

# Aus der frühesten Geschichte des "Waldenburgerli"

Autor(en): **Fuchs, A.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **39 (1977)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-862200>

## **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.

zerischer Anerkennung gelangt ist. Was dem damaligen Präsidenten des Schweizerischen Burgenvereins, dem Basler Denkmalpfleger und dem seinerzeitigen Universitätsbibliothekar und vor allem dem nimmermüden hochbetagten Eugen Dietschi als wünschenswertes Ziel vor Augen stand, «die lebendige Kraft, die unsern Burgen innewohnt zu entwickeln und zu entfalten», ist im vergangenen Vierteljahrhundert weitgehend verwirklicht worden. Es soll auch in Zukunft in diesem Sinne weitergearbeitet werden.

## Aus der frühesten Geschichte des «Waldenburgerli»

Von A. FUCHS

Wenn heute die schmucken Züge der Waldenburgerbahn durchs schöne Tal fahren, von wenigen Ausnahmen abgesehen immer pünktlich, dann denkt kaum jemand mehr daran, mit welchen Schwierigkeiten die Unternehmung in ihren ersten Betriebsjahren zu kämpfen hatte. Darüber finden wir im ersten Geschäftsbericht aus dem Jahre 1880 u. a. folgende interessante Aufzeichnungen:

### *Die Arbeitsvergebung*

Die Zeit zur Ausführung des Baues im Frühjahr 1880 schien günstig, da Eisen- und Holzpreise niedriger standen als seit Jahren. Verwaltungsrat und Direktion waren sich einig, die Arbeiten zum Wettbewerb auszuschreiben. Aus diesem ging schliesslich die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur als Sieger hervor. Die Firma besass Erfahrung im Bahnbau, hatte sie doch im Elsass und in Italien bereits solche Vorhaben ausgeführt. Sie verpflichtete sich, als Generalunternehmerin für 350 000 Franken eine mustergültige Bahn zu erstellen und ebenso das erforderliche Rollmaterial zu liefern.

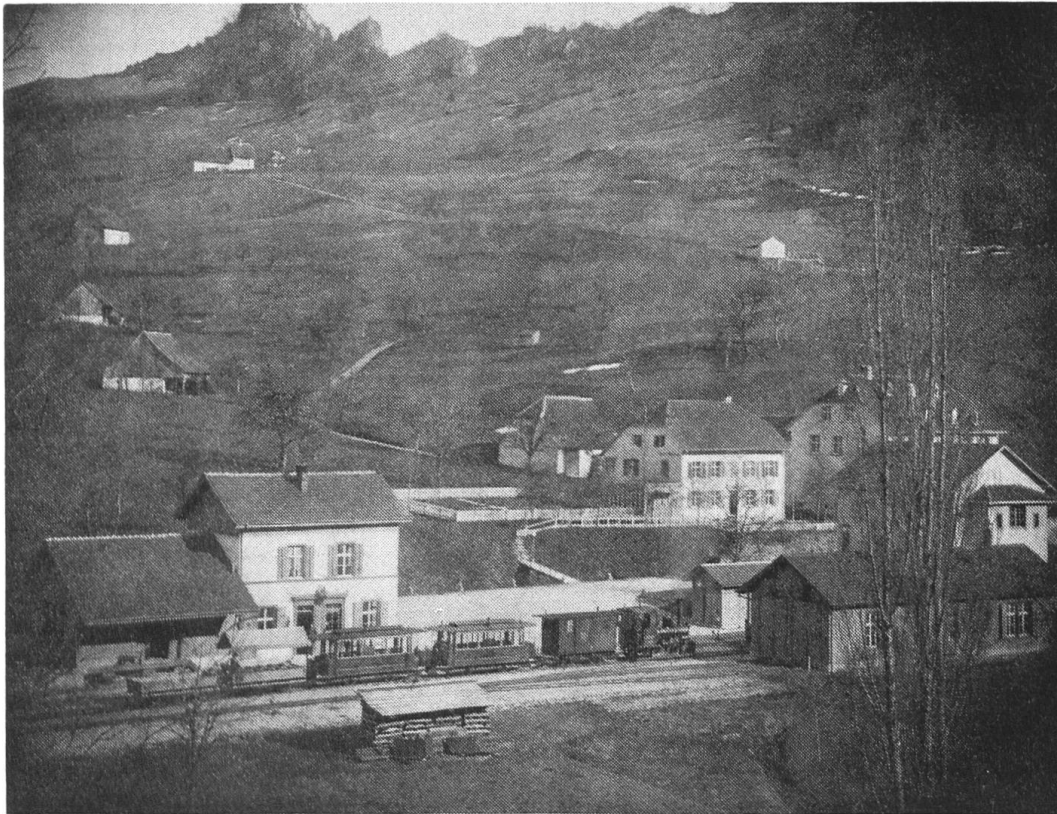
### *Die Bau-Ausführung*

Mit den Bauarbeiten wurde Mitte März 1880 begonnen. Laut Vertrag hätte die Bahn am 1. Juli 1880 der Gesellschaft in betriebsbereitem Zustand übergeben werden sollen. Aus verschiedenen Gründen traten jedoch Verzögerungen ein. Wohl waren die zwei Lokomotiven, die vier Personen- und auch die neun Güterwagen rechtzeitig angeliefert worden. Hingegen blieben die eigentlichen Bauarbeiten stark im Rückstand. Erst in der zweiten Hälfte August konnte die Strecke Liestal–Hölstein mit Schotterzügen befahren werden. Ein Wagen, der am 21. August den Verwaltungsrat nach Hölstein



Die erste, nach dem Mitbegründer der WB benannte Lok Dr. Bider, Typ G 2/2, Gewicht 8 t, Höchstgeschwindigkeit 25 km/h, Zugkraft 920 kg.

brachte, entgleiste unterhalb Talhaus. Wie oft die Schotterwagen entgleist sind, war mit Sicherheit nie zu vernehmen. Am 3. September gelangte der erste Bahnzug von Liestal nach Waldenburg ohne Unfall mit Ausnahme einer Entgleisung bei der Einmündung in die Centralbahn auf dem Bahnhof Liestal. Die Unternehmung glaubte die Bahneröffnung auf Mitte September versprechen zu können, und es wurde auf diese Versprechung hin am 12. September eine Probefahrt mit mehreren gefüllten Personenwagen gewagt, aber es entgleiste wieder ein Wagen und die Eröffnung wurde um 10 Tage zurückgestellt auf den 28. September. Die Bauarbeiter verbesserten an dem noch mangelhaft gelegten Gleis, die Mechaniker untersuchten die Wagen auf das Gewissenhafteste, konnten aber keinen Konstruktionsfehler entdecken. Am 22. September ging man mit frischem Mut an eine neue Probefahrt. Es war die unglücklichste von allen, dreimal entgleiste ein und derselbe Wagen, er musste unterhalb der Felsköpfe zurückgelassen und abends mit der Lokomotive abgeholt werden. Da ward es klar, dass der Fehler nicht allein am mangelhaft gelegten Gleis liegen könne, sondern auch am Rollmaterial zu suchen sei. Die Vertröstung auf das Unterbleiben der Entgleisungen, wenn einmal die Wagen gehörig eingefahren seien, konnte die Direktion nicht beruhigen. Bevor nicht der Fehler entdeckt und das Mittel zu seiner Beseitigung gefunden war, durfte an die Eröffnung der fast ganz auf Personenverkehr angewiesenen Bahn gar nicht mehr gedacht werden, wollte man nicht zum vor-

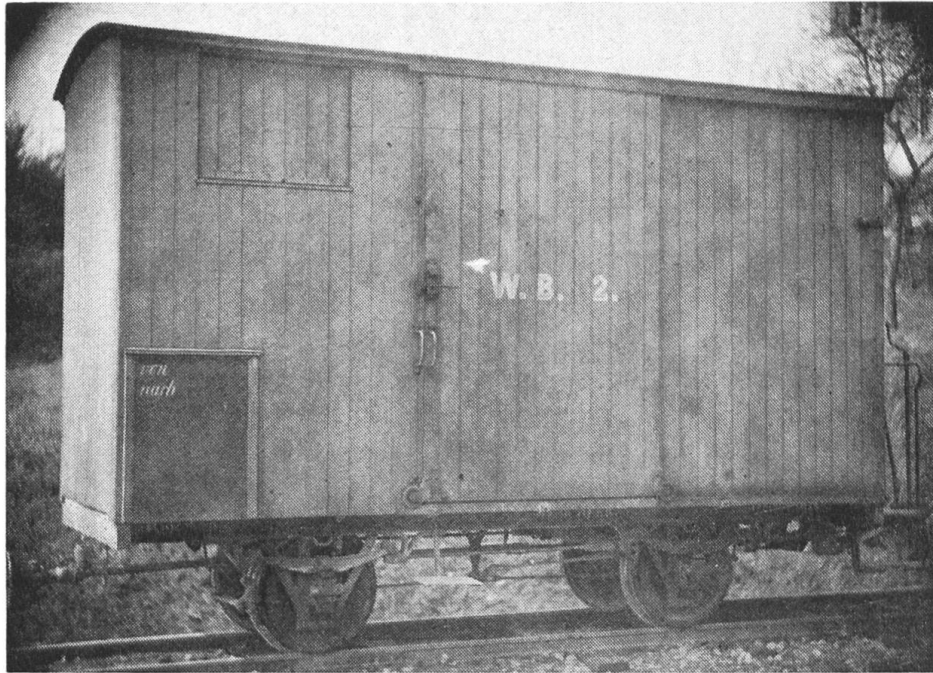


WB-Station Waldenburg mit Personenzug ums Jahr 1885.

aus die Rentabilität ganz besonders in Frage stellen. Man suchte und fand den Balancier, welcher in Überhöhungen des einen Schienenstranges und in Kurven das Ausgleiten der Wagen verhindern sollte. Der Unglückswagen vom 22. September wurde zuerst damit versehen und als er an den schwierigsten Stellen ruhig in der Bahn sich bewegte, wurde der Balancier an allen Wagen angebracht und hat sich als eine ganz bedeutende Verbesserung erwiesen. Seit Monaten ist auf der Bahnlinie keine Entgleisung mehr vorgekommen.

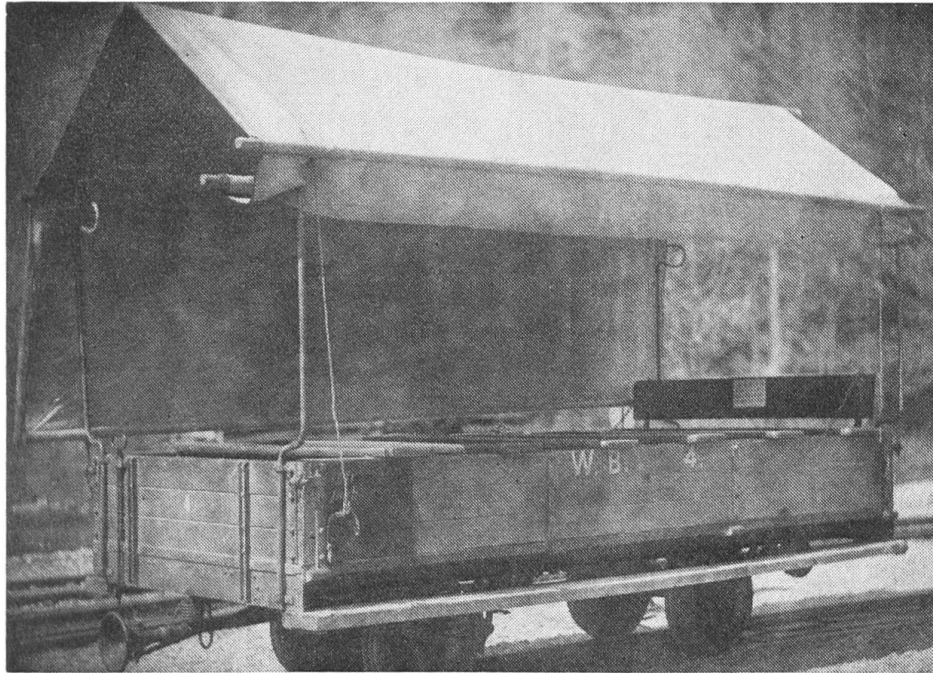
#### *Die Kollaudation*

Zum dritten Mal wurde die Eröffnung in Aussicht genommen, zum dritten Mal beim Schweiz. Eisenbahndepartement um Absendung von Inspektoren nachgesucht und keineswegs in der zuversichtlichsten Stimmung. Dieses Mal aber waren die Zeichen günstiger. Um dem durch die Entgleisungen erschreckten Publikum wieder etwas Vertrauen in die Bahn einzuflößen, hatte die Direktion für die Tage vom 22. bis 25. Oktober Gratisfahrten arrangiert, die denn auch von alt und jung benützt wurden, um die Bahn zu erproben.



WB gedeckter Güterwagen: Eigengewicht 1850 kg, Laderaum 11,9 m<sup>3</sup>,  
Tragkraft 5000 kg.

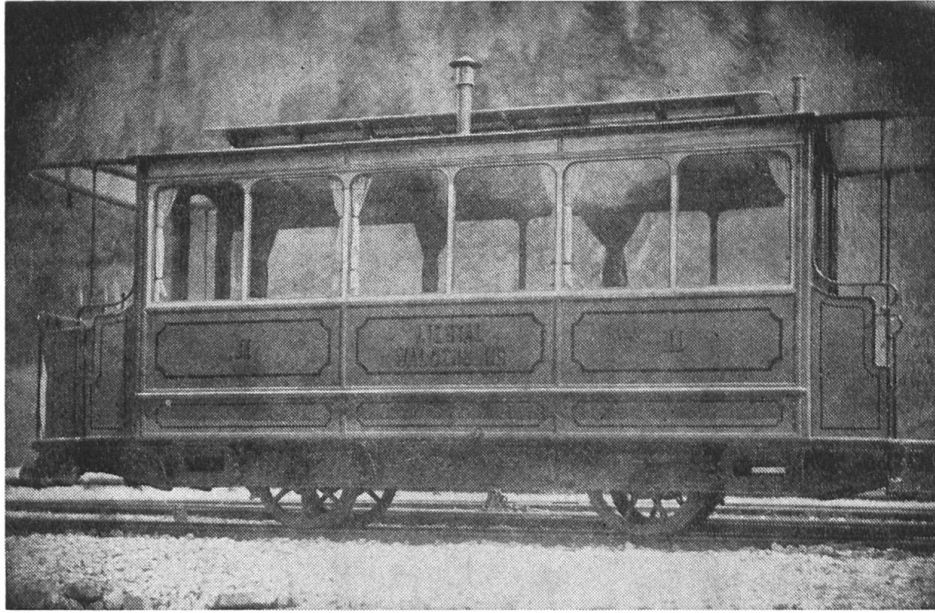
Das Vertrauen der Talbewohner in dieselbe wurde so gross, dass die Direktion nicht mehr Transportmittel genug hatte und am dritten Tag schon die Fahrten einstellen musste. Keinerlei Unfall war dabei vorgekommen. Die technischen Inspektoren waren auf den 28., die administrativen auf den 29. Oktober angesagt zu einlässlicher Untersuchung von Bahn und Rollmaterial, auf den 30. bescheidene Einweihungsfeier und auf den 1. November wirkliche Eröffnung. Da schien der Himmel noch einen Strich durch die Rechnung machen zu wollen. Mehrtägiges anhaltendes Regenwetter hatte den Boden aufgeweicht, da und dort Erdrutsche verursacht und ein Herr von Basel, der im Fuhrwerk von Hölstein her nach Waldenburg gekommen war, erzählte dem Lokomotivführer, dass oberhalb Hölstein die Bahn unterbrochen sein werde. Dieser rüstete gerade die Lokomotive zur Fahrt nach Liestal, um die Inspektoren abzuholen und es war in der Tat keine Feststimmung, in welcher die Direktion Hölstein zu dampfte. Eine ziemlich grosse Anschüttung von Erde hatte sich vom Bahnkörper losgelöst, von den mit dem einen Kopf in die Luft starrenden Schwellen ging es senkrecht etwa 3 Meter in die Tiefe und unter dem Bahndamm hervor stürzte ein Wasserstrahl. Mit der Lokomotive konnte die Stelle nicht passiert werden, sonst wäre erstere wohl der Anschüttung nachgefolgt, bis sie ebenfalls festen



WB offener Güterwagen: Eigengewicht 1400 kg, Ladegewicht 5000 kg.  
Bei grossem Reiseverkehr an schönen Sonntagen wurden einige dieser Wagen  
mit leicht beweglichen Sitzbänken und Segeltuchdächern versehen.  
Sie erfreuten sich grosser Beliebtheit und wurden «Breaks» genannt.

Boden gefunden hätte. Man musste das Gleis auf etwa 50 Meter Länge um 1 Meter weiter in die Strasse rücken, die Eidgenossen in Liestal zu unterhalten suchen, bis der Bahnzug sie abholen konnte. Zwei Direktoren blieben mit dem Bahningenieur an Ort und Stelle zur Leitung der Arbeit, der dritte hüpfte nach Hölstein und dort durch das Wasser, das die Landstrasse im untern Teil des Dorfes bedeckte, suchte und fand schnelle Fahrgelegenheit nach Liestal und traf eben noch zur rechten Zeit ein. Zwei Stunden später war auch der Bahnzug da, um die in Liestal Internierten abzuholen und die Untersuchung konnte beginnen, die das Resultat hatte, dass allerdings unter dem Vorbehalte ziemlich vieler Nacharbeiten, am folgenden Tage die bundesrätliche Bewilligung zur Eröffnung eintraf, nachdem das administrative Inspektorat sich vorher noch die administrativen Einrichtungen hatte vorweisen lassen.

Am folgenden Tag war dann die gemütliche Einweihungsfeier, die aber der Bericht nicht weiter berühren darf, er hat sich schon allzuweit vom richtigen Geschäftston einer ehrsam Bahndirektion entfernt und will sich bemühen, nun wieder die richtige Fährte zu finden. Die Teilnehmer an der Feier mögen den schönen Tag in ihrer Erinnerung festhalten.



WB-Personenwagen 2. Klasse mit 18 Sitzplätzen, Eigengewicht 2300 kg.

Soweit der Auszug aus den Berichten. Wenn man diese liest, dann könnte man geneigt sein, das nachfolgende hübsche Geschichtchen aus den 80er Jahren zu glauben!

#### *Reise nach Amerika*

Als im Jahre 1858 die Schweizerische Centralbahngesellschaft mit der Eröffnung des letzten Teilstückes Sissach–Läufelfingen–Olten die direkte Verbindung Basel–Mittelland herstellte, ging dem Waldenburgertal der bis anhin sehr rege Fuhrwerkverkehr über den Oberen Hauenstein fast gänzlich verloren. Damit sah sich das Tal seiner Haupteinkünfte beraubt und es drohte die Verarmung. Neben der in Gang kommenden Uhrenindustrie und dem Bahnbau sah man zunächst einen Ausweg darin, dass Einheimische nach Amerika auswanderten. Dort hofften sie Arbeit und Verdienst zu finden. Unter ihnen befand sich auch ein Mann aus Waldenburg. Seine Familie liess er einstweilen im Bezirkshauptstädtchen zurück. Sie sollte erst nachfolgen, wenn er «drüben» sein Auskommen gefunden hätte. Eines schönen Tages war es dann so weit, und Frau und Kinder machten sich auf den Weg. Auf der Station bestiegen sie, und zwar zum ersten Mal in ihrem Leben, das Züglein, um nach einer guten Stunde Fahrt in der Kantonshauptstadt Liestal anzukommen. Hier nun fragte das kleine Anneli seine Mutter: «Mutti, simer jetzt z’Amerika?» Worauf diese antwortete: «Nei, Anneli, das nid grad, aber s’Schlimmscht hei mer jetzt bereits hinder is!»