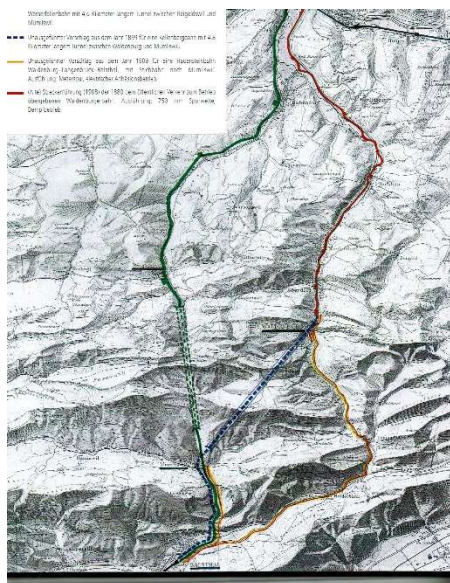


Newsletter 9 /22

DIE WASSERFALLEN- UND DIE KELLENBERGBAHN

Jetzt, wo nach 142 Jahren die Waldenburgerbahn von Grund auf neu gebaut wird, lohnt sich ein Blick zurück ins vorletzte Jahrhundert. Nachdem die Waldenburgerbahn die Konzession im Jahre 1870 erhielt, den Bau jedoch erst 1880 realisierte, gab es doch einige Projekte, die sich nicht durchsetzen konnten.

1872 lancierte die damalige Schweizerische Centralbahn das Projekt Wasserfallenbahn, welches auf einer Normalspur (1435 mm) die Strecke Liestal – Reigoldswil – Wasserfallentunnel – Mümliswil – Balsthal – Solothurn – Biel vorsah. Das wäre 6 km kürzer gewesen als die Jura-Bahn Basel – Delsberg – Biel. Niemand wollte sich aber vehement für die Wasserfallenbahn ins Zeug legen. Zwar wurde 1874 mit dem Tunnelbau in Reigoldswil begonnen, mangels ausreichender Finanzen und 'technischer Erfahrung' im Jahre 1875 eingestellt.



Ein Initiativkomitee aus den Gemeinden des Reigoldswilertales wollte 1898 mit einer 'eigenen' Bahnlinie Basel via Wasserfälle 'auf kürzeste Distanz' mit Norditalien verbinden. Damals war die Alpen-Bahn-Strecke Lötschberg – Simplon bereits zustande gekommen. In der Tat hatte die damalige SCB mit der Steilrampe am unteren Hauenstein zwischen Sissach und Läuelfingen Probleme. 1910 beantragte der Bundesrat einen Kredit von 24 Mio Franken für die SBB zum Zwecke der Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und Tecknau nach Olten.

Die Pioniere des Waldenburgertales fürchteten eine Konkurrenzierung durch die Wasserfallenbahn und präsentierten das Projekt 'Chellenbergbahn' von Liestal – Waldenburg – Kellenbergtunnel – Mümliswil – Balsthal.

Andererseits befürchtete auch der Kurort Langenbruck einen Einbruch des Fremdenverkehrs, wenn die Züge durch das 'Fünflibertal' fahren würden.

Es kam anders, die SBB verlegte die Hauensteinlinie in den Hauenstein-Basistunnel und somit blieb es bei der Waldenburgerbahn zwischen Liestal und Waldenburg auf einer Spurweite von 75 cm. Die Weiterreise von Waldenburg nach Langenbruck blieb der Postkutsche und später dem Postauto vorbehalten.

Quelle:
Waldenburgerbahn Fr. Gysin 2000