

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2010)
Heft: 5: Schwerpunkt Waldenburgerthal

Artikel: Die schmalste Schmalspurbahn Europas : s Waldeburgerli
Autor: Ryser, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842849>

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: 31.03.2025

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



Die schmalste Schmalspurbahn Europas

S Waldeburgerli

[wr.] Sie ist mit 75 Zentimetern die schmalste Schmalspurbahn Europas und mit einer Streckenlänge von 13,1 Kilometern wohl auch eine der kürzesten. Vielleicht auch die schlankste. 31 Mitarbeitende, die sich 25 Vollzeitstellen teilen, halten den Betrieb aufrecht. Klein aber oho! Jährlich befördert sie 1,9 Millionen Fahrgäste zwischen Waldenburg und Liestal.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts entschloss man sich, die Strecke von Basel nach Olten durchs Homburgertal zu führen. Ja, genau dort, wo heute das Läuferfingerli nur noch verkehrt, weil sich die Bevölkerung mit Händen und Füßen gegen die Absicht der hohen Behörden in Liestal wehrte, die Bahn durch einen Busbetrieb zu ersetzen. Damals, vor rund 140 Jahren hatten die Waldenburger das Nachsehen. Die neue Hauensteinlinie zog den gesamten Verkehr auf sich. Das Waldenburgertal geriet in Gefahr zu verarmen.

Es war Dr. Martin Bider (1812-1878), der «Erfinder» des Luftkurortes Langenbruck (vgl. dazu Artikel über Langenbruck in dieser Ausgabe), der sich für eine dampfbetriebene Strassenbahn einsetzte, die von Liestal nach Langenbruck führen sollte. Tatsächlich erteilte der Kanton Baselland 1871 die Konzession für eine Schmalspurbahn ins Waldenburgertal. Den konkreten Anstoss zum Bau der Bahn, deren Direktionspräsident er bis zu seinem Lebensende bleiben sollte, gab dann aber Biders Mitstreiter, der Unternehmer und Politiker Gedeon Thommen (1831-1890). Er war einer jener patriarchalischen Pioniere, die in den Gründerjahren ein Stück Schweizer Wirtschaftsgeschichte geschrieben haben. Erst 28-jährig hatte er in Waldenburg eine bereits bestehende Uhrenfabrik übernommen, die heutige Revue Thommen, hatte sie ausgebaut und zum Rentieren gebracht. Am 1. November 1880 durfte Thommen erleben, wie der erste Zug nach Liestal tuckerte, das Billet zu einem Franken notabene. Aus Kostengründen hatte man für das Trasse auf den Kauf von Land verzichtet und dankbar die Erlaubnis der Regierung genutzt, die Schienen auf die Strasse zu legen. Die Fahrzeit, die heute weniger als 25 Minuten dauerte, betrug damals knapp eine Stunde.

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert grasierte das Eisenbahnfieber auch im Baselbiet. Man plante eine Weiterführung der Waldenburgerbahn

nach Balsthal via Langenbruck inklusive eines Abzweigers nach Mümliswil. Die hochfliegenden Pläne erlitten Schiffbruch, genau gleich wie die Projekte von Schmalspurbahnen zwischen Gelterkinden und Anwil, Bad Bubendorf und Reigoldswil, die Zahnradbahnen Arlesheim-Gempenstollen-Rösern-Schillingsrain und Reigoldswil-Passwang sowie die Drahtseilbahn Eptingen-Bölchen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg geriet die damals noch dampfbetriebene Bahn in die roten Zahlen. Schuld waren die hohen Kohlepreise. Die Automobilverbände, vor allem sie, forderten damals, der Bahn sei auf Busbetrieb umzustellen. Das Ansinnen wurde abgelehnt und die Bahn 1953 elektrifiziert.

Den Dampfbetrieb behielt man als Nebengeschäft. Die letzte noch betriebsfähige Lokomotive, benannt nach dem Gründervater «Gedeon Thommen», wurde 1902 in Winterthur gebaut. Um die Lok zu warten, leistet das Dampfteam jährlich 400 Stunden Fronarbeit. Gleichzeitig muss sich das Personal regelmässig im Umgang mit der alten Dame schulen lassen. So ist es möglich, in den drei von ihr gezogenen Wagons zwischen Frühjahr und Herbst touristische Nostalgiefahrten durchs Tal zu machen. Der Nostalgie zuliebe hätte man auch gerne den historischen Bahnhof von anno 1885, der 1991 in Flammen stand, renoviert. Aber das Gebälk der alten Station war derart morsch, dass man sich zu einem Neubau entschliessen musste. Bis der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden konnte, behalf man sich mit einem «Büro auf Rädern», einem umgebauten vierachsigen Güterwagen.

Im Dezember 1984 verkehrte zum letzten Mal ein Güterzug auf den Geleisen der Waldenburgertal. 1970 hatte man 3620 t per Bahn befördert. 1983 waren es gerade noch 1420 t. Das neue Stückgutkonzept «Cargo Domizil» der SBB, die das Vertriebsnetz von der Schiene auf die Strasse verlegte, hatte dem Güterverkehr der Waldenburgerbahn den Gar aus gemacht.

Dafür stiegen die Passagierzahlen: Von 400'000 in den 1940er-Jahren auf heute 1,9 Mio. Einen leichten Rückgang gab es lediglich 2004 wegen dem «unangemessenem Verhalten einiger Fahrgäste», wie die Basler Zeitung berichtete. Was war geschehen? Hasch rauchende Jugendliche hatten das gute, alte



«Waldeburgerli» zum «Kiffer-Express» umfunktioniert und erst als das gestrenge Bahnpersonal Remedur schaffte und ein absolutes Rauchverbot durchsetzte, stieg die Zahl der Fahrgäste wieder.

Gleichwohl: Alles in allem kann man von einer Erfolgsgeschichte sprechen. Dank Kooperationen mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz, der BLT und SBB verfügt die Bahn, die zu 88% der öffentlichen Hand gehört, über eine moderne Infrastruktur. Heute verkehren 7 Triebwagen und 10 Steuerwagen auf der Strecke. Das «Waldeburgerli» mauserte sich zum hoch frequentierten Verkehrsträger, der heute in den Stosszeiten im Viertelstundentakt durchs Tal eilt, während die ehemals grosse Schwester, das Läuferfingerli, sich nur noch einmal alle 60 Minuten auf den Weg durchs Homburgertal machen darf.

Und die Geschichte geht weiter

Das «Waldeburgerli» «ist noch heute das beste Verkehrsmittel fürs Tal», sagte Regierungsrat Krähenbühl 2009 anlässlich der Präsentation einer Studie über die Zukunft der Bahn.

Man war über die Bücher gegangen, hatte verschiedene Varianten geprüft: unter anderem die Umstellung auf Busbetrieb, auch eine durchgehende Tramlinie von Salina Raurica bis Waldenburg, und kam zum Schluss: Die Alte soll die Neue sein. Busse, so erkannte man, hätten Schwierigkeiten, die Fahrgast-schwankungen aufzufangen. In Stosszeiten müssten zwischen Hölstein und Liestal drei Gelenkbusse hintereinander fahren, was ein wenig schöner Anblick

wäre, während die Bahn einfach einen oder zwei Wagen mehr anhängen könnte.

Natürlich bleibt nicht alles beim Alten. So wird eine neue Trasseeführung im Raum Liestal geprüft, eine Verlegung auf die andere Seite der SBB-Linie, was eine spätere Weiterführung der Bahn bis nach Frenkendorf möglich machen würde. Geprüft werden soll ferner bei Bubendorf eine Verlegung der Geleise der Frenke entlang, um das Dorf besser erschliessen zu können. Natürlich wird auch das Rollmaterial laufend verbessert.

So ist die weitere Existenz der Waldenburgerbahn gesichert. Bis mindestens 2030. Wenn man sieht, wie sich Bevölkerung, Behörden und Betreiber über das Ergebnis dieser Studie freuen, so darf man getrost annehmen, dass die schmalste Schmalspurbahn auch eine weniger positive Studie überlebt hat. Denn zwischen dem «Waldeburgerli» und den Oberbaselbietern, scheint es, besteht so etwas wie eine Liebesbeziehung. Und dass die Liebe letztlich eine Sache des Gefühls ist, das sich von wissenschaftlichen Untersuchungen kaum beeindruckend lässt, weiss jedes Kind.

Quellen

Archiv Basler Zeitung
Gysin Friedrich, Waldenburgerbahn, Verlag Dietschi AG, Olten und Waldenburg, 2000
www.waldenburgerbahn.ch
www.de.wikipedia.org



2

AG HOLZBAU

MIGROL

Willkommen

Car Wash

20%

Benzin 95 155.5

Diesel 165.5



SO-152 847

Informational sign with arrows and text, partially obscured.