

Spezial - Newsletter 9 / 24

Die Wasserfallenbahn und was sie mit der Waldenburgerbahn zu tun hat

Die Geschichte der Waldenburgerbahn war von Beginn an mit anderen Eisenbahnprojekten in unserer Region verbunden. Besonders ist dabei das Projekt der normalspurigen Wasserfallenbahn zu erwähnen, welche ihre Wurzeln in der Mitte des 19. Jahrhunderts hat.

1844 erreichte die Eisenbahn von Strassburg herkommend in Basel erstmals Schweizer Boden. Damit brach auch in der Schweiz das Eisenbahnfieber aus. Drei Jahre später wird mit der Bahnstrecke Baden – Zürich (auch als Spanisch-Brötli-Bahn bekannt) die erste, vollständig auf Schweizer Boden liegende, Eisenbahn eröffnet.



Erster französischer Bahnhof in Basel, 1844/45. Ansicht von der Strassenseite. (Bild: © Staatsarchiv Basel-Stadt, Eisenbahn D 1.2.)

Im noch jungen Schweizer Bundesstaat im Jahr 1850 beauftragte der Bundesrat die beiden englischen Ingenieure R. Stephenson und H. Swinburne zur Ausarbeitung eines Schweizer Eisenbahnnetzes. Der Bundesrat erteilte den Experten die Instruktion, dass diese nicht befugt waren, mehr als eine Eisenbahnlinie von Basel durch den Jura vorzuschlagen. Man befürchtete eine Konkurrenzsituation zwischen den Bahnlinien.

Die Experten empfahlen nach Prüfung der verschiedenen Varianten die Hauensteinlinie. Im folgenden Wettstreit um die Konzession unterlag das Aarauer Komitee mit dem Projekt der Schaffmattbahn dem Oltnen Komitee mit der Hauensteinbahn. Die Oltnen hatten den Vorteil, dass der für die Eisenbahn zuständige Bundesrat ebenfalls Oltnen war und sich bei den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn für die Konzessionierung der Hauensteinbahn stark machte. 1858 konnte die gesamte Hauensteinstrecke (Basel – Liestal – Sissach – Olten) von der Schweizerischen Centralbahn (SCB) in Betrieb genommen werden.

Im Jahr 1865 gründete sich im Waldenburgerthal ein Comité, welches die zentralen Fragen für den Bau der Waldenburgerbahn klärte. Sechs Jahre später erhielt das Comité kurzzeitig die Konzession für den Bau der Waldenburgerbahn.



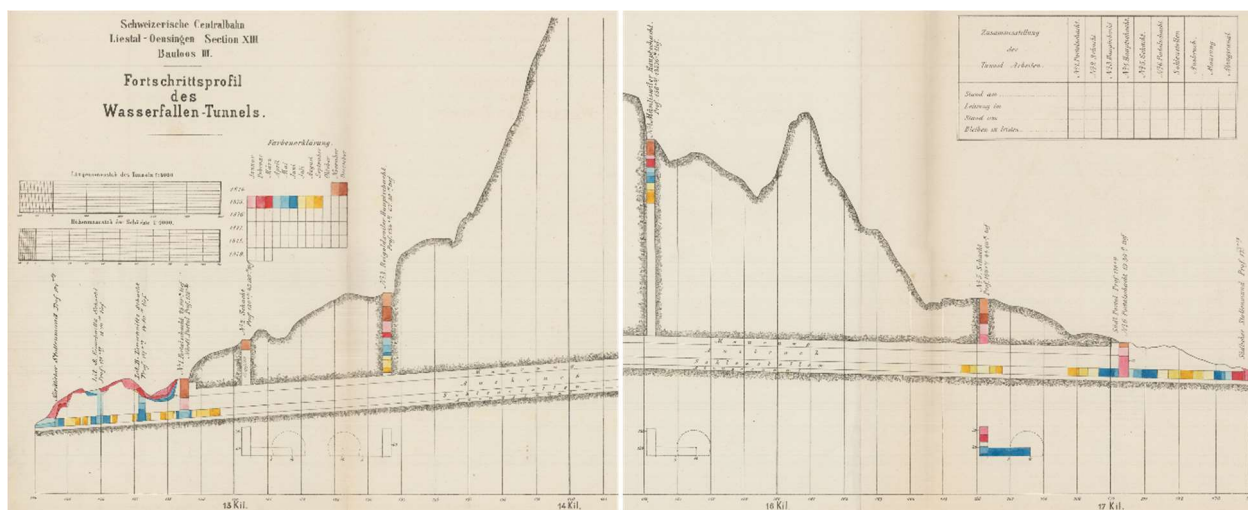


Das neue Eisenbahngesetz von 1872 besagte, dass Güter über die kürzest mögliche Strecke zu führen sind. Das Wasserfallenbahn-Projekt kam dadurch zu einem bedeutenden Aufschwung, da die Verbindung von Basel nach Bern/Biel via Wasserfallenbahn direkter gewesen wäre, als über die Hauensteinstrecke. Am 30. Dezember 1873 erhielt die SCB die Wasserfallenbahn-Konzession. Gleichentags wurde ihr die Konzession für die Waldenburgerbahn übertragen und die gleichzeitige Erstellung der beiden Bahnen verlangt. Nachdem 1874 die Bauarbeiten am Wasserfallen-Tunnel begannen, wurden diese bereits 11 Monate später im September 1875 wieder eingestellt. Hauptgründe dafür waren unter anderem technische und finanzielle Probleme. Der Frust über die ausbleibenden Gehälter führte zu Streiks und endeten mit der Zerstörung der Arbeitsgeräte und -maschinen sowie der Verschüttung der Schächte und Stollen. Die Bauarbeiten an der Waldenburgerbahn wurden von der SCB gar nicht begonnen.



«Genereller Situationsplan Wasserfallenbahn» (Quelle: SBB-Archiv)

Ausschnitt mit Reigoldswil, der Station oberhalb des Dorfes und dem nördlichen Tunnelportal (bei Km 12,85)



«Fortschrittsprofil des Wasserfallen-Tunnels» (Quelle: SBB-Archiv)

Die Bau-Fortschritte wurden mit je einer Farbe pro Monat eingezeichnet.

Links ist Reigoldswil mit nördlichem Tunnelportal (Km 12,4 - 14,1), rechts Mülliswil mit südlichem Tunnelportal (Km 15,6 - 17,4)

1876 wurde von der gleichzeitigen Erstellung der Wasserfallenbahn und der Waldenburgerbahn wieder abgesehen und die Waldenburgerbahn konnte 1880 unabhängig von der nicht weiter verwirklichten Wasserfallenbahn ihren Betrieb aufnehmen.

Die Wiederentdeckung des Wasserfallen-Tunnel



Rund 150 Jahre nach der Einstellung der Bauarbeiten wurden im SBB-Archiv die Pläne der Baustelle wiederentdeckt. Ein ca. 50m langer Stollen, in dem seit 1875 niemand mehr war, liegt in rund 7m Entfernung in Reichweite. Die Holzstützen, Geleise, Tunnel-Wägel, Werkzeuge und Pumpen dürften noch original vorhanden sein. Vom bereits bekannten Stollenabschnitt aus möchte die Forschungsgruppe «150 Jahre Wasserfallenbahn» im Frühjahr 2025 eine Sondierbohrung machen und mit der Kamera in eine Zeitkapsel von 1875 vordringen!

Da mit Kosten von rund 50'000 Franken für das Vorhaben gerechnet wird, wurde ein Crowdfunding initiiert, das noch **bis zum 31. Januar 2025** läuft.

Das Projekt hat eine geschichtliche Relevanz für unsere Region. Gerne möchten wir unseren Mitgliedern und Freunden die Möglichkeit vermitteln, sich privat mit einem Unterstützungsbeitrag an diesem Projekt zu beteiligen.

Spenden-Möglichkeiten:

- via **Crowdfunding-Plattform**: www.lokalhelden.ch/wasserfallentunnel
- **Einzahlungsschein** mit QR-Code (s. Seite 4)
- oder mit einer Zahlung an das Konto der Stiftung Reigoldswil-Wasserfallen (LRW):
Stiftung LRW, Oberbiel 62, 4418 Reigoldswil
IBAN CH67 8080 8009 0324 9436 8 / Zahlungsgrund: «150 Jahre Wasserfallentunnel»

Weiterführende Informationen und Links:

- **Bericht SRF Schweiz aktuell**:
<https://www.srf.ch/news/schweiz/geschleiertes-tunnelprojekt-was-schlummert-in-diesem-vergessenen-eisenbahntunnel>
- **Fortschrittspläne**:
<https://www.dropbox.com/sc/fo/2af8yifajuy14igka3a3d/AA-KkVIGxNHoyUGXUwksE3Q?rlkey=f1zdzhmjlwfziv3k07si5pe74&st=27dw0ixy&dl=0>
- **Streckenpläne**:
<https://www.dropbox.com/sc/fo/5f50to8h164eyv7b2jqdw/ANflmVDtOpVABs6ToFDVLFo?rlkey=5i7vzc6xshhv19te522f96l0s&st=vngn8hw3&dl=0>
- **Video Visualisierung Strecke bei Balsthal**:
<https://youtu.be/jRTbR63U0eM>



