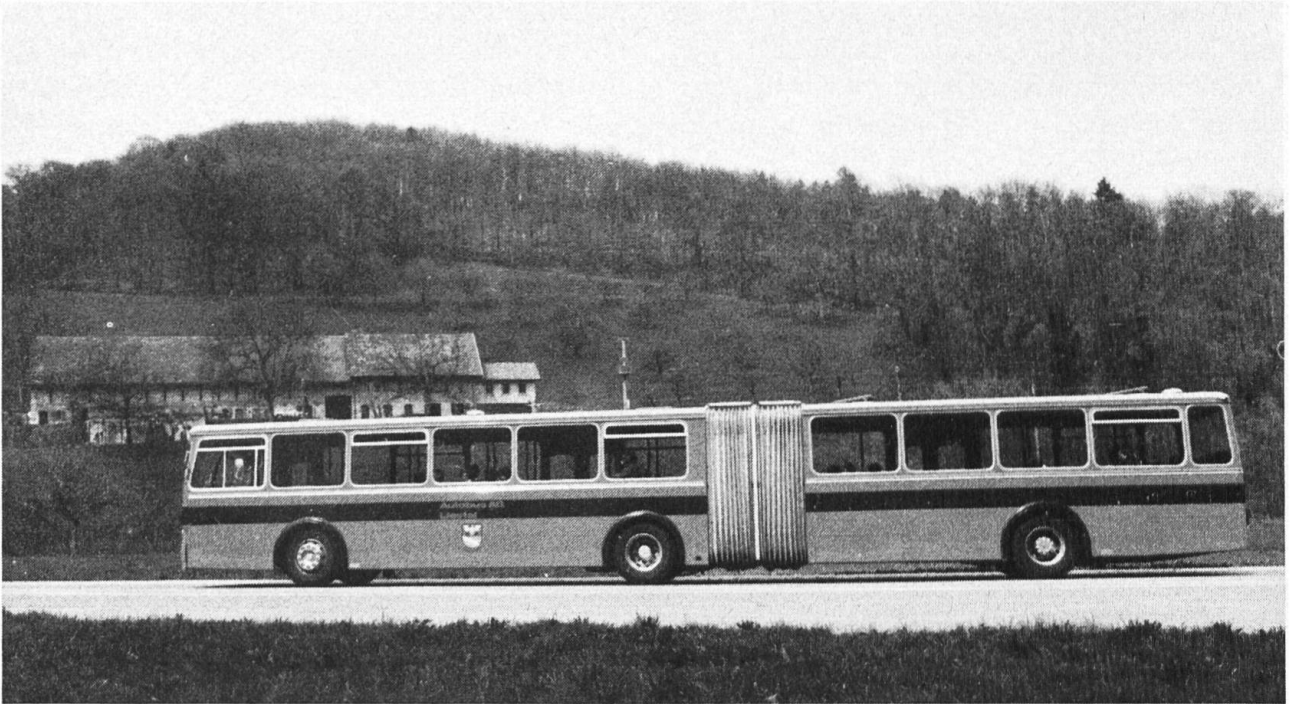
Am 1. Juni 1980 waren es 75 Jahre her, seit die Automobilgesellschaft als *ältestes schweizerisches Unternehmen dieser Art* (genau ein Jahr vor der Eröffnung der drei ersten Postautostrecken Bern—Detligen, Bern—Papiermühle und Bern—Bolligen) den Automobilverkehr im Fünflibertal aufgenommen hat, zu einer Zeit, da der Automobilverkehr überhaupt und der öffentliche Verkehr mit Autobussen noch in den Kinder-

schuhen steckte. Bevor die Autobusse durchs Tal rollten, war lange Zeit der Bau einer *Eisenbahnlinie im Gespräch*. Davon möchten wir abschliessend noch etwas berichten.

Im Jahre 1850 liess der Bundesrat durch zwei englische Experten, von denen der eine der Erbauer der ersten Eisenbahnlinie, G. Stephenson, war, Pläne für ein schweizerisches Eisenbahnnetz ausarbeiten. Die beiden Ingenieure dachten auch daran, die Städte Bern und Basel durch einen *Wasserfallentunnel* zu verbinden, verzichteten dann aber auf diese kürzere Linie zu Gunsten des *Hauensteintunnels*, da von Olten aus auch

Historischer Martiniwagen mit Vollgummirädern der ehemaligen Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil, um 1910 vor dem Gasthaus Rössli in Ziefen. Die Fahrgeschwindigkeit eines solchen Vehikels betrug knapp über 20 Kilometer in der Stunde.





Moderner Schubgelenkbus Mercedes-Benz, 1980, mit 63 Sitz- und 17 Stehplätzen, wie er heute im Hinteren Frenkental verkehrt.

Zürich zu erreichen war; die Centralbahngesellschaft baute von 1854—1858 die Hauensteinlinie durchs Homburgertal.

Als man den Bau der *Jurabahn* und der *Bözbergbahn*, die beide das Baselbiet berührten, beschloss, versammelten sich in Reigoldswil 1870 etwa 3000 Personen und verlangten vom Regierungsrat den Bau der *Wasserfallenbahn*. Dieser erteilte die Konzession der Centralbahngesellschaft. 1874 begann man den Tunnel zu bauen. Aber bald geriet die Baufirma in Konkurs. Da eine Wirtschaftskrise auch eine Eisenbahnkrise nach sich zog, stellte man die Bauarbeiten ein.

Nach dem Bau der *Schmalspurbahn nach Waldenburg* 1880 — das «Waldenburgerli» kann in diesem Jahr sein 100jähriges Bestehen feiern — hoffte man im Hintern Frenkental, auch eine Bahnlinie zu bekommen; doch das betriebswirtschaftliche Gutachten

war allzu ungünstig. Weitere Vorstösse eine Eisenbahnlinie durchs Reigoldswilertal zu bekommen, von der man sich nicht nur bessere Verkehrsverhältnisse, sondern auch einen wirtschaftlichen Aufschwung erhoffte, waren erfolglos und so blieb der Traum unerfüllt und wohl für immer ausgeträumt.

#### Quellen:

*Franz Stohler*, Basellandschaftliche Zeitung (BZ), 25. Januar 1964: Von den Anfängen des Postwesens im Hinteren Frenkental.

*Dr. Otto Rebmann*, BZ, 28. April 1973: Von der ehemaligen Automobilgesellschaft Liestal—Reigoldswil zur Autobus AG.

*Dr. O. Rebmann*, Jubiläumsschrift 50 Jahre Autobus AG, Liestal 1955.

Heimatkunde von Ziefen, 1973, Verkehrsverhältnisse, S. 148ff.

*Walter Kohler*, Jubiläumsschrift 75 Jahre Autobus AG, Pratteln 1980.

*Hans Leupin*, 100 Jahre Waldenburgerbahn, Waldenburg 1980.

Wasserfallenbahn: BHBL Nr. 4 1938, Nr. 1 und 2 1939.