



**autobus.ag..liestal...** Ein Unternehmen geht mit der Zeit



René Salathé

# 100 Jahre Autobus AG Liestal – **Ein Unternehmen geht mit der Zeit**

Bilder und Geschichten  
aus Vergangenheit und Gegenwart  
1905–2005



100 jaar **autobus.ag**.liestal...

Grusswort von Bundesrat Moritz Leuenberger	5
Dank für 100 Jahre «Gute Fahrt»	6
Öffentlicher Verkehr erhöht die Standortattraktivität	7
100 Jahre Autobus AG Liestal – das Interview	8
Das Reigoldswiler Loch oder die Sackgasse	12
Der Befreiungsschlag oder die Gründung der Autobus AG	15
Das Klang- und Erscheinungsbild des Fünflibertals zu Beginn des 20. Jahrhunderts	20
Die Anfänge der Autobus AG – eine «Automobilkrankengeschichte»	24
Immer weiter ins Land hinaus und immer höher den Berg hinauf ...	31
Von Haltestelle zu Haltestelle: unterwegs mit der Stammlinie 70 von Basel nach Reigoldswil	36
Im Gegenwind weltgeschichtlicher Ereignisse und gesellschaftlicher Herausforderungen	48
Autobus-Persönlichkeiten – Autobus-Personal – Autobus-Passagiere	54
Das Who is who der Haltestellen	60
Das Wetter und die Autobus AG	62
Die Autobus AG, ein Mädchen für alles	66
Krisen	76
Von Fahrplänen, Tarifen und Billetten	77
Die Fahrzeugparade	82
Vom Dorf-zu-Dorfbus zum Stadtbus	88
Das ungebremste Wachstum	90
«... eine Buslänge voraus.»	96
Das Schlusswort der Jubilarin – ihr Dankeschön geht an ...	100
Anmerkungen	103

# Grusswort zum 100 Jahre-Jubiläum der Autobus AG Liestal



Jede Schweizerin und jeder Schweizer ist dieses Jahr bereits einmal mit der Autobus AG Liestal unterwegs gewesen – rechnerisch gesehen jedenfalls: Das Liestaler Unternehmen hat im Jahr 2004 sieben Millionen Fahrgäste befördert.

Selten schafft es ein Hundertjähriger, noch so viel in Bewegung zu setzen, es sei denn, er stamme aus der Familie des öffentlichen Verkehrs. Deren zahlreiche grössere und kleinere Transportunternehmen sind fast alle um die Jahrhundertwende geboren worden. Ihr Ziel war es, allen – vom Grossstädter bis zum Bergbewohner – eine umweltverträgliche Mobilität zwischen Arbeitsplatz, Wohnort, Einkaufen und Freizeit zu ermöglichen. Dieses Ziel verfolgt der öffentliche Verkehr auch nach hundert Jahren, und er tut das mit Erfolg.

Man stelle sich nur einmal vor, wie verstopft unsere Strassen wären, gäbe es den öffentlichen Verkehr nicht! Stickoxid und Ozon nähmen massiv zu, Dörfer und Agglomerationen würden vom Verkehr überrollt, die Autobahnen müssten ausgebaut werden, trotzdem hätten wir kilometerlange Staus.

Was im Grossen gilt, gilt im Kleinen. Gäbe es den öffentlichen Verkehr nicht, wäre das Baselbiet im Stau statt in Bewegung.

Die Autobus AG ist ein Rad in der gesamten schweizerischen Mobilität, einer Mobilität, die auf Umwelt und Menschen achtet, einer nachhaltigen Mobilität. Dafür gebührt ihr Dank, nachhaltiger Dank.



Bundesrat Moritz Leuenberger

# Dank für 100 Jahre «Gute Fahrt»



Was hat sich in den hundert Jahren von 1905 bis 2005 nicht alles ereignet – weltweit und im engeren Umfeld unserer heimatlichen Umgebung? Mit diesem, von Dr. René Salathé verfassten Jubiläumsbuch unserer

Autobus AG greifen wir aus der Fülle des Geschehens ein kleines Teilstück heraus. Wir bieten damit einen bescheidenen Erinnerungsbaustein für das Verständnis eines Baselbieter Unternehmens, das sich in diesen hundert Jahren nach einer bewegten Jugend zu einer gefestigten und nicht mehr wegzudenkenden Institution entwickelt hat. Dieses Jubiläumsbuch stellt bewusst nicht eine Auflistung aller technischen Details der in den letzten 100 Jahren eingesetzten Linienbusse dar. Auch die grossen Verdienste vieler Persönlichkeiten, die zur Entwicklung des Unternehmens beigetragen haben, werden nicht speziell hervorgehoben.

Mit Stolz und Dankbarkeit denken wir jedoch an all jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich in diesen hundert Jahren für unser Unternehmen und seine Zielsetzung eingesetzt und mitgeholfen haben, es zur verdienten Anerkennung und Wertschätzung zu bringen.

Nicht nur den Autobus-Beschäftigten gilt unser Dank, er geht auch an die vielen, vielen Passagiere, die mit ihrer Treue der Autobus AG seit ihren bescheidenen Anfängen während Jahrzehnten den Rücken gestärkt und damit recht eigentlich den Grundstein für den wirtschaftlichen Erfolg des ältesten konzessionierten Automobilunternehmens der Schweiz gelegt haben.

Der Dank geht ganz besonders auch an die Auftraggeber von Bund, Kantonen und Gemeinden, die – seit dem Anfang des öffentlichen Verkehrs mit Linienbussen –, der Autobus AG Liestal als privatwirtschaftlich geführtem Unternehmen, immer wieder die Konzessionen übertragen und Personen-Transportaufträge erteilt haben.

Mobilität ist eines der Schlüsselworte für das Verständnis unserer Zeit. Auch die Autobus AG ist in diese Mobilität eingebunden, doch strahlt sie im nie abbrechenden Verkehrsfluss nicht uferlose Hektik, sondern Ruhe, Komfort und Zuverlässigkeit aus. So soll dieser Marschhalt für uns alle von der Autobus AG Ansporn sein, diese Qualitäten auch in den nächsten hundert Jahren zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Unser Jubiläum – es steht unter dem Motto «100 Jahre Autobus AG Liestal, ein Unternehmen geht mit der Zeit» – hat uns die Möglichkeit gegeben, für ein paar Feierstunden aus dem Alltag, dem Alltäglichen und der Anonymität herauszutreten und uns zu besinnen – im Blick auf die Vergangenheit, im Erleben der Gegenwart und in der Aussicht auf eine gesicherte Zukunft.

Freuen wir uns –  
die Zukunft hat schon begonnen!



Ernst Thöni  
Verwaltungsratspräsident

# Öffentlicher Verkehr erhöht Standortattraktivität



Für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region ist eine gute Verkehrserschliessung ein zentraler Standortvorteil. Der öffentliche Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag dazu. Vor 100 Jahren gab es noch keinen

Wirtschaftsförderer, der diesen Satz geschrieben hat. Weitsichtige Persönlichkeiten gründeten jedoch am 19. Januar 1905 die Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil AG, um der Talschaft und später der weiteren Region den Anschluss an die grossen Verkehrswege und damit die Wirtschaftsentwicklung zu ermöglichen. Seit der Gründung wird die heutige Autobus AG Liestal als privatwirtschaftliches Unternehmen geführt. Die rund 25% Kapitalanteil der öffentlichen Hand halten der Kanton Basel-Landschaft und mehrere Gemeinden.

Durch den Verzicht auf den ersten Juradurchstich für die Bahn zwischen Reigoldswil und Mümliswil ins Mittelland suchte man die damals pionierhafte Lösung mit den soeben aufkommenden Omnibussen. Heute, rund 100 Jahre später, stellt man sich die wichtige Frage, von wo bis wo der zweite Juradurchstich bzw. Wisenbergtunnel verlaufen soll, erneut.

Das vor allem in den letzten Jahren gesteigerte Angebot und die Qualität des öffentlichen Verkehrs brachte dem mittleren Baselbiet eine erfreuliche wirtschaftliche Entwicklung. Freute sich in der Gründerzeit die Bevölkerung über eine Frequenz von 3 bis 4 Ankünften bzw.

Abfahrten pro Tag, so wird seit der Inbetriebnahme von Bahn und Bus 2000 am 12.12.2004 in den Agglomerationen das gleiche Angebot pro Stunde gefahren.

Bei den damaligen Tarifen und Verdienstmöglichkeiten war eine Busfahrt zur Arbeit oder zum Vergnügen ein kostspieliges und spezielles Ereignis, das sich nicht alle leisten konnten. Auf den historischen Bildern in diesem Buch sind zwischen den Ortschaften oft noch Fussgänger zu sehen. Die heutige Mobilität wurde zur Selbstverständlichkeit und die Gesamtkosten sind den Fahrgästen, oft nicht bekannt.

Mit dem Fahrplan 2005 kann die Autobus AG Liestal in gewissen Agglomerationen mit dem 15-Minuten-Takt in Spitzenzeiten das Angebot erneut ausbauen. Damit wird die Standortattraktivität der Region Liestal-Pratteln-Rheinfelden massiv erhöht. Die bisherigen Fahrgäste haben einen noch besseren Service und es besteht ein grösserer Anreiz zum Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel. Testen Sie uns!

Bis bald im Bus

Hansruedi Bieri  
Direktor

# 100 Jahre Autobus AG Liestal – das Interview

Nur selten bietet sich die Gelegenheit, eine hundertjährige Jubilarin zu interviewen. Umso dankbarer darf man sein, wenn sich ausnahmsweise diese Möglichkeit einmal gibt. Der Geburtstag der Autobus AG Liestal, die vor hundert Jahren am 1. Juni 1905 die Stammlinie Reigoldswil–Liestal eröffnet hat, ist eine solche Gelegenheit.

## Wie fühlen Sie sich an Ihrem Ehrentag?

Die Jubilarin: So fit wie eh und je. Ich glaube nicht unbescheiden zu sein, aber von Altersgebrechen fühle ich mich weitgehend frei.

## Natürlich weiss ich, das Sie sich an Ihren Geburtstag nicht selbst erinnern können, aber vielleicht haben Sie im Laufe Ihres langen Lebens doch dies oder das über jene ferne Zeit erfahren.

1905, das war doch das Jahr des zu Ende gehenden russisch-japanischen Kriegs und der ersten russischen Revolution – Stichwort: Panzerkreuzer Potemkin. In Europa war es eine

Zeit des wirtschaftlichen Wohlergehens, des Aufschwungs, und niemand dachte an eine Krise. Fortschritt war das Lösungswort, und fortschrittlich war es ja auch, dass damals mit einem dieser Oldtimer – so würde man heute sagen – eine sage und schreibe 13,1 km lange Autobuslinie eröffnet wurde, nota bene über noch ungeteerte, holprige Strassen!

## Eine Frage, die mich immer bewegt hat: Man hat Sie doch im jugendlichen und sensiblen Alter von 25 Jahren umgetauft. Hatten Sie 1905 Automobilgesellschaft Liestal–Reigoldswil AG geheissen, so tragen Sie seit 1930 den kürzeren Familiennamen Autobus AG Liestal. Haben Sie je unter diesem Namenswechsel gelitten?

Nicht dass ich wüsste. Im Gegenteil, mir gefällt dieser prägnante neue Namen, und wenn Sie nicht in typisch journalistischer Manier klares Wasser aufwirbeln liessen, so dass es trübe wird, würde sich heute schon gar niemand mehr an den alten Namen erinnern. Es wäre mir recht, wenn Sie mit der Vergangenheit etwas vorsichtiger umgehen würden.

Anisdorf



Augst



Arboldswil



Birsfelden



Bubendorf



**Also denn! Sie haben den Krieg von 1914 unbeschädigt überlebt, und wie wars im Zweiten Weltkrieg?**

Ja, das war eine bewegte und schwierige Zeit. Nicht nur meine Chauffeure und Billetteure waren damals uniformiert, auch die Passagiere trugen Uniform. Das ging so weit, dass in einzelnen Kursen die holde Weiblichkeit überhaupt nicht mehr vertreten war. Sehr gemütlich war das ja nicht, denn diese Männer waren mit ihren schweren Schuhen alles andere als schonungsvoll.

**Reden wir nicht nur von den beiden Grenzbesetzungen. Wer auf hundert Jahre zurückblicken kann, hat sicher vieles zu erzählen; er kann von Erfolgen und Misserfolgen berichten, von Anerkennung und Feindschaft, von Freude und Trauer.** Natürlich, aber Sie werden sicher begreifen, dass ich in diesem Gespräch vor allem an die guten Seiten erinnern möchte und es daher meinem Biografen überlasse, die negativen Erfahrungen zu schildern. Nur so viel: Während des Zweiten Weltkriegs, als die Zahl der Kurse

aus Spargründen reduziert werden musste, kam es nicht selten vor, dass in einem dreissigplätzigigen Wagen bis fünfzig Fahrgäste befördert werden mussten! Auch wenn die meisten Fahrgäste diese kriegswirtschaftlich bedingten Einschränkungen mit Humor aufnahmen, war es doch physisch und atmosphärisch richtig unangenehm und belastend. Nicht auszu-denken, wir hätten mit einem solch beladenen Bus einen Unfall gehabt. Doch Gott sei Dank fuhren wir ja damals weit weniger schnell als heute, und zudem war der Verkehr längst nicht so intensiv.

**Also denn, was war – abgesehen von Ihrer Jungfernfahrt – Ihr grösstes Erlebnis?**

Da brauche ich gar nicht lange zu überlegen: Es war am 1. Dezember 1955 die Eröffnung der Gondelbahn Reigoldswil–Wasserfallen. Ich hätte schon lange gerne einmal meinem Hausberg, dem Passwang, über die Schulter geguckt. Mit der Gondelbahn, die einen schwerelos von 539 m auf die stolze Höhe von 923 m hinaufhisst, liess sich das jetzt viel leichter rea-

Frenkendorf



Füllinsdorf



Giebenach



Hersberg



Kaiseraugst

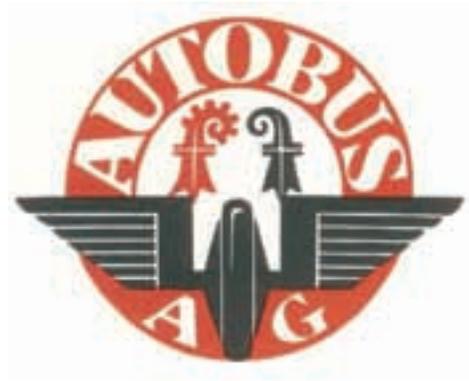


lisieren. Sie können sich nicht vorstellen, wie befreiend es ist, vom Wasserfallenhof aus mit einem grossen Rundblick gewissermassen die Welt zu Füssen zu haben – das Tal der Hintere Frenke, die Hochebenen des Tafeljuras und des Gempens, die Silhouette der Stadt Basel, die blauen Ketten des Schwarzwaldes und der Vogesen.

Ja, diese Eröffnungsfahrt war mitten am Tag eine eigentliche Sternstunde – ich werde sie nie vergessen: Autobusfahren ist ja schön und recht, aber doch erdgebunden; Gondelfahren dagegen erinnert schon ein wenig an den Vogelflug.

**Können Sie mir verraten, welche Tätigkeit Sie in Ihrem Beruf am liebsten ausgeübt haben?**

Da muss ich weiss Gott nicht lange studieren: Am liebsten waren mir die so genannten Gesellschaftsfahrten. Das waren eigentlich immer sehr fröhliche Anlässe. Da wurde gesungen, da wurden Witze erzählt, und die Leute waren richtig zufrieden. Besonders gut sind mir die Ausfahrten mit Hochzeitsgesellschaften in Er-



innerung. Mehr als einmal ist es dabei vorgekommen, dass das Hochzeitspaar mir schon lange vorher bekannt gewesen ist, schliesslich waren Braut und Bräutigam ja schon viel früher meine Passagiere gewesen. Denn oft hatten sie sich im Autobus kennen gelernt, verliebt und auf die hintersten Plätze «verdrückt».

**Worauf sind Sie besonders stolz?**

Natürlich auf meine Familie. Sie können es nicht wissen, aber unsere Anfänge waren sehr bescheiden, und es gab unendliche Schwierig-

Lausen



Liestal



Muttenz



Pratteln



Reigoldswil



keiten. Heute aber sieht alles so selbstverständlich aus.

Ja wirklich, ich bin stolz auf meine vielen Enkel, die Linien- und Stadtbusse, die bald überall in der näheren Umgebung auftauchen und beim Publikum sehr beliebt sind – in Arisdorf, Augst, Arboldswil, Birsfelden, Bubendorf, Frenkendorf, Füllinsdorf, Giebenach, Hersberg, Kaiseraugst, Lausen, Liestal, Muttenz, Pratteln, Reigoldswil, Rheinfelden, Titterten, Ziefen, ja selbst in Basel.

**Eine letzte Frage. Was würden Sie, wenn Sie nochmals von vorne beginnen könnten, anders machen?**

Das ist rasch gesagt; ich halte es mit der berühmten französischen Sängerin Edith Piaf und ihrem bekanntesten Chanson: Je ne regrette rien!

Übrigens: Sollte ich von der Regierung, wie das früher üblich gewesen ist, zu meinem Jahrhundert-Jubiläum einen Ehren-Lehnstuhl erhalten, ich würde ihn sicher herzlich danken, ihn aber nur sehr selten auch wirklich benutzen. Sie kennen doch das Sprichwort:



Wer rastet, der rostet! Da fällt mir noch etwas ein, das ich unbedingt los werden möchte. Haben Sie schon einmal den heute verwendeten Briefkopf der Autobus AG mit dem Signet verglichen, wie es in den Fünfzigerjahren, als ich in den besten Jahren war, benutzt worden ist? Wie Tag und Nacht! Ja, damals war alles noch etwas beschwingter, und man gab sich ein Firmensignet, das ebensogut von einer Fluggesellschaft hätte benutzt werden können. Das sind Erinnerungen einer Hundertjährigen; ein bisschen Nostalgie ist doch wohl erlaubt?



# Das Reigoldswiler Loch oder die Sackgasse

Es gibt nicht nur Löcher im Schweizer Käse, es gibt auch Landschaftslöcher. Eines der berühmtesten ist vielleicht das Emser Loch im Kanton Glarus, das sich zweimal jährlich mit der Sonne füllt; weniger bekannt ist dagegen das Reigoldswiler Loch, das unmittelbar hinter der Talstation der Gondelbahn Reigoldswil-Wasserfallen zu entdecken ist. Was hat es mit diesem Loch für eine Bewandnis?

«Südlich von Reigoldswil, im hinteren Frenkental, erhebt sich, weithin sichtbar, der breite Bergücken des Passwangs. Besonders auffällig wirkt diese Jurakette in ihrer östlichen Fortsetzung. Sie sinkt nämlich beinahe 100 Meter ab und bildet eine deutliche Einsattelung, die durch eine Waldschneise noch ausgeprägter erscheint. Dieser Bergsattel führt den Namen Wasserfallen und war in früheren Jahrhunderten ein nicht unbedeutender Passübergang.» (1)

## Das Projekt der Wasserfallenbahn

Ein Blick auf die topografische Karte zeigt, dass hier die Voraussetzung für eine Jurapassage nicht allein durch den Sattel gegeben ist, denn in der Flucht der Passlücke liegen beidseits verkehrsgünstige Täler. Im Norden ist es die Hintere Frenke, die sich in die Flanke des Berges eingefressen hat, im Süden der Limmernbach. Wer zuhinterst im Frenkental wohnt, in Ziefen oder Reigoldswil, der fragt sich vor der hoch und eindrucksvoll in den Himmel ragenden Kulisse des Passwangs unwillkürlich: Wie könnte aus der Enge des Tales ein südwärts gerichteter Ausgang geschaffen werden? Im 19. Jahrhundert, dem Beginn des «Eisenbahnzeitalters», weitete sich diese Frage ganz selbstverständlich zur Überlegung aus, ob sich nicht das Bergmassiv mit einer Bahn untertunneln liesse. Im Jahr 1850 tauchte entsprechend

das Projekt einer Passwanglinie auf, sie sollte eine direkte Verbindung von Basel nach Bern schaffen. Englische Ingenieure hatten ein Gutachten ausgearbeitet, das neben dem Hauenstein-Durchstich auch eine Variante Reigoldswil-Wasserfallen-Mümliswil vorsah. Doch die Hauensteinlinie trug den Sieg davon. Die Reigoldswiler liessen sich nicht entmutigen; sie hofften, mit einer von ihrem Dorf ausgehenden Nord-Süd-Verbindung eine Belebung der verkehrstechnisch ungenügend erschlossenen Talschaft zu erreichen. Als die Hauensteinlinie wegen der einsetzenden Hochkonjunktur leistungsmässig in Bedrängnis geriet, begründeten sie darum mit Vertretern der Talgemeinden und der solothurnischen Gemeinden südlich der Wasserfallen ein von der Bevölkerung warm unterstütztes Bahnkomitee. «Ende 1873 lagen die Pläne vor, und durch eine Volksabstimmung erhielt die schon bestehende Centralbahn eine Konzession für die Wasserfallenbahn. Bei der Vergebung der Arbeiten berücksichtigte die Centralbahn nicht eine erfahrene

Dorfplatz mit Wacht- und Waschhäuslein in Reigoldswil, davor die Pferdepost, um 1900



Das Reigoldswiler Loch.  
Noch heute sichtbarer  
Stollen des Vortunnels  
des 1874 angefangenen  
Wasserfallentunnels



englische Firma, sondern die mindestfordern-  
de deutsche Baugesellschaft Schneider, Münch  
und Jerschke. 1874 begannen die Bauarbeiten  
für den Wasserfallentunnel zugleich in Rei-  
goldswil und in Mümliswil. Aber schon 1875  
gingen Klagen über unregelmässige Zahlun-  
gen an die Arbeiter und Lieferanten ein, und  
es stellte sich heraus, dass die Baufirma tech-  
nisch und finanziell nicht auf der Höhe der von  
ihr übernommenen Aufgabe stand. Nachdem  
die Centralbahn anfänglich geholfen hatte, die  
Schwierigkeiten zu meistern, kam es zum Kon-  
kurs, und die Arbeiten wurden im September  
1875 eingestellt. Ein Stollen vor dem Chilchli  
und die künstliche Aufschüttung davor, Planie  
genannt, erinnern heute noch an den angefan-  
genen Tunnelbau. Ein neuer Anlauf für den  
Bahnbau erfolgte 1900, nachdem 1898 die Ver-  
staatlichung der schweizerischen Haupt-  
bahnen beschlossen worden war. Doch ver-  
geblich wartete man in Reigoldswil auf die  
eidgenössische Konzession. Inzwischen plan-  
ten nämlich die Schweizerischen Bundes-  
bahnen eine Verstärkung der Gotthardlinie

durch einen Hauensteinbasistunnel. Der Bau  
des Tunnels Tecknau–Olten wurde dann 1910  
von der Bundesversammlung beschlossen. Da-  
mit war das Wasserfallenprojekt zum zweiten  
Mal in der Versenkung verschwunden.» (2)

#### **Vom Botenwagen und von der Pferdepost**

Auch ohne Bahnanschluss war selbstverständ-  
lich das Fünflibertal nicht einfach isoliert,  
denn da gabs doch von alters her die Boten-  
wagen und die Pferdepost. In Ziefen ging bei-  
spielsweise der Botenwagen zur Blütezeit der  
Posamenterei zweimal wöchentlich nach Basel  
ab. Er brachte den Fabrikanten, den so ge-  
nannten Seidenherren, die fertigen Bündel.  
Auf dem Rückweg von Basel nach Ziefen war  
er mit dem neu zu verarbeitenden Material  
beladen. Der Bote, der den Posamentern je-  
weils auch den Lohn aushändigte – es waren  
Fünfliber, und sie haben dem Tal den Namen  
gegeben – war ein von der Gemeindeversamm-  
lung gewählter Vertrauensmann. Neben den  
Seidenwaren beförderte er auch tägliche Ge-  
brauchsgüter. Während im Sommer mit zwei

Pferden gefahren wurde, fuhr man im Winter oder bei schlechtem Wetter drei- oder vier-spännig.

Zum Erscheinungsbild des Fünflibertals gehörte bis zur Eröffnung der Autobusverbindung auch die altvertraute Pferdepost. Der Postwagenkurs Liestal–Reigoldswil–Liestal war 1855 von der Kreispostdirektion Basel eingeführt worden; er diente sowohl dem Personenverkehr wie auch der eigentlichen Postzustellung.

Der meist zweispännige Postwagen bot Platz für sechs Reisende. Sie hatten für die Fahrt von Liestal nach Reigoldswil Fr. 1.25 zu entrichten. Der Fahrplan sah zwei Kurse vor:

Reigoldswil ab	5.45 Uhr	Basel Posthof ab	16.30 Uhr
Liestal an	7.00 Uhr	Liestal ab	17.45 Uhr
Basel Posthof an	8.00 Uhr	Reigoldswil an	19.15 Uhr

Am 31. Mai 1905 schlug der Pferdepost ihr letztes Stündlein – sie musste zugunsten des Automobils das Feld räumen, das motorisierte Zeitalter hatte begonnen. Auf ihrer letzten Fahrt hatte neben dem Postillon noch ein Posttrompeter Platz genommen, der von Dorf zu Dorf die schönsten Melodien erklingen liess. Mit Wehmut nahm die Bevölkerung vom Postillon, von seinen Pferden und dem gelben Wagen Abschied.



**Der letzte  
Zieferer Botenfuhrmann**

PS: Die Auseinandersetzung um die Wasserfallenbahn hat eine aktuelle Parallele, gemeint ist das Hin und Her um den Wisenbergtunnel. Damals wie heute ging und geht es um die Optimierung der für eine Region entscheidend wichtigen Verkehrsverhältnisse: Fanden damals die Bemühungen um die Wasserfallenbahn ihr Ende in einem Loch, so werden heute die Planungsarbeiten für die zweite Etappe der Bahn 2000 – eines ihrer Herzstücke ist der Wisenbergtunnel – auf planerisches Eis gelegt.

Hoffentlich kommt über kurz oder lang die altbewährte Redensart «Aufgeschoben ist nicht aufgehoben» zu ihrem Recht!

# Der Befreiungsschlag oder die Gründung der Autobus AG



«Der regelmässige Verkehr mittels Automobil ist gestern eröffnet worden. Da an diesem Tag ein Sängertag abgehalten wurde, hatten die neuen Vehikel, 2 Automobilwagen und 1 als Omnibus eingesetzter Lastwagen, den ganzen Tag vollauf zu tun, um die zahlreichen Reisen den zu befördern, was auch ohne irgendwelche Störung vor sich ging. Das neue Verkehrsmittel wird sich bald als unentbehrlich erweisen. Glückauf zum Unternehmen.» Das war in wenigen Zeilen die Geburtsanzeige der Autobus AG, welche die Basellandschaftliche Zeitung

ihren Lesern am 2. Juni 1905 vorsetzte, wohlwollend, abwartend. Kein Wort von all den Anlaufschwierigkeiten, die der Jungfernfahrt vorausgegangen waren. Kein Wort von den Gründern. Kein Wort vom finanziellen Hintergrund.

Doch bevor wir dies alles ausleuchten, braucht es vielleicht ein Wort der Erklärung. Was ist ein Omnibus, woher stammt das Wort? Der Ausdruck ist dem Lateinischen entlehnt omnes = alle – und bedeutet so viel wie «Fahrzeug für alle». Er qualifiziert damit den Omnibus als



Die erste Fahrzeugparade mit Wyss- und Martini-Wagen, um 1907



ein urdemokratisches Beförderungsmittel, das allen sozialen Schichten des Volkes den Genuss der Vorteile der Motorisierung bringt.

Aufschlussreicher und ehrlicher als die Basellandschaftliche Zeitung berichtete die Nationalzeitung vom 17. April 1931 rückblickend über die Anfangszeit des Reigoldswilers: «Am 1. Juni 1905 fand die Eröffnung statt. Schon vor Reigoldswil ist die Kutsche stecken geblieben. Die Begrüssungsmusik hatte gute Weile, bis endlich nach Behebung der Störung der Autobus in Reigoldswil einfuhr. Auf der Rückfahrt versagten die Motoren abermals, und die ganze Reisegesellschaft musste von Ziefen nach Liestal im Fuhrwerk zurückkutschieren. Das war ein übles Vorzeichen.»

Das erste Projekt für eine Automobilverbindung zwischen Liestal und Reigoldswil stammte aus dem Jahr 1903, und Folgendes war seine Begründung: «Ein langsamer, teurer Post- und Botendienst ist das (einzige) Verkehrsbindeglied zwischen Stadt und Hinterland. Schon seit Jahrzehnten ruft die Talschaft nach Abhilfe, denn ein besseres Verkehrsmittel ist für viele in den letzten Jahren eine Lebensfrage geworden. Zahlreich sind auch die Fremden, welche täglich unsere aussichtsreichen Jurahöhen besuchen, Während aber in früheren Jahren ihr Abstieg meistens durch die Talschaft erfolgte, lenken sie jetzt ihre Schritte der bequemen Eisenbahnstation zu», womit natürlich Waldenburg gemeint war, das mit seinem Waldenburgerli dem Fünflibertal seit 1880 den Rang abgelaufen hatte. (3)

Eigentlich dachte man bei der Gründung des Unternehmens nur an ein Provisorium. Man glaubte, der Verkehr im Reigoldswilertal werde sich von Jahr zu Jahr derart steigern, dass

er über kurz oder lang mit dem Autobus nicht mehr zu bewältigen sei und daher die Einrichtung einer Bahnlinie ins Auge gefasst werden müsse. Dem Autobusbetrieb – er war ein verwegenes, spekulatives Experimentieren mit einer noch keineswegs abgeklärten technischen Errungenschaft – war somit nur eine vorübergehende Rolle zugeordnet.

Das mutige Projekt, das also gewissermassen aus der Enttäuschung über die nicht realisierte Wasserfallenbahn geboren wurde, sah 7 Personen- und 1 bis 2 Güterkurse vor. Man hoffte auch, die Beförderung der Post zu übernehmen, um so das Anlagekapital von 100 000 Franken verzinsen zu können. Nach Einholen der Konzession beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement liess das Initiativkomitee bereits zwischen dem 31. Juli und dem 10. August 1904 viermal täglich einen Bus probeweise in beiden Richtungen fahren. Der Omnibus der Marke «Orion» hatte 9 Pferdestärken und legte bei mittlerer Geschwindigkeit 15 km in der Stunde zurück, sein Motor befand sich unter dem Führersitz. Das Fahrzeug bot Raum für 12 Sitz- und 4 Stehplätze. Das Ergebnis der Probefahrten fiel befriedigend aus und führte am 19. Januar 1905 im Gasthaus «Engel» in Liestal zur Gründungsversammlung. Der Zweck der Gesellschaft wurde folgendermassen definiert: «eine Automobilverbindung für Personen-, Gepäck- und soweit tunlich Güterverkehr zwischen Liestal und Reigoldswil einzurichten und zu betreiben». (4)

An der Aktiengesellschaft beteiligten sich der Kanton Basel-Landschaft, die Basellandschaftliche Kantonbank sowie die interessierten Gemeinden mit 400 Stammaktien zu Fr. 100.– im Betrag von Fr. 40 000.–, 69 Privatpersonen zeichneten überdies für Fr. 100.– Prioritäts-



Das erste  
Wagendepot beim  
Gestadeckplatz,  
Ecke Büchelstrasse/  
Rosenstrasse  
in Liestal

aktien im Gesamtwert von Fr. 30 000.–. Man hoffte auf eine vierprozentige Verzinsung des Aktienkapitals. Ein sechsköpfiger Verwaltungsrat, dem auch ein Regierungsrat als Vertreter des Kantons angehörte, stand an der Spitze des Unternehmens. Ihm oblag die Anstellung und die Entlassung der «Beamten, Angestellten und Bediensteten» sowie die Festlegung der Tarife und Fahrpläne. In erster Priorität hatte der Verwaltungsrat, der aus seiner Mitte eine Betriebskommission bestimmte, die Aufgabe, die nötigen Fahrzeuge für den Personen- und einen Lastwagen für den Güterverkehr zu bestellen. Am 4. Februar 1905 übertrug er die Lieferung der Personen- und des Lastwagens der Automobilfabrik J. Wyss in Olten. «Die Omnibusse werden hochelegant ausgestattet», wusste die Basellandschaftliche Zeitung tags darauf zu berichten. «Sie erhal-

ten 16 gepolsterte Sitzplätze im Inneren des Wagens, Acetylenbeleuchtung aussen und innen und als Reserve Petrollaternen aussen und Kerzenlampen innen, der Wagenführer hat sein eigenes, vollständig abgeschlossenes Coupé.» Für die Bevorzugung gegenüber dem Orion-Wagen gab Folgendes den Ausschlag: Der 2-Zylinder-Motor war stärker, stehend und nicht unter dem Wagen eingebaut, statt Ketten wiesen die Wyss-Wagen Kardanantrieb auf. Doch der Anfang des Unternehmens war entgegen der optimistischen Hoffnung alles andere als rosig, er trug der Automobilgesellschaft nach dem ersten Betriebshalbjahr sogar ein Defizit ein, doch konnte die amtliche Liquidation glücklich abgewendet werden. Der Jahresbericht von 1907 bilanzierte bereits, der Geschäftsgang habe im Allgemeinen einen befriedigenden Abschluss gefunden.

# Das Klang- und Erscheinungsbild des Fünflibertals zu Beginn des 20. Jahrhunderts



Räume erleben wir primär über visuelle Merkmale und Gegebenheiten, die klanglichen und akustischen Hörbilder prägen wir uns dagegen weit weniger ein, es sei denn, sie stören und beeinträchtigen unser Befinden. So ist uns denn die Tatsache, dass jeder Ort für eine spezifische «akustische Landschaft» steht, nicht immer bewusst. Mit der zunehmenden Vernichtung von natürlichen Lebensräumen durch die moderne Zivilisation und der gleichzeitigen Verdichtung des Wohnens ist das Bedürfnis nach Erhaltung natürlicher «Klanglandschaften» und nach Stille gewachsen. Eine 1998 durchgeführte Umfrage ergab, dass 64 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz sich durch Lärm – vor allem der Strassenverkehr wird als Lärmquelle wahrgenommen – gestört fühlen. Und so ist Lautstärke – sie wird gemäss der Lärmschutzverordnung in Empfindlichkeitsstufen gemessen – längst zu einem Raumplanungselement geworden.

Wir fragen uns: Wie war es um die Akustik des Fünflibertales um 1905 bestellt, dem Gründungsjahr der Autobus AG? Schallplatten, CDs, Videos oder andere Tondokumente aus jener Zeit existieren ja nicht, also sind wir entweder auf zeitgenössische Beschreibungen angewie-

sen oder wir versuchen, nachträglich auf Grund statistischer Daten ein akustisches Hörbild zu rekonstruieren.

## Der Motorenlärm

An erster Stelle befragen wir die Verkehrsstatistik. 1901 betrug die Zahl der Motorfahrzeuge im Kanton 2 Motorwagen, 1904 waren es 4 Motorwagen und 13 Motorräder, zehn Jahre später zählte man 66 leichte Motorwagen, 31 Lastwagen und Cars sowie 52 Motorräder. Im Jahr 2002 betrug dagegen der Bestand an Personenwagen im Kanton 130 321, wobei die drei Dörfer des Fünflibertals folgende Zahlen aufwiesen: Bubendorf 2084, Reigoldswil 638 und Ziefen 644! Während also Autos für uns Menschen des beginnenden dritten Jahrtausends schon längst zur Normalität des Alltags gehören, müssen sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts als eigentliche Sensation empfunden worden sein, wenn nicht von den Erwachsenen, so ganz sicher von den Kindern.

Da erzählt ein heute 85-Jähriger, wie aufregend für ihn und seine Geschwister noch in den Zwanzigerjahren eine Omnibus-Einkaufsfahrt seiner Mutter von Reigoldswil nach Liestal gewesen sei. (5) Die Kinder hätten die Rückkehr der Mutter kaum erwarten können und sich daher auf die Strasse gelegt, das Ohr ganz nahe am Boden, um ja die Vibrationen des herannahenden Fahrzeugs rechtzeitig zu spüren. Man stelle sich das bei der heutigen Verkehrsfrequenz vor. Fazit: Motorenlärm dürfte in den Zehner- und Zanzigerjahren des 20. Jahrhunderts kaum als störend empfunden worden sein – so meinen wir jedenfalls heute. Ganz anders sah es das Primarschul-Lesebuch für das vierte Schuljahr, Jahrgang 1913. Unter dem Titel «Das Auto kommt» beschreibt es den Wechsel vom Postwagen zum Autobus-

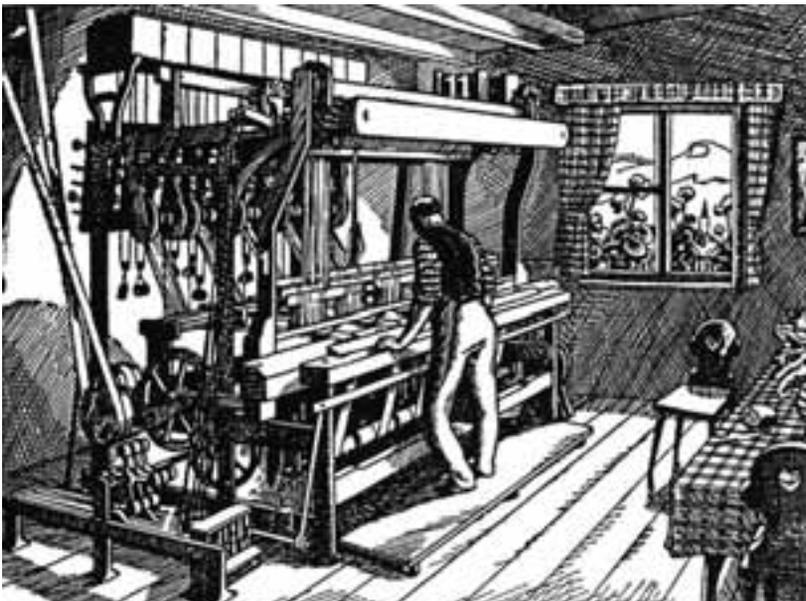
Der Reigoldswiler.  
Federzeichnung aus dem  
Primarschul-Lesebuch  
von 1913

betrieb: «Der kräftige Peitschenknall und die Töne des Posthorns kündigten den Bewohnern der Dörfer das Nahen der Post an. Heute ist es anders geworden im Reigoldswilertal. Statt der Peitsche hörst du das Knattern und Pusten der Maschine und an Stelle der Klänge des Posthorns vernimmst du den durchdringenden Ton des Automobilhornes. Das liebeliche Klingeln der Glöcklein am Pferdegeschirr ist verschwunden; keine Rösslein ziehen den Wagen. Der Omnibus bewegt sich selbst, mit eigener Kraft. Wie freuen sich insbesondere die Kinder, wenn sie in diesem merkwürdigen Gefährt nach Liestal fahren dürfen! Mit Aufmerksamkeit betrachten sie die einzelnen Dinge, das Steuerrad, die vielen Hebel, die mächtige Kette unter dem Wagen und nicht zuletzt die dicken Gummireifen an den Rädern! Da muss es weich zu fahren sein! Die Freude an diesem neuen Fuhrwerk ist so gross, dass die Reisenden, alte wie junge,

manch Unangenehmes gerne mit in Kauf nehmen, selbst den ohrenbetäubenden Lärm und den üblen Geruch! «Zur Seite, Kinder, passt auf, das Auto kommt!»

### **Das Klappern der Webstühle**

Die zweite Befragung gilt der Posamenterei, jenem Industriezweig also, der dem Tal der Hinteren Frenke nicht gerade Reichtum, aber doch Wohlstand und damit auch den Übernamen Fünflibertal eingebracht hat. In Reigoldswil zählte man 1923 nicht weniger als 341 Webstühle, in Ziefen waren es 217 und in Bubendorf 242. Zu Beginn des dritten Jahrtausends ist die Heimweberei nur noch ferne Erinnerung. Als nach dem Ersten Weltkrieg eine nüchterne Kleidermode die flatternden Bänder verpönte und der «Bubikopf» aufkam, setzte das «Bändelsterben» ein, und mit dem Zopf fiel auch das Haarband. So wurde das rhythmisch-heimelige Klappern der Webstühle immer seltener. Nach dem Zweiten Weltkrieg fiel es bald beinahe ganz weg; umso schwerer fällt es heute jungen Leuten, sich vorzustellen, dass es lange Jahrzehnte die Klangszene der Dörfer des Fünflibertales beherrscht hat. Die Webstühle waren damals lauter als die Autos, und auch die Landwirtschaft setzte mit den zahlreichen, die Dorfstrasse belebenden Pferdefuhrwerken und den zur Tränke geführten Kühen unmissverständliche akustische Zeichen. Noch traf das Baselbieter Lied von Wilhelm Senn den Nagel auf den Kopf, wenn es von den «Baselbieter Lütli» sagte: «Si schaffe und si wärche, sovill e jede maag: Die einte mache Bändel, die andere schaffe s Fäld.»



Was war in den drei Dörfern des Fünflibertals 1905 noch ganz anders als hundert Jahre später? Natürlich können wir an dieser Stelle nicht alle Unterschiede zwischen gestern und



Rush Hour anno dazumal

heute ausmachen, wir begnügen uns mit der Aufschlüsselung der Stichworte Elektrizität und Strassenverhältnisse, immer vor dem Hintergrund der Bevölkerungsstatistik.

Bevölkerung	Jahr 1900	Jahr 2003
Reigoldswil	1298	1517
Ziefen	918	1427
Bubendorf	1376	4423

### Die Einführung der Elektrizität

Zweifellos fällt uns allen die Vorstellung, ohne elektrischen Strom leben zu müssen, schwer. Allzu schnell haben wir vergessen, dass seit der Einführung der Elektrizität als Kraft- und Lichtquelle im Baselbiet nur etwas mehr als hundert Jahre vergangen sind. In Bubendorf,

Ziefen und Reigoldswil beispielsweise kam es erst 1902 zur Bildung der dörflichen, den Strom als Kollektivmitglied von der Elektra Basel-land oder Wynau beziehenden Elektro-Genossenschaften. Was hiess das? Es bedeutete zunächst, dass der Strom, bevor er in den einzelnen Haushaltungen für Licht- und Krafterzeugung genutzt werden konnte, in den damals erbauten genossenschaftseigenen dörflichen Transformatorenhäuschen auf 120 oder 220 Volt Wechselstrom umgeformt werden musste. Erst dann konnte das neuzeitliche Wunder geschehen, das den Alltag der Menschen in grundlegender Weise umgestalten sollte: Die Elektrifizierung. Sie brachte zunächst anstelle der Petroleumlampe das elektrische Licht – allerdings längst nicht in alle Häuser, denn wer Elektrizität beziehen wollte, musste Mitglied



der Genossenschaft werden, und das war natürlich nicht gratis. Doch nicht nur die neue Helligkeit war ein Wunder, auch die Elektrifizierung des Bügelns, des Kochens und des Waschens brachte fühlbare Erleichterungen. Kurzum: Elektrizität – das war echter und grosser Fortschritt, wie es der folgende Bericht vom 21. Oktober 1902 aus Bubendorf festhält: «Nachdem letzten Samstagabend zum ersten Mal im Unterdorf die elektrischen Lampen erleuchtet und probeweise zwei Posamentstühle in Betrieb gesetzt worden waren, konnte mit dem gestrigen Tag die elektrische Energie tatsächlich in Funktion treten. Die Proben gelangen ausgezeichnet. Fallen im gleichen Verhältnis die ganze Anlage und die Inbetriebnahme so günstig aus, dann darf sich die Einwohnerschaft nur gratulieren. Die Nachschrittler, welche sich mit dieser Neuerung nicht befreunden und versöhnen können, darüber auch gelegentlich lamentieren, mögen sich nun an Tatsachen halten ...» (6)

Und noch ein letzter Hinweis auf die revolutionierende Kraft der Elektrizität: Sie brachte ihr Licht mit der Zeit auch in die Dorfstrassen, was für den öffentlichen Verkehr – sprich Automobilgesellschaft Liestal – nicht ganz unwichtig gewesen sein mag.

### **Die Strassenverhältnisse**

Über Stock und Stein, bei Regenwetter schlammig, bei Trockenheit staubig – so etwa könnte man die Strassenverhältnisse in den Dörfern zu Beginn des 20. Jahrhunderts charakterisieren und qualifizieren. A propos Staubplage: Da gibt es in der Basellandschaftlichen Zeitung vom 17. April 1906 einen Augenzeugenbericht, der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lässt und auch zeigt, wie skeptisch die Bevölkerung der neuen Verkehrsentwick-

lung gegenüberstand: «Wer am letzten Karfreitag auf unseren von Basel nach Liestal führenden Strassen die Aufwirbelung des Staubes mit ansah, welche durch das beständige Hin- und Herfahren der Automobile und Velos verursacht wurde, wer beobachtete, wie die vielen Hunderte von Baslern, die den schönen Tag zu einer Fusstour nach Muttenz und Pratteln benutzten, ihren Weg beständig durch aufwirbelnde Staubwolken zu nehmen hatten, und sah, wie sich Frauenzimmer 30 bis 50 Schritte weit in die anliegenden Äcker und Matten hinein flüchteten, um ihre Kleider durch Verstaubung nicht ganz zu Grunde richten zu lassen, der musste sich überzeugen, dass bezüglich einer derartigen Benutzung unserer Strassen Wandel geschafft werden muss. Da unsererseits von einer wirksamen Bespritzung herwärtiger Strassen der Kosten wegen nicht die Rede sein kann, so bleibt uns nur übrig, die Benutzung unserer Strassen für den Automobilverkehr zu Zeiten, da dieselben infolge trockenen Wetters mit höherem Staub bedeckt sind, zu verbieten.»

Nun, das geforderte Verbot und der erhoffte Wandel liessen auf sich warten, resigniert hiess es 1912: «Dieses moderne Verkehrsmittel kann nicht mehr unterdrückt werden.» (7) Nachdem sich das Abspritzen der Strassen als untaugliches Mittel erwiesen hatte, konnte Staub-Entwarnung allerdings erst sehr viel später gegeben werden, als die Strassentee- rung einsetzte. Für die Talstrasse Beuggen- Ziefen geschah dies beispielsweise 1926; ein Vierteljahrhundert später wurde dann in Ziefen auch die erste Gemeindestrasse geteert – die Anwohner und die Automobilfahrer werden sich bedankt haben!

# Die Anfänge der Autobus AG – eine «Automobilkrankengeschichte»



Ein Orion-Wagen im  
Gebiet Altmarkt/Stadion  
Gitterli in Liestal,  
um 1905

Das Herzstück jeder Autobusunternehmung sind natürlich ihre Fahrzeuge, doch um sie zu qualifizieren, gibt es ganz unterschiedliche Kriterien. Der Chauffeur sieht es anders als der Passagier, und dieser wiederum hat einen anderen Beurteilungsmassstab als der Geschäftsführer, der als Einkäufer darüber zu wachen hat, dass beim Ankauf möglichst viele

positive Elemente ihre Berücksichtigung finden.

## **Die Anschaffungspolitik der Autobus AG Liestal**

Hat die Automobilgesellschaft Liestal-Rei-goldswil AG beziehungsweise die Autobus AG Liestal mit ihren Anschaffungen immer ins



Der alte  
Bahnhofplatz in  
Liestal – dominiert  
von der Automobil-  
gesellschaft  
Liestal-Reigoldswil,  
um 1910

Schwarze getroffen? Wer nur den ersten Jahresbericht konsultiert, könnte da eher zu einem durchzogenen Ergebnis kommen, wurde doch die feierlich gedachte Eröffnung schon auf der Fahrt von Liestal nach Reigoldswil und zurück von Motorpannen überschattet, die dafür sorgten, dass «die Wagen ... zu hinken» anfangen. Welches waren die

Gründe? Zum einen mögen sicher die noch nicht geteerten und wenig ausgebauten Strassen zum beschwerlichen Anfang beigetragen haben, zum anderen zeigte aber damals auch die Geschäftsleitung bezüglich Anschaffung eines geeigneten Wagenparks noch wenig Erfahrung. Angesichts der Tatsache, dass ja das «Automobilwesen» in diesen Jahren erst



**Martini-Wagen in  
Reigoldswil, um 1905**

in den Anfängen steckte und die Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil AG überdies das erstkonzessionierte Unternehmen dieser Art in der Schweiz war, dürfen wir uns über Pannen nicht wundern. «So wurde denn von Anfang an der Autobusverkehr immer wieder durch schwere Betriebsstörungen beeinträchtigt; denn die gelieferten

Wagen (der Firma Berna in Olten, von J. Wyss konstruiert) waren 'Kolosse' mit einem Gewicht von 75 statt 55 bis 60 Zentnern, wie der Fabrikant den Bestellern wenigstens mündlich versprochen hatte, sodass sie sich auf den noch wenig ausgebauten Strassen nur schwerfällig bewegten. Die Zweizylindermotoren aber waren für die schweren Wagen viel zu



**Bahnhofplatz Liestal**  
mit zwei FBW-Dreiachsern,  
um 1928

schwach. Zudem war erst noch schlechtes Material verwendet worden und die Konstruktion der Wagen sehr mangelhaft.» (8) Auch stellte sich heraus, dass der Erbauer «in dieser Spezies noch Neuling» war. Schon nach 14 Tagen mussten verschiedene Bestandteile ersetzt und schliesslich die beiden Omnibusse nacheinander in die Werkstätte nach Olten zur Reparatur

geschafft werden. Aber auch dies half wenig. Im Oktober brachen sogar einzelne Räder zusammen, so dass die Wagen auf Veranlassung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes ausser Betrieb gesetzt werden mussten. Der erste Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrates bezeichnete deshalb nicht zu Unrecht die Schilderung über den Betrieb



links:  
ein Martini-Wagen vor  
dem Rössli in Ziefen,  
um 1910

rechts:  
Martini-Wagen vor  
der Post in Bubendorf,  
um 1907

unten:  
Berna-Wagen auf  
der Frenkenbrücke in  
Reigoldswil,  
um 1918

vom 1. Juni bis Ende Oktober als «Automobilkrankengeschichte». Es war für den Verwaltungsrat ein schwacher Trost, dass die Automobilgesellschaft Rapperswil–St. Gallenkappel, die am 1. August 1905 ihren Betrieb ebenfalls mit Wyss-Wagen eröffnet hatte, die gleichen unliebsamen Erfahrungen machte. «Der noch wenig erprobte Autobusbetrieb hatte eben damals noch allerlei Kinderkrankheiten zu bestehen, bevor er sich ebenso leistungsfähig wie andere Verkehrsmittel erweisen konnte.» Zur Illustrierung der Automobilkrankengeschichte möge auch folgende kleine Geschichte dienen: Als einmal, gemütlich, wie es damals noch üblich war, der Chauffeur eines Wyss-Omnibusses einen Fussgänger unterwegs zum Mitfahren einlud, bedauerte dieser, dankend ablehnen zu müssen, «da er pressant sei».

Das Lehrgeld, das die neue Automobilgesellschaft zu zahlen hatte, war hoch genug: Angesichts des Berner Verbotes, die Wyss-Wagen weiterhin zu benützen, mussten ab Oktober für einige Wochen fremde «Fuhrwerke» zugemietet werden, und so gelang es den von der Gesellschaft beschäftigten drei Chauffeuren und den zwei Billetteuren, trotz ungünstiger

Witterungsverhältnisse im schneereichen Winter 1905/1906 einen geordneten Betrieb aufrechtzuerhalten – zur Freude der Aktionärversammlung, die sich sogar darüber aufhalten konnte, «dass im Durchschnitt zu schnell gefahren werde». Andererseits hatten es die Aktionäre zu büssen, dass eine so schlechte Wagenwahl getroffen worden war; ihre Aktien blieben 1907 ohne Dividende. Als «Entgelt für erlittene Verdauungsschmerzen» erhielten sie aber immerhin pro Aktie eine Freikarte.

Und dann kam es besser und besser, sodass sich auch die Lebensdauer der eingesetzten Wagen von Jahr zu Jahr erhöhte. Von einem FBW-Sechszylinder-Dreiachser, der seit 1927 ununterbrochen im Einsatz gewesen war und auf über eine Million gefahrene Kilometer zurückblicken konnte, lesen wir beispielsweise im Jahresbericht 1959 folgenden traurig stimmenden und etwas unbeholfen klingenden Ausmusterungsbericht: «Der Veteran stand monatelang ausserhalb der Wagenhalle, er sollte dem Meistbietenden verkauft werden, als sich aber dieser nicht fand, blieb nur noch der Autofriedhof übrig.»

### **Das Aussehen der ersten Omnibusse**

Wie sahen denn diese ersten Omnibusse aus? Wie eben die ersten Motorfahrzeuge aus heutiger Sicht aussehen: abenteuerlich, vorsintflutlich! Abenteuerlich und unheimlich erschienen sie aber auch den damaligen Zeitgenossen, so berichtete jedenfalls die Basellandschaftliche Zeitung am 22. August 1904: «Eine böse Rolle spielt die Sommerdürre dem Automobil oder Strassendampfwagen. Hoher Staub liegt auf den Strassen. Kommt dann so ein Sturmkasten wie ein Pfeil dahergeflogen, so wirbelt er mit seinem Luftdruck schon drei Meter vor sich hin den Staub auf, und in dieser



in der Zeit vom 31. Juli bis 10. August 1904 für die ersten Probefahrten in den Dienst genommenen «Orion» an. Er war, was damals selbstverständlich war, vollgummibereift – auch wenn seine Stundengeschwindigkeit noch «zurückhaltend» gewesen sein mag, so ist doch anzunehmen, dass auch eine gute Federung nicht alle Unebenheiten der damals noch holprigen und ungeteerten Strassen aufgefangen haben dürfte. Immerhin gewährte der freie, lediglich überdachte Führerstand dem Fahrer eine derart gute Rund- und Aussicht, dass sich grössere Hindernisse – etwa Steine auf der Strasse oder Schlaglöcher – rechtzeitig erkennen und bequem umfahren liessen. Die Passagiere sasssen wohl geborgen und staubsicher im leicht erhöhten Fahrgastraum, ihr Gepäck konnten sie entweder auf dem Dach unterbringen oder auf der Einstiegsplattform.



Ein stolzes Omnibus-Gruppenbild aus dem Jahr 1907 (Bild Seite 16) zeigt eindrucksvoll den damaligen Wagenpark. Wie Schlachtrosse stehen sie da, die fünf «Fuhrwerke», flankiert von ihren stolzen und uniformierten Chauffeuren. Zur Linken die beiden dunkeln Wyss-Wagen, die fahrtüchtig gemacht worden waren, zur Rechten die optimistisch hellen Martini-Wagen. Der letzte war am 3. April 1907 von der liquidierten Gesellschaft Yverdon–Moudon hinzugekauft worden. Der Verwaltungsrat hatte den Ankauf mit der Bemerkung begründet, Martini-Automobile seien «von stärkster Bauart» und der Preis von 12 000 Franken erscheine für eine einjährige Occasion «annehmbar». Tatsächlich, vom 1. Juni an traten keine Störungen mehr ein, die dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement irgendwie zu Reklamationen Anlass gegeben hätten. «Dieses Faktum steht wohl einzig da in der Geschichte des öffentlichen Automobilverkehrs mit Post-

olympischen Wolke entschwindet er schon wieder wie ein Zauber in weiter Ferne. Er rast hin wie ein Orkan, und wer auf der Strasse ist, lebt und leben will, der flüchtet sich, den Hut in der Hand, in den Dornenhag und sieht dann nachher mit Verwunderung, dass keine Menschen- oder Tierleichen als Reliquien der Katastrophe auf der Strasse liegen.»  
Schauen wir uns beispielsweise den von der Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil AG



Der erste  
Automobil-Anhängerzug  
der Schweiz – ein  
technisches Wunderwerk,  
um 1930

beförderung, und so sind wir auf einem Punkt angelangt, bei dem alle Schwierigkeiten behoben zu sein scheinen», konnte entsprechend der Geschäftsbericht stolz bilanzieren.

1920 standen dem Unternehmen 5 Personentransporter zur Verfügung, nämlich je 2 der Marke Martini und Saurer sowie 1 Berna, ein Jahr darauf gesellte sich ein «komfortabel karrossierter» FBW-Dreiachser dazu. Gegenüber dem Martini-Wagen hatten all diese Neuanschaffungen den Vorteil, dass die Reisenden vorn und nicht hinten einsteigen mussten, sodass der Chauffeur auch die Aufgabe des Kondukteurs übernehmen konnte. Der letzte Martini-Wagen wurde 1925 aus dem Verkehr gezogen. Einen wichtigen Ausbauschnitt markiert das Jahr 1927; es brachte die Umstellung des Wagenparks auf Luftbereifung und elektrisches Licht und ermöglichte damit sowohl eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit wie auch eine Verkürzung der Fahrzeiten. Ein epochaler Schritt erfolgte schliesslich 1929: Um das Platzangebot in Stosszeiten zu erhöhen, wurde ein Anhängerwagen mit 34 Sitz- und 15 Stehplätzen angeschafft. Es war der erste Automobil-Anhängerzug der Schweiz!

### **Die ersten Schritte der Verkehrsgesetzgebung**

In der Anfangszeit des Automobilverkehrs lässt sich rückblickend auch von Jahr zu Jahr nachvollziehen, wie der Gesetzgeber der neuen

Entwicklung begegnete. Bereits 1904 hatten zahlreiche Kantone – selbstverständlich auch der Kanton Basel-Landschaft – ein Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagenverkehr erlassen. (9) In Artikel 6 wurde festgehalten: «Jeder Fahrer soll seinen Wagen mit einer Warnvorrichtung versehen, diese hat aus einem tiefen Ton zu bestehen, mit Ausschluss jeden anderen Signals.» Artikel 8 legte fest: «Von Beginn der Dämmerung an soll während der Nachtzeit jeder Motorwagen vorn mit zwei Laternen versehen sein; die eine mit grünem, die andere mit weissem Licht, die Erstere links, die andere rechts angebracht. Die Laterne mit grünem Licht darf auch einen weissen Streifen in der Mitte haben oder in der Mitte weiss sein.» Und Artikel 9 regelte das Tempo: «Niemals darf die Geschwindigkeit, selbst in flachem Lande, dreissig Kilometer in der Stunde überschreiten.» Bei Brücken und in engen Strassen sei sie hingegen auf «diejenige eines Pferdes im Schritt, d.h. auf 6 Kilometer» herabzusetzen.

Das Jahr 1911 brachte eine erste Revision, sie legte neu fest: «Die zulässige Geschwindigkeit für Motorwagen ist in Ortschaften von 10 auf 18 Kilometer und in flachem Lande von 30 auf 40 Kilometer erhöht. Es ist dies eine Geschwindigkeit, die, wenn sie wirklich eingehalten wird, im Allgemeinen Anlass zu Klagen über Belästigung des Publikums kaum mehr geben wird.»

So war es eben in der guten alten Zeit!

# Immer weiter ins Land hinaus und immer höher den Berg hinauf – die ersten Expansions-Jahrringe



Die ehemalige  
Basler Billettausgabestelle  
am Aeschentplatz



Die Automobilgesellschaft plante schon immer über den Tag hinaus. So gaben die Initianten des Unternehmens die Hoffnung auf Realisierung einer Bahnlinie durch das Fünflibertal nie auf. Sie erwarteten diese Kehrtwendung zu Gunsten ihres ehrgeizigen Projektes für die Zeit, da der Verkehr «mit Automobilwagen nicht mehr bewältigt werden» könnte. Wie wir wissen, ging aber ihre Rechnung nicht auf, dafür erfüllten sich andere Wünsche.

## **1928: die Verlängerung der Stammlinie nach Basel**

Schon am 28. Juni 1928 reichte die Gesellschaft mit Unterstützung der Kantonsregierung und der beteiligten Gemeinden beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch um Verlängerung der Kursstrecke Reigoldswil–Liestal über den Kantonshauptort hinaus nach Basel ein. Ihre Begründung: «Je länger, je mehr macht sich das Bedürfnis geltend, von hier aus eine direkte Fahrgelegenheit mit den nicht an der Linie der SBB liegenden Ortschaften Augst und Schweizerhalle herzustellen.» Nach den Herbstferien konnte am 28. Oktober der Betrieb auf der neuen Linie aufgenommen werden. Für die Schulkinder von Augst und Schweizerhalle – Letzteres besass damals noch eine selbstständige Primar-Gesamtschule – gab es zur Feier des Tages eine Gratisfahrt nach Basel.

«Heute», so bilanzierte der Rückblick auf 25 Jahre Autobusbetrieb 1930, «ist die neue Linie der alten ebenbürtig und vermag sie durch Zuleitung des Touristenverkehrs aus Basel sogar erfolgreich zu befruchten. Ein überaus erfreuliches Ergebnis zugunsten des durch den Bahnverkehr abgeschnittenen Hinterlandes, das den geldbringenden Verkehr so nötig hat.»



Verlauf der Stammlinie

### 1930: der Kauf des Hofgutes Wasserfallen

Nach dem mühsamen Start war die Automobilgesellschaft jetzt endlich auf Erfolgskurs, und dieser Erfolg sollte sie noch weiter beflügeln und in die stolze Höhe des Hofgutes Wasserfallen tragen. An der Generalversammlung vom 30. November 1930 beschlossen nämlich die Aktionäre der neu auf den prägnanten Namen Autobus AG Liestal umgetauften Gesellschaft den Kauf dieses hoch über Reigoldswil gelegenen aussichtsreichen und 3642 Aren grossen Hofgutes; sie entsprachen damit dem neu definierten Gesellschaftszweck, der unter anderem auch den Erwerb von Liegenschaften vorsah, die der Förderung des Touristenverkehrs dienen konnten. Mit einem Umbau sollten bessere Unterkunfts- und Verpflegungs-

möglichkeiten geschaffen werden, doch scheiterte der Plan, die Zufahrt mit Autos zum Wasserfallenhof auszubauen – aus heutiger umweltpolitischer Sicht sicher kein Unglück. Eines aber gilt es an dieser Stelle anzumerken: Die Autobus AG Liestal hat es viele, viele Jahre vor Inkrafttreten des Baselbieter Tourismusgesetzes verstanden, aktive Tourismuspolitik zu betreiben. Das schlug sich bereits 25 Jahre nach der Gründung des Unternehmens auch sehr deutlich in der Jahresbilanz des Jubiläumsjahres 1930 nieder. Es brachte eine Steigerung der Gesamtfrequenz um 73 351 auf 220 110 Franken. Auf der Kursstrecke waren 112 094, auf Arbeiterkursen und Fernfahrten 32 089 Wagenkilometer zurückgelegt worden, wobei die durchschnittliche Tagesleistung 395 Wagenkilometer betrug.

Pferde im Einsatz beim Bau der Luftseilbahn

Wasserfallenhof vor dem Brand am 23. 3.1958 darauf folgte der

Neubau Hotel Wasserfallenhof

### **1949: die Einrichtung der Berglinie nach Arboldswil und Titterten**

Am 20. Juli 1905 berichtete die Basellandschaftliche Zeitung Folgendes: «Arboldswil. Gestern kam ein Automobil der Herren Bolliger und Cie. von Basel hierher, das den Weg in 55 Minuten zurückgelegt hat. Man rechnet immer 5 Stunden Marsches von hier nach Basel – Time is Money, sagt der Engländer, Zeit ist Geld. Das heisst man ein Stück neue Welt und Fortschritt. Bravo!»

Doch eigentlich begann der wirkliche Fortschritt in den beiden Bergdörfern Arboldswil und Titterten erst am 15. Mai 1949, denn jetzt erhielten sie Anschluss an den öffentlichen Verkehr, und dies natürlich, so ist man fast versucht zu sagen, dank der Autobus AG Liestal. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Bewohner der beiden Gemeinden, wenn sie ein öffentliches Verkehrsmittel benutzen wollten, entweder in Waldenburg in die Bahn oder in Reigoldswil in den Bus zusteigen. «Gross war die Begeisterung der ganzen Bevölkerung bei der Einweihung der neuen, 19 km langen Linie. Die Häuser waren beflaggt, die Brunnen mit Girlanden geschmückt, die Festreden schön anzuhören. Und die hübschen Frauen von Titterten und Arboldswil kredenzt den edlen Wein mit feinen Schenkeli.» (10)

Auf vielen Gebieten des täglichen Lebens eröffnete die Buslinie, deren Eröffnung der Ausbau der Strassen mit Ausweichstellen vorausgegangen war, neue Möglichkeiten: Jungen Leuten erleichterte sie die Annahme einer Lehrstelle im Unterland, älteren Bewohnerinnen und Bewohnern bot sie Gelegenheit, ohne allzu viele Umtriebe in grösseren Ortschaften sowie in Liestal oder Basel Einkäufe zu tätigen und Arztbesuche zu machen, den Touristen aber bot die Linie 71, die die «schönste, heimeligste, romantischste des ganzen AAGL-



Netzes sein soll», neue Wandermöglichkeiten. Eine vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht wichtige Abrundung des Anschlusses an den öffentlichen Verkehr brachte schliesslich 1954 die Einrichtung eines Camionagedienstes von Reigoldswil nach den beiden Bergdörfern Arboldswil und Titterten. Sprichwörtlich ist dabei der so genannte «Milcher» geworden, es war ein Büssing-Lastwagen, der mit seiner achtplätzigigen Kabine auch Schulkinder befördern konnte.

### **1953–1956: die Planung und der Bau der Gondelbahn und des Skilifts Vogelberg**

1953 beschloss die Generalversammlung der Autobus AG einen überraschend kühnen Ausbauschritt: Sie stimmte dem Bau einer Gon-

delbahn Reigoldswil–Wasserfallenhof zu und nahm damit ein Projekt auf, das bereits 1931 diskutiert worden war. Ausschlaggebend für diese positive Entscheidung waren die erfolgreiche Eröffnung eines Skiliftes in Langenbruck wie auch die Tatsache der grossen Anziehungskraft solcher Einrichtungen im benachbarten Ausland.

Ein beinahe gleichzeitig von Waldenburg aus vorgetriebenes Projekt einer Verbindungsbahn von Waldenburg nach der Waldweide unterlag, da – so die Begründung der Eidg. Kommission für Bergbahnen – die Wasserfallen, verglichen mit der Waldweide, erheblich näher beim Passwang liege und auch der Aussichtspunkt des Chellechöpfli leicht erreichbar sei. Wenn im Übrigen der von den Initianten vorgesehene Skilift nach dem Vogelberg realisiert sei, komme jeder Skifahrer auf die Rechnung, denn die in diesem Gebiet sich anbietenden Abfahrten würden bezüglich Länge, Abwechslung und landschaftlicher Schönheit die Standardstrecke von Waldenburg übertreffen. Ein Rekurs des Waldenburger Initiativkomitees prallte ab; der Bunderat liess sich nicht erweichen. In seinen Erwägungen machte er unter anderem geltend: «Bestimmt ziehen viele Skifahrer den Autobus (gegenüber der Waldenburgerbahn) vor, der jedes Umsteigen überflüssig macht und bei dem in den besonderen Skibehältern speziell nasse Skier mindestens so gut versorgt werden können wie in Eisenbahnwagen.» (11)

Die Eröffnung der beiden Transportanlagen war auf den 1. Dezember des Jubiläumsjahres 1955 vorgesehen, doch es kam anders, wie die Basellandschaftliche Zeitung am 3. März 1956 zu berichten wusste: «Als wir vor 14 Tagen durch die prächtigste Winterlandschaft nach



Reigoldswil führen, um ein Bild der Gondelbahn aufzunehmen, da glaubten wir, dass der Betrieb noch vor der Fasnacht eröffnet werde. Als wir aber bei der Talstation, ganz hinten beim so genannten Chilchli, ankamen, da vernahmen wir, dass zwar die Brems- und Belastungsproben ausgezeichnet ausgefallen wären, dass aber im Getriebe ein Defekt aufgetreten sei, der die sofortige Inbetriebnahme verhindere. Nun, unter etwas erschwerten Umständen knipsten wir unser Bild doch noch. Dann ging es aber leider ziemlich lange, bis wir wieder etwas hörten. Und nun, da das Tauwetter so richtig eingesetzt hat, wäre es so weit. Die Bahn läuft einwandfrei, indessen diesen Winter doch nicht mehr für die Skifahrer. Trösten wir uns: Im Passwanggebiet ist es auch im



Frühling und im Sommer schön, besonders wenn der Ausgangspunkt – die Wasserfallen – so ohne Anstrengung erreicht werden kann. 37 geschlossene Gondeln, in denen bequem vier Personen Platz finden, schweben in 14-minütiger Fahrt bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 2,3 m in der Sekunde auf die Vordere Wasserfallen in 923 m Höhe. In dieser Zeit wird mit einer Seillänge von 1030 m ein Höhenunterschied von 384 Metern und eine Steigung von 72% (über 13 Zwischenstützen) überwunden. Bei Schnee wechselt dann der Skifahrer auf den Skilift, der ihn mit einer Seillänge von 850 m und einer Höhendifferenz von 244 m auf den 1144 Meter hohen Vogelberg bringt, von wo drei ausgesteckte Abfahrten nach Reigoldswil zurückführen.»

PS: Im September 1994 fand die weisse Herrlichkeit der Autobus AG Liestal ihr Ende. Eine ausserordentliche Generalversammlung stimmte der Schenkung der Luftseilbahn an eine Stiftung zu, die dafür sorgen soll, dass die sanierungsbedürftige Gondelbahn auch in Zukunft weitergeführt werden kann. Der Kanton sicherte in dieser Absicht einen Beitrag von 500 000 Franken aus dem Lotteriefonds zu, ebenfalls halfen zahlreiche Gemeinden, Unternehmungen und Private mit, die Gelder für die Sanierung – rund 2,2 Mio. Fr. – zusammenzutragen. Schliesslich garantiert auch die im Frühling 1996 erfolgte Konzessionserneuerung die Existenz der Bahn bis Ende Mai 2007. Wie soll es dann aber weitergehen?

To be or not to be, that is the question = Sein oder Nichtsein, das ist hier die Frage! Nun, der Stiftungsrat Luftseilbahn Reigoldswil–Wasserfallen (LRW) hat im Mai 2004 beschlossen, die alt und sanierungsbedürftig gewordene Bahn, der im Rahmen von Baselland Tourismus eine ausserordentlich hohe Bedeutung zukommt, nicht etwa abzureissen und auch nicht zu sanieren, sondern schlicht und einfach neu zu bauen. Gleichzeitig soll sie auf dem Trasse des inzwischen schon abgerissenen Skilifts bis auf den Vogelberg verlängert werden, von wo aus man bekanntlich eine imposante Rund-sicht bis hin zu den Alpen geniesst. Wenn die budgetierten 12 Millionen Franken für diese touristische Erschliessung des Basler Hinterlandes zusammenkommen, dann wird es dank der Autobus AG Liestal möglich sein, mit einem 30-Minuten-Takt und einer neuen «Ticket-generation» in Basel direkt ein Billett auf den Vogelberg zu lösen und damit in knapp einer Stunde vom städtischen Zentrum auf stolze 1144 Meter über Meer zu «gondeln» – und dies alles nota bene unter Schonung der Umwelt nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln!

# Von Haltestelle zu Haltestelle: unterwegs mit der Stammlinie 70 von Basel nach Reigoldswil



Und das sind die Haltestellen des so genannten Reigoldswilers (Linie 70): Basel Aeschenplatz–Breite–Birsfelden Kirchmatt–Friedhof–Stausee–Sternenfeldstrasse–Waldhaus–Auhafen–Schweizerhalle–Saline–Hardwasser–Augst–Hülften–Kittler–Schönthal–Radacker–Kantonsspital–Liestal Bahnhof–Kaserne–Wasserturmplatz–Stadion–Altmarkt–Bad Bubendorf–Unterdorf–Bubendorf Zentrum–Steingasse–Industrie Süd–Diegmatt–Ziefen Post–Mühlegasse–Hofmatt–Fraumatt–Büttschen–Linde–Gemeindezentrum–Reigoldswil.

## Hammering Man

Da steht er an der Haltestelle Aeschenplatz und wartet auf seine Kundschaft – der Reigoldswiler. Nur ein paar Meter weiter waltet der überlebensgrosse, vom amerikanischen Künstler Jonathan Borofsky geschaffene und 13 Meter hohe Hammering Man seines Amtes – unermüdlich bearbeitet er ein Stück Eisen. Er ist das Symbol des Arbeiters, der in uns allen steckt. Arbeitet er gerne – ist er mit seiner Arbeit zufrieden? Die Fragen bleiben unbeantwortet – weit ausholend hebt und senkt sich sein Arm – unermüdlich, Tag und Nacht. Und Tag und Nacht ist seit 1928 auch der Reigoldswiler, ebenfalls ein Arbeiter, unterwegs – zwischen Basel und Reigoldswil, unermüdlich.

## Über die Kantonsgrenze

Vom Aeschenplatz aus geht es vorbei am Albantor zur Linken und an der Haltestelle Breite zur Rechten hinunter zur Birsbrücke, wo die Kantonsgrenze Basel-Landschaft/Basel-Stadt verläuft. Seit 1994 gehört das Laufental zum Kanton Baselland, und so hat sich die 29,4 km lange Ergolz, der «Nationalfluss» des Baselbiets, mit dem zweiten Platz zu begnügen; die Birs hat ihr mit ihrer Gesamtlänge von rund 74 Kilometern und einem Baselbieter Anteil von 36,340 km den Rang abgelaufen.

Jenseits der Birs durchfährt der Reigoldswiler das jüngste Baselbieter Dorf, das erst seit 1875 selbstständige Birsfelden, das mit seiner



Schleuse, dem Kraftwerk und dem Stausee immer wieder viel Publikum an den Rhein lockt. Dann fahren wir durch den für die Grundwasserversorgung Basels wichtigen Hardwald nach Schweizerhalle. Beim Verlassen der Hard erhaschen wir zur Linken auf der Höhe des Kreisels ganz kurz einen Blick auf den Rhein mit den imposanten Krananlagen des Birsfelder Hafens.

### **Chemie und nochmals Chemie**

Bald nachdem wir mit der Haltestelle Waldhaus/Rheinhafen das Grün der Hard hinter uns gelassen haben, durchfahren wir eine der eindrucksvollsten Industrielandschaften der Nordwestschweiz, das Chemiegelände der Schweizerhalle, wo sich am 1. November 1986 der noch immer nachhaltig wirkende Chemiegrossbrand ereignet hat. Hier geben sich die bedeutendsten Chemiegiganten der Schweiz ein Stelldichein: Ciba Spezialitätenchemie AG, Finck Siebdruckfarben, Novartis Schweizerhalle AG und Schweizerhall Chemie AG. Rechts und links der Strasse säumen hohe Industriebauten die Strasse: Ein für den Laien

kaum erklärbares Gewirr von Rohren, Leitungen, Kaminen, grösseren und kleineren Gefässen und Tanks bestimmt das Bild, das ab und zu auch von einer Rauchfahne belebt wird. Grossflächige Autoparkplätze dienen den hier beschäftigten Heerscharen von Angestellten und Arbeitern.

Im Herzen von Schweizerhalle beruhigt sich das Bild; an die Stelle der Chemielaboranlagen und der Fabrikationsgebäude treten zur Rechten sozusagen normal dimensionierte Gebäude. Es sind die alten und neuen Fabrikationsgebäude der Rheinsaline; eine Ausnahme bildet lediglich der mit 55 m Höhe die ganze Siedlung überragende Backsteinkamin. Ihm gegenüber erblicken wir zur linken Seite der Landstrasse in einer parkartigen grünen Landschaft die schöne Villa des Salinenbegründers Carl Christian Glenck (1779–1845).

Das Gelände führt sanft abfallend zum Rhein hinunter, der hier die Landesgrenze bildet. In der Villa Glenck ist heute das sehenswerte Salinenmuseum untergebracht.



### Die Salinen-Bohrtürme

Wir lassen Schweizerhalle hinter uns und erblicken zu unserer Rechten die zwei noch übrig gebliebenen alten und holzverschalten Bohrtürme der Saline. Ihre braunschwarze und eigenartige Holzarchitektur ist landschaftsbestimmend. Sie ruft in Erinnerung, dass die Saline im 19. Jahrhundert für den noch jungen Kanton Basel-Landschaft zugleich Glücksfall und Goldgrube war. Am 30. Mai 1830 war der deutsche Salinenfachmann Christian Glenck bei einer Bohrung westlich des Roten Hauses im Muttenger Bann – das Haus hat schon längst Chemiebauten weichen müssen – in einer Tiefe von 130 m fündig geworden. Die Ausbeutung des grossen Salzlagers begann 1837, und es war nicht übertrieben, wenn der Regierungsrat 1871 erklärte: «Ja, die Saline ist der Stolz jedes Landschaftlers, wie ein rechter Bauer auf seine Milchkühe im Stall stolz ist. Diese Saline konzentriert sich auf das Interesse des ganzen Kantons, und von ihrem Blühen und Gedeihen hängt der mehr oder weniger gesunde Stand unserer jährlichen Staatsrechnung ab.» (12) Tatsächlich ersparte

die Saline den Baselbietern bis 1892 die Staatssteuer, und damals wie heute deckt sie zusammen mit der Saline Riburg/Möhlin nahezu den gesamten Salzbedarf der Schweiz. Seit ihrer Eröffnung vom 7. Juni 1837 hat die Saline Schweizerhalle bis Ende 2003 aus 30 bis 40 Bohrlöchern rund 7,8 Millionen Tonnen Salz produziert.

Von Schweizerhalle aus fahren wir dem Rhein entlang zur Haltestelle Augst. Wer etwa hier einen Blick auf die Römerstadt Augusta Raurica erhaschen möchte, sieht sich getäuscht, denn das Ruinengelände liegt etwa fünfhundert Meter östlich der Haltestelle. In etwa einer Viertelstunde ist es jedoch bequem zu Fuss erreichbar.

### «Wo Berge sich erheben»

Von Augst aus fährt der Bus südwärts Richtung Hülftlen; es geht über die Autobahn zur Kantonsstrasse Basel-Liestal. Doch bevor wir in diese Landstrasse einmünden, nehmen uns zur Rechten ganz unerwartet hohe, ockerfarbige und vegetationslose Hügel gefangen. Es



sind offensichtlich keine natürlich gewachsenen Erhebungen, auf der Landeskarte sind sie jedenfalls nicht eingetragen. Waren es vor Jahren die Kiesberge einer bekannten Strassenbaufirma, so sind es seit dem 1. Juni 2002 die Granulatberge einer früher in Lausen ansässig gewesenem Recyclingfirma, die mit mächtigen und starken Maschinen Bauschutt – pro Jahr bis zu 80 000 Tonnen – zerkleinert, siebt und zu 25 m hohen, 25 000 bis 30 000 m<sup>3</sup> starken Hügeln auftürmt. Das so entstandene Granulat findet im Strassenbau Verwendung, beim Autobuspassagier rufen die sich im Aussehen von Woche zu Woche verändernden Berge vielleicht Erinnerungen an Sahara-Landschaften wach.

### **Die Hochspannungsleitung**

Kurz nach Passieren dieser speziellen Landschaft «unterquert» der Reigoldswiler ganz selbstverständlich eine der vielen Hochspannungsleitungen, die unsere technisierte Landschaft durchziehen. Sie sind uns längst selbstverständlich geworden, und wer erinnert sich daher noch der Tatsache, dass sie in den

Jahren 1923 bis 1925 bekämpft wurden. Den Grund- und Hauseigentümern ging es um die Wertverminderung ihres Besitzes, während Land- und Forstwirte befürchteten, dass die Bewirtschaftung der betroffenen Grundstücke erschwert und der Ertrag reduziert würde. Der Heimatschutz schliesslich wollte verhindern, dass die Landschaft durch weitere Hochspannungsleitungen durchschnitten würde. Dazu kamen wirtschaftliche Motive: Man befürchtete die Konkurrenzierung der einheimischen Industrie durch elsässische Betriebe, die über eine neue Hochspannungsleitung mit schweizerischem Strom versorgt würden. Doch der Widerstand, der in einer kantonalen Initiative gipfelte, fruchtete nicht; der Bundesrat entschied gegen den Widerstand der Baselbieter Leitungsgegner.

### **Das vergessene Denkmal**

Aus der Hülftensenke fährt nun der Reigoldswiler die Strassenrampe hinauf zur Landstrasse. Rechts beeindruckt ein smarterer Glasturm sowie eine Container-Wagenburg. Das Tal wandelt sich jetzt bis Liestal zu einem gewerbe-



und industriebesetzten Siedlungsschlauch, und der Autobuspassagier vermisst die Weite der eben durchfahrenen Rheinebene; sein Blick bleibt dafür am Strassenrand hängen und wird plötzlich zur Rechten durch einen kleinen kupfernen, denkmalartigen und schlanken Obelisk gefangen genommen. Er steht in einem Glasgehäuse und erinnert an die kriegerische Auseinandersetzung an der Hülftenschanze von 1833, welche die Kantonstrennung besiegelte. Das Original dieses Denkmals, das hier in einer Nachbildung eines Spenglers in Erscheinung tritt, fristet unweit der Rheinstrasse in einem Waldstück ein kaum bemerktes Dasein.

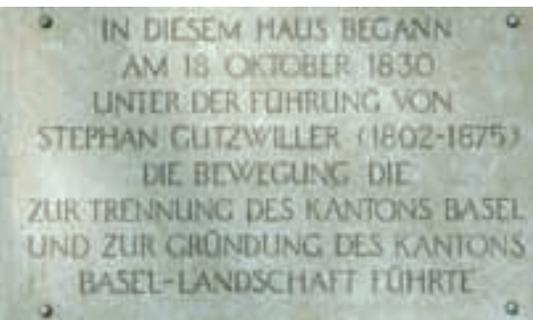
### **Dampfwalzenromantik**

Die Rheinstrasse ist – abgesehen von der Autobahn – die meistbefahrene Strasse des Kantons und weist eine Tagesfrequenz von über 44 000 Fahrzeugen auf. Da sind die Wagenführer der Autobus AG Liestal mit ihren grossen Fahrzeugen gefordert! An die Zeit des noch gemütlicheren Strassenverkehrs erinnert an der Rheinstrasse noch ein zweites, eher

ungewöhnliches Denkmal: Es steht am Eingang des Areals der Strassenbaufirma Ziegler und weckt in seiner gläsernen Vitrine Dampfwalzenenerinnerungen. Die Dampfwalzen – waren sie nicht massgebend daran beteiligt, dass unsere Strassen zu Beginn des 20. Jahrhunderts dank Beteerung zusehends entstaubt und verkehrsfreundlicher wurden, was sich ja auch für den Reigoldswiler positiv auswirkte?

Wie ein Maispracher Bub in den Zwanzigerjahren der Dampfwalzenfaszination erlag, hält der folgende Bericht fest:

«Ein mächtiges Vehikel mit Wohn- und Materialwagen kam da eines Nachmittags angepustet mit Rasseln, Rätzen und mit einer Rauchfahne. Vorn eine breite bedrohliche Walze, hinten beidseits übermannshohe Walzenräder, die alle mit Wasser gefüllt waren. Die Aufbauten, der überdachte Führerstand mit dem Handrad für die Steuerung mit dem Pfeifsignal, mit der Ofentüre zur Brennkammer des Kolosses samt dem hohen Kamin mit der Deckenklappe, alles imponierte mir mächtig. So konnte ich lange verträumt davorstehen



und staunen. Keine Einzelheit entging meiner Aufmerksamkeit: die schwarzen Ketten, welche die Mechanik der Steuerung bewegten. Und dann der liegende Heizzylinder, grün mit goldglänzenden Trossen an Trägern festgeschraubt, vorn mit einem Ventil für Dampfablass. Natürlich entging mir auch der mächtige Wassertank nicht, der täglich mit dem Schlauch bis zum Überlaufen gefüllt sein musste. Irgendwo stand mit unübersehbaren eingegossenen Lettern MAFFAY, die Firma in Deutschland, die solch mächtige Ungetüme herstellte.» (13)

Nach diesem Dampfwalzenexkurs bleibt nur noch anzumerken, dass die Strassenbaufirma Ziegler Sitz des Schweizerischen Dampfwalzenvereins ist, der sich für Rettung und Pflege dieser alten und so faszinierenden Strassenungetüme einsetzt.

### **Liestal, die Kantonshauptstadt**

Und nun nähert sich der Reigoldswiler Liestal. Von weitem grüsst der schlanke und auffallende Kirchturm der Stadtkirche. Kurz nachdem

der Bus die Haltestelle Radacker hinter sich gelassen hat, fährt er am Verwaltungszentrum des Kantons vorbei. Rechts und links säumen grosse Gebäude die Strasse. Sie sind Sitz von Ämtern, dominant ist das Kantonsspital zur Linken. An der Kantonalbank vorbei geht es zum Bahnhofplatz. Hier geben sich zahlreiche Autobuslinien ein Stelldichein. Kein anderer Platz des Städtchens ist so belebt wie gerade der Bahnhofplatz.

### **Der Landgasthof Bad Bubendorf**

Und dann fahren wir durchs Städtlein, am traditionsreichen Hotel Engel und an der Kaserne vorbei zur Haltestelle Altmarkt. Hier biegt der Reigoldswiler endlich wieder in eine nicht von Häusern und Industrieanlagen dominierte grüne Landschaft ein. Es geht den Geleisen des Waldenburgerli entlang, das mit seiner Spurweite von 75 cm noch immer einen europäischen Rekord hält, zum imposanten klassizistischen Landgasthof Bad Bubendorf. Sein Badebetrieb gehört längst der Vergangenheit an; wurde in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die örtliche Quelle mit alkalisch-erdigem



Wasser benützt, so war es später die aus der Saline Schweizerhalle zugeführte Sole. Zur Zeit der Französischen Revolution und vor den Dreissigerwirren im 19. Jahrhundert war das Bad Bubendorf oft Treffpunkt der «Patrioten» der Landschaft Basel, weshalb es in jener Zeit von den Zeitgenossen den Ehrentitel «Rütli von Baselland» erhielt. Hören wir, wie sich die renommierte Gastwirtschaft 1804 in einer Anzeige dem «geehrten Publikum» empfohlen hat:

*Mit em erschte Septembertag  
wird im Bubendorfer Baad  
alles in Bereitschaft shto;  
wär nur will, cha weidly cho,  
Baad und Better sy scho gmacht;  
z Mittagässe oder z Nacht  
chame gring und chöschtli ha,  
wies der Seckel lide mag.  
S isch gar luschtig um und um,  
d Schpazierwäg sy schön, grad und chrumm.  
Schese, Wägeli und au Pfärd  
cha me ha, wenn mes begähr.  
Me wird dienschthar und billig sy,  
braf und fründlig obe dry. (14)*

Wer wollte da nicht einkehren? Die freundliche und einladende Visitenkarte von Bad Bubendorf – das eigenwillige Bahnhöfli – tut ein Übriges, um die Besucher anzulocken.

### **Das Afghanistanmuseum in Bubendorf**

Kurz nach Bad Bubendorf biegt der Autobus ins Tal der Hinteren Frenke ein. In Bubendorf befindet sich ein ganz besonderes, ein geradezu einmaliges Museum. Die Rede ist vom Afghanistanmuseum, dessen in den Nationalfarben gehaltenes Hinweisschild dem aufmerksamen Busspassagier bald nach der Einfahrt ins Dorf zur Rechten auffällt. Wer würde schon ein solches Museum hier auf dem Land – weder in Basel noch in Zürich – vermuten? Doch seit Oktober 2000 ist es Tatsache: Über Bubendorf weht ein Hauch von Afghanistan. Wie kam es dazu? Das Museum ist gewissermassen das Lebenswerk eines Afghanistan-begeisterten Baselbieter Ehepaars, das dieses orientalische Land seit 1971 immer wieder bereist hat und ihm und seinen Bewohnern tief verbunden ist. Als die Museumsgründer feststellen mussten, dass als Folge internationaler Verflechtungen



und Kriege der Zerfall der afghanischen Kultur und der Ausverkauf wertvoller Kulturgüter immer bedrohlicher wurde, beschlossen sie, Gegensteuer zu geben. Sie legten 1975 ein Afghanistan-Archiv an und fanden dabei in der UNESCO wertvolle Unterstützung, und so vereinigt das Museum heute zahlreiche wertvolle Exponate. Das Museum ist indessen nicht Selbstzweck; es ist vielmehr ein Museum auf Zeit. Wunsch und Hoffnung der Stiftung ist es, das reiche Ausstellungsgut dann wieder an Afghanistan zurückgeben zu können, wenn in diesem von inneren und äusseren Auseinandersetzungen zerklüfteten Land endlich der Friede einkehrt.

So international sich das Afghanistanmuseum auch gibt, Bubendorf ist ein währschaftes Baselbieter Dorf. Das bezeugen zahlreiche schöne Bauernhäuser, welche die der Hinteren Frenke folgende Hauptstrasse säumen. Ein Haus allerdings fällt in diesem bäuerlichen Rahmen besonders auf, es ist das Haus Nr. 52, der ehemalige Dinghof. Es ist ein stattliches Wohnhaus mit gotischen Dreierfenstern. Er-

baut wurde es um 1600; es diente damals dem Meier, der dem Dorfgericht vorstand, als Wohnung. Auffallend ist das schöne, das Ökonomiegebäude überragende Satteldach mit den markant ausgebildeten Giebeltreppen. Dass aber auch in diesem ehemaligen Bauerndorf der wirtschaftliche Aufschwung schon längst eingesetzt hat, bezeugt eine Anhäufung von modernen Gewerbe- und Industriebauten am südlichen Dorfende.

### **Ziefen und die Geschichte des Waschens im 19. und 20. Jahrhundert**

Auch Ziefen ist ein langgestrecktes Bachzeilendorf mit vielen schönen Bauernhäusern. Was aber im Ortsbild vor allem auffällt, das sind zwei alte Waschhäuschen, an denen der Autobus vorbeifährt. Sie stammen als so genannte «Buuchhüsli» aus der Zeit, als die Wäsche noch in einer Lauge aus Buchenasche eingeweicht wurde; «Buuchen» war auch der damalige Ausdruck für Waschen.

«In Ziefen gab es vier solche Waschhäuschen; das erste Mal sind sie auf einer Karte von 1679 eingezeichnet. Die Ziefener Buuchhüsli waren

genossenschaftlich organisiert. Einige benachbarte Familien schlossen sich jeweils zusammen, um die Kosten für den Unterhalt eines Waschküschens zu teilen. So konnten die Frauen schliesslich gegen einen geringen Betrag in den Buuchhüsli waschen. Jedes der vier Häuschen hatte eine Verwalterin oder einen Verwalter, die den Schlüssel aufbewahrten und sich um die Waschbücher kümmerten, in die sich eine Frau nach Absprache für eine «grosse Wäsche» eintragen musste.» (15) In den dampfenden Häuschen leisteten die Frauen Schwerstarbeit; um 1900 gab es für die meisten Familien nur ein- bis zweimal im Jahr einen Washtag. Mit dem Einzug der Elektrizität veränderte sich dann allmählich die Szene, und als in den Fünfzigerjahren des 20. Jahrhunderts immer mehr Familien eigene Waschautomaten anschafften, kam es schliesslich 1966 zur Schliessung des letzten Buuchhüsli.

### **Reigoldswil – Ausgangs- und Endpunkt der Stammlinie**

Von Ziefen aus durchfährt der Bus bis Reigoldswil wieder mehr oder weniger unberührte

Landschaft. Da lassen sich bequem vom Bus aus Fischreihbeobachtungen anstellen, und auch die das Tal kreuzenden Wildschweine können schon mal die Fahrbahn unsicher machen.

Reigoldswil, dessen räumliche Abgeschlossenheit heute dank der Autobus AG Liestal längst überwunden ist, hatte schon immer einen ausgesprochenen Charme. 1805 wird er folgendermassen besungen: «Die romantische Lage dieses Dorfs, wo Lieblichkeit und Erhabenheit der feyerlich schönen Umgebung desselben wunderbar miteinander verbunden sind, ladet zu hohem Genusse ein, denn alle einzelnen Partien des Thals von Rygoldswyl, seine Felsenwände, seine Hügel und Berge, seine Wald-Scenen, Wasserfälle und Häusergruppen würden eine herrliche Wirkung machen, wenn sie durch einen geschickten Pinsel irgend eines Künstlers der Landschafts-Mahlerey in einem grossen umfassenden Gemälde dargestellt würden.» (16) Der 1805er-Wunsch hat sich längst erfüllt; zahlreiche Radierungen, Zeichnungen und Gemälde beweisen es:



Emanuel Büchel:  
der Wasserfall  
im Schelmenloch,  
Kupferstich,  
um 1790

### **Das Ziel: der Passwang**

Von allem Anfang an hat die Autobus AG Lies-  
tal ihr Wirken zwei Zielen untergeordnet: Einer-  
seits sollte mit der Verkehrserschliessung des  
Fünflibertals eine Förderung der Wirtschaft

erreicht werden, andererseits sollte das Naher-  
holungsgebiet Wasserfallen–Chellechöpfli-  
Passwang touristisch besser erschlossen wer-  
den. Augenfälligster und nachhaltigster Beweis  
dieser touristischen Ausrichtung sind Bau und  
Betrieb der Wasserfallen-Gondelbahn sowie  
des Skilifts.

### **Das Besondere des Passwangs**

Was macht den Reiz des Passwangs, dieses  
Basler Hausberges, aus? Ganz einfach, er bie-  
tet unzählige Wander- und Erlebnismöglich-  
keiten, ganz im Sinne von Carl Spittlers Aus-  
sage: «Der Jura ist mein Olymp, er ist ein Para-  
dies landschaftlicher Schönheiten.»

Natürlich kann sich der Jura nicht mit den Al-  
pen messen und natürlich hat er deshalb auch  
nie ihren grossen Bekanntheitsgrad erlangt.  
Doch gerade dieser Umstand «hat ihm be-  
stimmt manches erspart, was uns anderswo  
negativ ins Auge sticht. Was heute den Wert  
des Juras – und gerade auch des Gebiets von  
Wasserfallen und Passwang – ausmacht, ist  
das Fehlen von pompösen und störenden tou-  
ristischen Einrichtungen. Was aber da ist –  
und wir nehmen es dankbar als Erschliessung  
wahr und nutzen es –, wurde mit Augenmass  
erstellt. Wir dürfen uns also in einer Land-  
schaft bewegen und aufhalten, wo die Natur  
noch nah ist und die Zivilisation keinen  
Störfaktor bildet.» (17)

Es ist daher kein Zufall, dass das Wasserfallen-  
Passwanggebiet (zusammen mit dem Belchen-  
gebiet) 1969 Aufnahme ins Inventar der zu er-  
haltenden Landschaften und Naturdenkmäler  
von nationaler Bedeutung gefunden hat. Hier  
oben ist glücklicherweise neben der Land-  
wirtschaft noch genügend Lebensraum für  
eine artenreiche Fauna und Flora verblieben.



### Die Aussicht vom Passwang

Doch es gibt noch einen anderen Grund, warum der Passwang für Basler und Baselbieter vielbesuchtes und berühmtes Wanderziel ist – seine Aussicht über das Mittelland zu den Alpen. Und davon legen mehrere so genannte Panoramen Zeugnis ab. Ihren Schöpfern hat der Passwang nicht als Kulisse, sondern als Ausgangspunkt künstlerischer und panoramischer Darstellungen der näheren und weiteren Umgebung gedient. Den Anfang dieser mit Stift und Aquarellfarben nachempfundenen Aussichtsbegeisterung machte Peter Birman (1758–1844) mit seinem im Juli 1813 bei «später Morgenbeleuchtung» gezeichneten «Paschwang-Panorama». (18) Es hält die Weite der Juralandschaft von Zwingen über die Vogesen und den Schwarzwald bis zum Wisen-

berg in einer Abwicklung von 169 x 21 cm fest. Ganz in birmannischer Tradition erschien kurz nach 1860 das als Lithografie gedruckte und früher auch im Buchhandel erhältliche Passwang-Panorama von Anton Winterlin (1805–1894). Es bietet eine vollständige Rundschau und zeichnet sich durch frische Farbtöne aus. Das wohl bekannteste, 1906 als kolorierte Lithografie im Buchhandel erschienene Passwang-Panorama stammt von Fritz Dürrenberger-Senn (1869–1945). Seine Arbeit zeichnet sich durch grosse Genauigkeit und Zuverlässigkeit der reichhaltigen topografischen Angaben (über 600 Orts- und Bergnamen!) aus. Durch verschiedene Farbstufen werden die in der Fernsicht stark verkürzten natürlichen Landschaften Jura, Mittelland, nördliche Vor- und Zentralalpen, ja sogar die einzelnen Gebirgsketten voneinander unterschieden. Dürrenbergers Panorama, das 1972 eine Schwarzweiss-Neuaufgabe erfuhr, wirkt aus einem Guss, und niemand würde wohl vermuten, dass der Zeichner sich während zwei Jahren etwa 20 Mal auf den Passwang begeben hat,



Getreidepuppen  
von anno dazumal vor  
dem Hintergrund der  
Bretzwiler Höhe





Blick auf die nebelfreie  
Passwangkette

um alle Einzelheiten festzuhalten. Dabei übernachtete er mitunter in der Umgebung des Berges, um günstige Sonnenuntergänge nutzen zu können. «Der allerschönste, kristallklare, auf dem Passwang verlebte Tag war der

26. November 1905 (kurz nach der Eröffnung der Autobuslinie durch das Tal der Hinteren Frenke!). Es bleibt mir unvergesslich, wie damals die Abendsonne einen unvergleichlichen Farbenglanz auf Berge und Täler legte.» (19)



# Im Gegenwind weltgeschichtlicher Ereignisse und gesellschaftlicher Herausforderungen

So überraschend es vielleicht klingen mag, aber selbst in der kleinen Geschichte der Autobus AG Liestal spiegelt sich das grosse Weltgeschehen – und zwar auf Schritt und Tritt. Wir folgen seinen Spuren.

## 1914–1918: der Erste Weltkrieg

Können Sie sich vorstellen, dass nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, als die Eidgenossenschaft die Benzinvorräte requirierte, von der Betriebsleitung von einem Tag auf den anderen keine Retourbillette mehr abgegeben wurden? Die Begründung: Die Autobus AG Liestal konnte mit dem besten Willen keine Garantie mehr für eine ordnungsgemässe Rückfahrt geben. Können Sie sich auch vorstellen, dass das Benzin damals durch Beigabe von einem Drittel Petrol gestreckt wurde?

Trotz all dieser haushälterischen und vorsichtigen Massnahmen fiel es im Januar und Februar 1915 ausserordentlich schwer, die vier Autokurse fahren zu lassen. Erst als es im März gelang, einen günstigen Benzinkauf zu tätigen, verbesserte sich die Lage, sodass ab 1. April wieder ein Nachmittagskurs in jede Richtung gefahren werden konnte. «Im Jahr 1916 war der Betrieb, abgesehen von der reduzierten Zahl der Kurse (im Sommer an Werktagen 3, am Sonntag 4 in jede Richtung, im Winter 3 Talfahrten und 5 Bergfahrten), normal. An Stelle des Benzins trat im Monat Mai das Benzolan. Seine Beschaffung stiess auf keine Schwierigkeiten. Hingegen musste beim Eintritt der kalten Witterung wegen des niedrigen Gefrierpunktes des Benzols so genanntes Winterbenzol gekauft werden. Schwer erhältlich waren Gummi, Öl und mechanische Ersatzteile. Nur dadurch, dass die Wagen immer wieder revidiert wurden, konnte man sie trotz ihres Alters betriebsbereit hal-



ten.» (20) 1917 verstärkte sich die Krise derart, dass vielfach Passagiere nicht befördert werden konnten. Um einen etwas geregelteren Ablauf zu realisieren, griff die Betriebsleitung daher zu einer ausserordentlichen Massnahme: Leute, die den Autobus benutzen wollten, hatten sich in Reigoldswil, Ziefen oder Liestal einzuschreiben!, und wenn die Plätze nicht für alle Eingeschriebenen ausreichten, so mussten die Fahrgäste aus dem näher gelegenen Ziefen zugunsten der Reigoldswiler zurückstehen.

Auch im letzten Kriegsjahr hielten die Schwierigkeiten an: Preissteigerungen der Betriebsmaterialien und Benzinknappheit führten nicht nur zu Kurseinschränkungen, sondern zu fünf sich ablösenden Fahrplänen. Entsprechend nahm die Zahl der gefahrenen Kilometer ab: Waren es 1918 im ersten Vierteljahr monatlich im Durchschnitt 2470 km, so später nur noch 1590 km. In gleichem Masse schwankten auch die Tageseinnahmen, sie betrug maximal Fr. 160.10, minimal Fr. 19.25.

N 5

1916

Oberpostdirektion  
Akt. No. 1701  
vom 14. 1916

Zuständige Kreispostdirektion *Basel*  
Sitz der Unternehmung *Liestal*  
Dauer vom 1. November 1915 bis 1. November 1917

Konzeptionsgebühr:  
Hauptsumme Fr. 200  
Kontingentsgebühr Fr. 100  
Zusammen Fr. 300

# Kraftwagen-Konzession



Das Schweizerische Postdepartement  
auf Antrag der Oberpostdirektion

erteilt hiermit,

gestützt auf die Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916 für die  
Dauer vom ersten Juli 1916, das heisst bis zum 1. November 1917

an die *Automobil-Gesellschaft*  
*Liestal Reigoldswil*

## die Bewilligung

zur regelmässigen und periodischen Beförderung von Personen und  
deren Gepäck mittelst Kraftwagen zwischen

*Liestal*  
und *Reigoldswil*

unter nachstehenden Bedingungen, sowie unter dem Vorbehalt der ge-  
nauen Beachtung der Bundes- und Kantonsgesetze und aller übrigen  
Vorschriften der Bundes- und Kantonsbehörden, soweit dieselben auf  
Unternehmungen dieser Art Anwendung finden.



**Die 20er- und 30er-Jahre:  
die Wirtschaftskrise**

Die Wirtschaftskrise äusserte sich einerseits in einem starken Rückgang der Posamenterei, andererseits in einer steigenden Arbeitslosigkeit und der entsprechenden Reduktion der Fahrleistungen. Um diese Not zu lindern, übernahm die Autobus AG von Herbst 1924 bis Dezember 1925 einen regelmässigen Arbeitertransport von Büren SO nach Niederschönthal in die Florettspinnerei Ringwald AG. Auch in Lupsingen (ab Dezember 1925) und in Reigoldswil (ab August 1926) bot sie für arbeitslose Posamentier ausserordentlich billige Sonderkurse nach Niederschönthal an. In Reigoldswil benutzten 21 Posamentier diese Gelegenheit;

sie zahlten für die Hin- und Rückfahrt lediglich einen Franken. Die vom Staat der Autobus AG angebotene Tagesentschädigung von Fr. 25.– reichte bald nicht mehr aus, sodass die Gesellschaft den Ausfall selbst zu tragen hatte. «Mer wai luege», sagten die Aktionäre und brachten ihre Opfer.

«Der starke Rückgang der Seidenbandweberei zwang die Leute des Reigoldswilertals, mehr als früher auswärts zu arbeiten. Die Folge war, dass vor 7 Uhr durchschnittlich 180 Personen talwärts fahren und in der umgekehrten Richtung zwischen 17 und 19 Uhr ein ähnlicher Spitzenverkehr bewältigt werden musste. Die Wagen der Morgen- und Abendkurse waren deshalb während der Wintermonate und bei



Zweiter Weltkrieg:  
 von der Armee eingezogene  
 Automobile mit Armeefahr-  
 zeugschildern. Man beachte  
 die aus Spargründen abge-  
 fahrenen Pneus.

schlechtem Wetter überfüllt. Das immer wieder gestellte Begehren, die Fahrt für die Leute, die früh zur Arbeit fahren mussten, zu verbilligen und eine weitere Preisermässigung für die Frühabonnenten eintreten zu lassen, war aber für den Betrieb nur tragbar, wenn dieser wirtschaftlicher gestaltet werden konnte. Die Verwaltung erwog deshalb bereits damals die Anschaffung von Anhängewagen, nachdem Abklärungen gezeigt hatten, dass ihre Verwendung keine grösseren Gefahren mit sich brachten.» (21) Ihr Einsatz gab dem Linienverkehr eine grössere Elastizität und vor allem die Möglichkeit, sich dem Spitzenverkehr anzupassen.

So stellte sich die Autobus AG Liestal in geschickter Anpassung den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen der ausserordentlichen Zeit; sie verteilte ihre Dienste angemessen auf rentable und gemeinnützige Leistungen und trug durch die billigen Arbeiterkurse und die Förderung der Freizügigkeit viel zur Linderung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten des Fünflibertales bei.

Erst die vom Bundesrat verfügte Abwertung des Schweizer Frankens sollte neuen Auftrieb bringen; er kam in der Talschaft insbesondere der Uhrenindustrie zugute und führte zu erhöhten Passagierzahlen.

### **Der Nationalsozialismus und seine Folgen**

Wir wissen es: Die Autobus AG Liestal hat sich nicht nur den Arbeitenden, sondern auch den Wanderern verschrieben, jenen Leuten also, die als Stadtflüchter den Weg in die grüne Natur suchen. Besonders augenfällig wurde dies nach der nationalsozialistischen Machtergreifung, als die Basler das badische Umland und

den Schwarzwald zu meiden begannen. 1934 und in den Folgejahren profitierte dafür die Autobus AG Liestal mit einer namhaften Steigerung des Ausflugsverkehrs.

### 1939–1945: der Zweite Weltkrieg

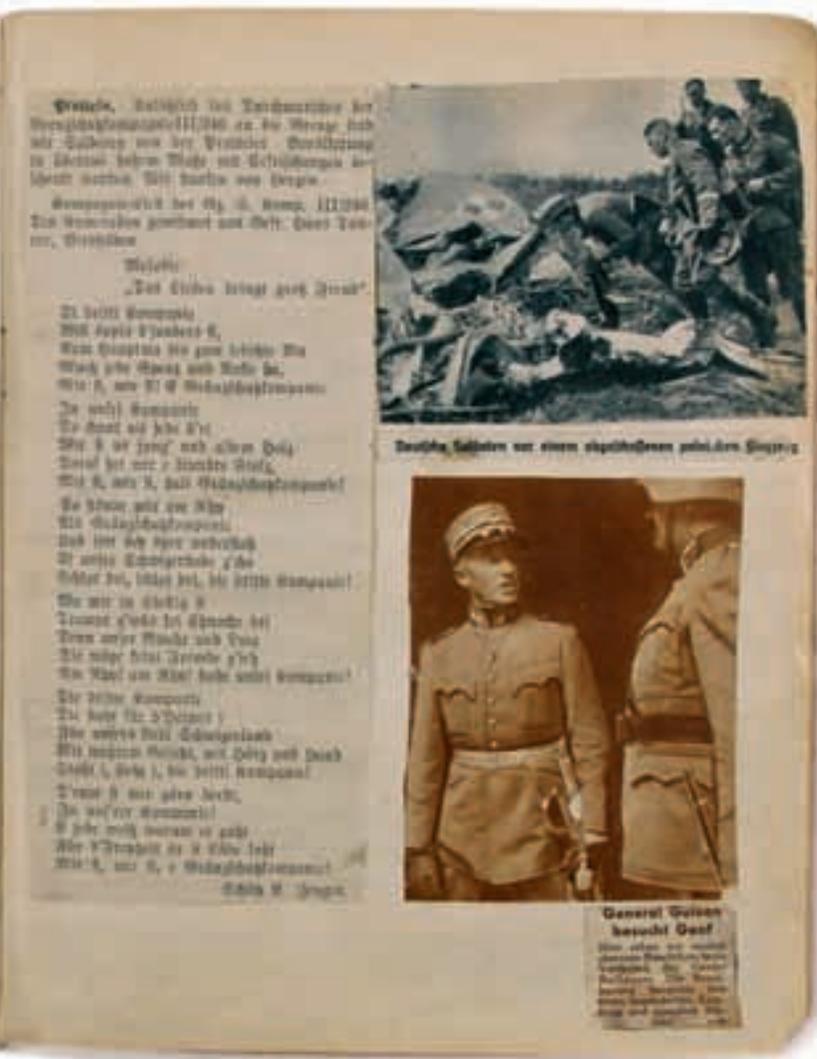
Turbulente Zeiten brachen für die Autobus AG mit der Generalmobilmachung vom 2. September 1939 an: Vier eingezogene Motorwagen bedingten die vorübergehende Stilllegung des Liniendienstes Liestal–Basel. Sonntagsfahrverbot sowie Benzinrationierung taten ein Übriges, um den Betriebsabschluss zu schmälern. 1941 verfügte schliesslich der Bundesrat die Einstellung des fahrplanmässigen Betriebs auf Strassen, die parallel zu einer Eisenbahn- oder Tramlinie verliefen, und so blieb die Teilstrecke Liestal–Augst–Basel während viereinhalb Jahren – vom 1. Juni 1941 bis zum 1. Dezember 1945 – autobusfrei. Auf den verbleibenden Linien musste der Fahrplan eingeschränkt werden.

Es sollte noch schlimmer kommen: Die anhaltende Verknappung in der Landesversorgung mit Gummireifen und Luftschläuchen zwang zur Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit, und um dem immer deutlicher werdenden Engpass in der Ölversorgung zu begegnen, schaffte die Geschäftsleitung einen Ölfilter an, der es ermöglichte, gebrauchtes Motorenöl von Schmutz und Alterungsstoffen zu reinigen und wieder einzusetzen. 1944 wurde ein allgemeines Sonntagsfahrverbot für Strassenfahrzeuge erlassen und die Fahrgeschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer herabgesetzt, der Ausflugsverkehr verschwand aus dem Angebot. Die Fahrdienstbeschränkungen hatten die Fahrleistungen von 499 Tageskilometern vor dem Krieg auf 121 km bis zum Kriegsende sinken lassen.

### 1956: die Suez-Krise

«Als Folge der Suez-Krise, welche schliesslich zu einer Unsicherheit in der allgemeinen Versorgungslage führte, steigen innert 4 Wochen die Preise für Benzin von 49 auf 58 Rappen und für Dieselöl von 47 auf 52 Rappen je Liter.





Aus dem Tagebuch eines elfjährigen Baselbieter Schülers

Behördlich verfügte Sparmassnahmen zwingen zur Beschränkung der Beiwagenfahrten auf äusserst dringende Fälle, das Fassungsvermögen der Arbeiterkurse ist ohne Rücksicht auf Sitzgelegenheit also voll auszunützen.» (22)

**1973: die Ölkrise**

«Die im Herbst 1973 weltweit ausgebrochene Ölkrise und die daraus entstandene Verknappung in der Treibstoffversorgung bringen erneut eine massive Steigerung der Fahrgastziffern auf insgesamt 719 165 Personen (Vorjahr 615 025).» (23)

**Die Mobilität des 20. Jahrhunderts**

Mobilität ist sicher eines der Schlüsselworte für das Verständnis des 20. Jahrhunderts. Erinnern wir uns an die Anfänge des «Automobilwesens» im Fünflibertal. 1905 gab es in den Dörfern Bubendorf, Reigoldswil und Ziefen noch kein einziges Auto. Erst 1926 sollte Ziefen zu einem Auto kommen – es war das Fahrzeug des Dorfarztes. Und heute sind es bei einer Gesamtbevölkerung der Talschaft von 7131 Einwohnerinnen und Einwohnern nicht weniger als 3426 Fahrzeuge. Und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen, denn gemäss verschiedenen Verkehrsprognosen wird das Verkehrsaufkommen in Europa weiter steil ansteigen, sodass der Bevölkerungsanteil ohne Zugang zum Individualverkehr immer mehr zurückgeht. Mehr denn je ist darum der öffentliche Verkehr gefordert: Er kann nicht stehen bleiben, er muss sich ständig erneuern und hat dabei vor allem im Auge zu behalten, dass trotz immer härter werdender Konkurrenz die Sorge um die Umwelt nicht vergessen wird. Die Autobus AG Liestal macht's vor, man lese nur das Kapitel « ... eine Buslänge voraus.».

# Autobus-Persönlichkeiten – Autobus-Personal – Autobus-Passagiere

An der Spitze der Autobus AG steht der Betriebsleiter. Sekundiert wurden und werden diese Autobusmanager – es waren bisher einschliesslich des gegenwärtig amtierenden zehn – von einem bis zu siebenköpfigen Verwaltungsrat, der für die Kontinuität des Unternehmens besorgt ist, Zukunftsvisionen entwickelt und strategische Entscheide fällt. Mit breitem Rücken, mit Engagement, Umsicht, Sachkenntnis, Liebe und Verantwortung haben all diese Persönlichkeiten damit zum Erfolg der Autobus AG Liestal beigetragen. Ihnen gebührt ein grosses Dankeschön!

## Die Betriebsleiter

Einer der zehn Betriebsleiter ist beinahe zur Legende geworden. Wer wars?

Baselland hatte einen Bundesrat – gemeint ist Emil Frey; Baselland hatte einen General – gemeint ist August Sutter; Baselland hatte aber auch einen Landvogt. Wer wars? Landvögte – so lernten wir es in der Schule – haben doch zu Gesslers Zeiten, damals, als die Eidgenossenschaft gegründet worden ist, gelebt und gewirkt. Der «Baselbieter Landvogt» macht da eine löbliche Ausnahme, denn er lebte noch vor weniger als fünfzig Jahren unter uns. Was hat ihm wohl seinen Übernamen eingetragen? Landvögte sind willensstarke, machtorientierte, streitbare und wendige Persönlichkeiten, die sich durchzusetzen wissen.





**Walter Zeller, Verwaltungsratspräsident. Er prägte die Autobus AG fast 40 Jahre lang.**

Genauso einer war der Ziefener Walter Zeller (1880–1965). Es würde den Rahmen dieser Jubiläumsschrift sprengen, wollte man all seine Aktivitäten auflisten. Andeutungsweise nur so viel: Er war Baselbieter Polizeichef, er war Landrat und vor allem langjähriger Betriebsleiter der Automobilgesellschaft Liestal–Reigoldswil (später Autobus AG Liestal) sowie Initiant der Gondelbahn.

Ein Ausschnitt aus seinem in der Basellandschaftlichen Zeitung erschienenen Nachruf möge an dieser Stelle ein Bild dieser aussergewöhnlichen Persönlichkeit geben:

«Walter Zeller quittierte den Staatsdienst 1919, worauf er zum Betriebschef der damaligen Automobilgesellschaft Liestal–Reigoldswil gewählt wurde. Dieses Verkehrsunternehmen, das seit seiner Gründung mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, erfuhr unter seiner initiativen und umsichtigen Leitung eine andauernd aufsteigende Entwicklung. Dem später in Autobus AG Liestal abgeänderten Unternehmen drückte Walter Zeller in all den vielen Jahren seines Wirkens den Stempel seiner Persönlichkeit auf. Er war Initiant der Luftseilbahn und des Skilifts Reigoldswil–Wasserfallen–Vogelberg, nachdem bereits 1930 der Kauf des Wasserfallenhofs getätigt worden war. Damit erfuhr der Touristenverkehr im Baselbiet einen wertvollen Beitrag. Ebenfalls ein grosses Verdienst erwarb sich Walter Zeller mit der Schaffung der Autobuslinie nach Titterten und Arboldswil, der Linie 71.

Mit Walter Zeller ist ein Mitbürger von uns gegangen, dessen Persönlichkeit geistige Regsamkeit, Initiative und einen ausgesprochenen Sinn für das Rechtsempfinden in sich vereinigte. Es kam daher nicht von ungefähr, wenn in weiten Kreisen sein teilweise forsches Drauf-

gängertum und seine Eigenwilligkeit nicht verstanden wurden. Diejenigen aber, die Walter Zeller näher kannten, schätzten seine Gradelinigkeit und seine kompromisslose Art, ein Ziel zu erreichen, wenn er sich im Recht fühlte ...» (24)

Und wie erlebten die zwei Töchter von Willy Senn ihren Grossvater, diese weithin bekannte Respektsperson? Nun, er verstand es ausgezeichnet, auch die Grosskinder von klein an in den Betrieb zu integrieren. Die Autobus AG war daher für sie so etwas wie ein Familienunternehmen, dem sie ihre ganze Freizeit widmeten. Das begann in der Primarschulzeit mit dem Aussortieren des von den Chauffeuren eingenommenen Münzes und anderen kleinen Handreichungen, später war der Einsatz beim Anbügeln in der Gondelbahn gefragt oder an den so genannten «verrückten Sonntagen» in den Fünfzigerjahren der Anhängerdienst, wenn wegen schönen Herbst- oder Skiwetters oft zwei oder drei direkte Kurse von Basel nach Reigoldswil geführt wurden.

Unentbehrlich waren die beiden Töchter schliesslich, wenn es – vor Eröffnung des Wasserfallenrestaurants – um das Wirten ging; Grossmutter Zeller offerierte dann während Jahren Wurst mit Brot und ihren selbstgebackenen Wasserfallenkuchen.

Zweifellos – Walter Zeller ist bezüglich der an leitender Stelle verbrachten Autobus-Dienstjahre Rekordhalter, doch gibt es noch zwei weitere langjährige Betriebsleiter, die einen Ehrenplatz verdienen: Willy Senn-Zeller mit zehn und Urs Haener-Gasser mit nicht weniger als zwanzig Dienstjahren. Sie haben beide das Unternehmen nachhaltig geprägt und wesentlich zu seiner Entwicklung beigetragen.



Familienbild der  
Autobus AG (ca. 1956)  
im alten Depot. Die  
Uniformen waren damals  
obligatorisch.

### Das Personal

Ein Unternehmen gleicht einem Theater, das sich in eine vordergründige Bühne, die Räume hinter den Kulissen sowie einen Zuschauer-raum gliedert. Vorne agieren die Schauspieler, hinten die Bühnenarbeiter und die Leute der Verwaltung, des operativen und kaufmännischen Managements. Auf das Theater der Autobus AG gemünzt, heisst das: Auf der publikumsorientierten und -wirksamen Bühne des Geschehens, den Landstrassen des mittleren Baselbiets und des aargauischen Bezirks Rheinfelden, verkehren die Fahrzeuge der Autobus AG mit ihren Chauffeusen und Chauffeuren, hinter den Kulissen aber – weit weg von der Bühne – wirken im Geschäftsdomizil an der Industriestrasse 11 in Liestal die Leute des Hin-

tergrunds. Es braucht sie beide – die Wagenführer und die Verwalter, und nur wenn beide gut zusammenarbeiten, ist Gewähr für Erfolg gegeben. In diesem Sinn haben beide Kategorien von Autobus-Persönlichkeiten ein herzliches Jubiläums-Dankeschön verdient. Ganz speziell möchten wir diesen Dank auch an die Adresse der Frauen richten; viele sind es zwar nicht, die in den Jahresberichten namentlich in Erscheinung treten, aber wir wissen doch längst, dass immer dann, wenn sich Männer erfolgreich im Vordergrund bewegen, Frauen in aller Anonymität für deren reibungsloses Auftreten besorgt sind.

Wir haben nicht erhoben, wie viele Chauffeure seit 1905 am Steuer eines Autobusses der

Autobus AG gewirkt haben. Es dürften – eingerechnet die Aushilfschauffeure – mehr als hundert gewesen sein, sie waren und sind das Rückgrat eines Automobilunternehmens. Ihr Können, ihre Zuverlässigkeit, ihre Pünktlichkeit geben den Gradmesser ab für die Qualität des Betriebs. Und so wandelten sich einfache Chauffeure auch immer wieder zu angesehenen Respektspersonen.

Das konnte beispielsweise mit der ernstzunehmenden Aufforderung an Jungpassagiere verbunden sein, doch älteren Mitreisenden den Sitzplatz abzutreten. Das zeigte sich aber vor allem auch in der Beherrschung des Fahrzeuges bei heiklen Verkehrsverhältnissen, bei Eisglätte oder anlässlich einer Pneuwechsel-Panne. Früher war es üblich, die Dankbarkeit gegenüber den Wagenführern nicht nur in schöne Worte zu kleiden, sondern sie bei Gelegenheit – beispielsweise am Jahreswechsel – mit einem kleineren oder grösseren Trinkgeld zu überraschen. Auf der Bergtour – gemeint ist die Linie Arboldswil –Titterten – reichte es hin und wieder im Restaurant Rudin in Arboldswil sogar zu einer Metzgeten-Einladung.

Auffallend ist, dass es unter den vielen Chauffeuren, die von der Autobus AG im Laufe der Jahrzehnte beschäftigt worden sind, nur wenige Chauffeusen gegeben hat. Männerarroganz, Männerdominanz? Was sind die Gründe? Sehr einfach: Um die schweren Gefährte zu steuern, brauchte es besonders in der Anfangszeit, als es noch keine Steuerungshilfe gab, nicht nur fahrtechnisches Können, sondern auch die Muskelkraft der Oberarme, und die ist eben nicht gleichmässig verteilt.

Und das sind die Leute hinter der Bühne:

**Es sind die Mechaniker, die für den Unterhalt des Wagenparks und für Weiterentwicklungen besorgt sind,**

**und es sind die «Büroleute», welche die kaufmännischen und buchhalterischen Abwicklungen vornehmen, die es eben braucht, um ein Unternehmen mit einem Bestand von rund 80 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und einem Jahresaufwand von 16 722 907 Franken (Rechnungsjahr 2003) in Schwung zu halten.**

### **Die Passagiere**

Wir haben von Betriebsleitern, Verwaltungsräten, Büropersonal und Chauffeuren geredet, doch eine Kategorie von Autobus-Persönlichkeiten ist bisher unerwähnt geblieben, ohne die es eigentlich gar keine Autobus AG Liestal gäbe, ja ohne die der Betrieb geradezu sinnlos wäre: Es sind die Passagiere, es ist das Publikum. Was wissen wir von ihm? Herzlich wenig – Passagiere bleiben weitgehend anonym und tauchen in den Jahresberichten höchstens als Frequenzzahl auf. Versuchen wir trotzdem, sie einigermassen zu identifizieren.

Eines dürfte gewiss sein – es gab und gibt auf allen von der Autobus AG Liestal betriebenen Linien Passagiere, die gewissermassen zum Inventar gehören: Ihre Existenz wird dem Personal und den Mitfahrern vor allem dann bewusst, wenn sie aus welchen Gründen auch immer – Ferien, Krankheit, Eintritt ins Pensionsalter – gar nicht mehr als Busbenützer in Erscheinung treten, wenn sie durch ihr Fehlen

auffallen. Im normalen Alltag gehören sie selbstredend einfach dazu: Sie warten immer an der gleichen Haltestelle und steigen auch immer zur gleichen Zeit ein. Mag sein, dass sich aus solcher Einsteige-, Fahrt- und Aussteigeroutine mit der Zeit auch ein familiärer Umgang von Passagier zu Wagenführer und umgekehrt entwickelt. Man kennt sich, man ist voneinander abhängig und respektiert sich:

**Die Rede ist von den Schülern, Schülerinnen und Lehrlingen, die vielleicht ihre morgendliche Fahrt dazu verwenden, um rasch noch einige Hausaufgaben zu erledigen oder – nach getaner Arbeit – einen Schieber hinzulegen.**

**Die Rede ist von den Arbeitern und Angestellten, die frühmorgens zugestiegen sind und sich vielleicht hinter einer Zeitung verschanzen oder aber versuchen, ihren jäh unterbrochenen Morgenschlaf noch etwas zu verlängern.**

**Die Rede ist von den Sportlern und Naturbegeisterten, die im Jura Erholung und Entspannung suchen.**

**Die Rede ist von den Frauen und Männern, die auf Einkaufstour sind oder einen Arztbesuch vorhaben.**

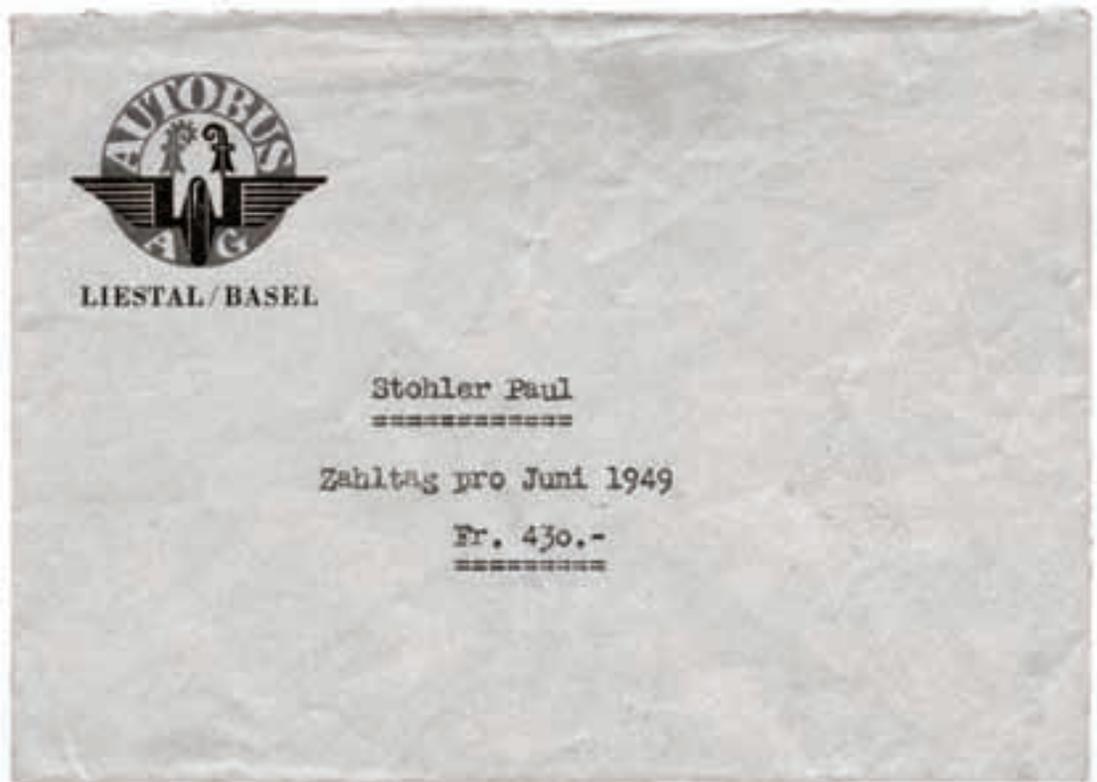
**Die Rede ist aber auch von allen Übrigen, die regelmässig unsere Busse benutzen.**

«Die Zusammensetzung der Fahrgäste variiert nach Tageszeit und Wochentag. Auf dem Streckenteil Liestal–Reigoldswil machen montags bis freitags die Pendler am frühen Morgen den Auftakt. Wenn dann ab sieben Uhr auch die Schüler, die die höheren Schulen in Liestal besuchen, den Bus zu füllen beginnen, kann es ab Bubendorf recht eng werden. ... In Liestal folgt das grosse Umsteigen auf die Bahn, im

70er-Bus hingegen gibt es wieder etwas Platz, der aber auf der Weiterfahrt nach Basel infolge zusteigender Pendler zunehmend enger wird. Nur etwa eine Stunde später ist von der Stosszeit kaum noch etwas zu bemerken, und der Bus gehört für die nächsten Stunden vor allem Müttern mit kleinen Kindern und älteren Menschen, die zum Einkaufen nach Liestal oder Basel fahren. Ab späterem Nachmittag wiederholt sich das morgendliche Szenario – einfach in umgekehrter Richtung. Ganz anders sehen die Wochenenden aus. Während an schönen Sonntagen die Ausflügler den 70er-Bus dominieren, gehören die späteren Nachtkurse vom Freitag auf den Samstag und vom Samstag auf den Sonntag einem ganz anderen, nicht minder bunten Völkchen. Es sind Nachtschwärmer, die von Festen, Konzerten, Discos und anderem heimkehren, und oft sind die Busse ab Liestal talaufwärts voll wie Sardinenbüchsen. Doch die Autobus AG Liestal scheint ein offenes Ohr für jugendliche Wünsche zu haben, bietet sie doch seit Juni 2001 unter dem Namen 'Nachtchutz' zusätzliche Spätkurse ab Liestal in die Frenkentäler und ab Theater Basel mit dem 'Nachtfalter' seit Mai 2000 ins Fricktal an.» (25)

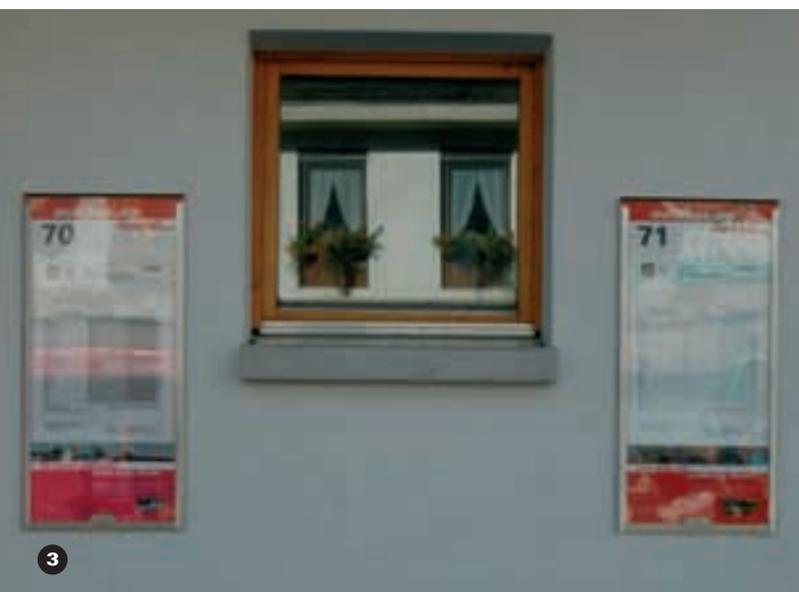
Auch wenn all diese Passagiere natürlich nicht aus reiner Liebe zur Autobus AG zugestiegen sind, sondern aus Gründen der Gewohnheit, der persönlichen Bequemlichkeit oder der Wirtschaftlichkeit, ihre Anonymität verbindet sie – sie bilden zusammen mit den Wagenführern eine kleine Schicksalsgemeinschaft, denn sie haben alle aufeinander Rücksicht zu nehmen und sind aufeinander angewiesen.

Unser Autobus-Persönlichkeiten-Aufmarsch wäre unvollständig, würden wir nicht auch an eine ganz besondere Kategorie des Autobus-Publikums erinnern: Gemeint sind die Auto-



bus-Fans. So wie es Eisenbahn- und Tramfans gibt – sie sind oft in Vereinen organisiert –, so gibt es auch Autobusliebhaber, die im Rahmen eines Vereins oder auf eigene Faust der Geschichte der Autobusbetriebe nachgehen und in Publikationen mit Liebe und Sachkenntnis darüber berichten. Im Umfeld der Autobus AG ist in dieser Hinsicht besonders an Frau Susi Fehr-Stohler aus Arboldswil zu erinnern. Für sie ist «der Bus ein Stück Heimat und so etwas wie der Pulsschlag des Dorfes oder der Nabel zur Welt». Abgesehen davon, dass sie sich ganz ihrer Familie und dem Beruf einer Bäuerin verschrieben hat, schlägt ihr Herz seit ihrer Kindheit für den «Dorfbus». In zahlrei-

chen Ordern und Fotoalben hat die leidenschaftliche Sammlerin und Fotografin unzählige Erinnerungsstücke aus der Geschichte der Autobus AG zusammengetragen und daraus kurz nach dem fünfzigjährigen Bestehen der Arboldswiler Bergstrecke einen originellen und einmaligen «Bus-Kalender» der Autobus-Linien 70 und 71 gestaltet. Ihre Idee war es schliesslich, anlässlich der erwähnten Jubelfeier allen Chauffeusen und Chauffeuren als Zeichen ihrer Dankbarkeit zwei mit einem Autobus-Model «gestanzte» Änisbrötli zu schenken. Auch für diese Publikation ist die Autobus AG Liestal Frau Susi Fehr-Stohler für das Überlassen einiger Bilddokumente sehr dankbar.



## Who is who?

Fahrzeuge sind flüchtige Strassenerscheinungen – sie kommen, sie gehen, sie kommen, sie gehen, Haltestellen dagegen bleiben, sie prägen das Strassenbild und haben den Passagieren zu dienen – bei stechender Sonne oder bei eisigem Wind. Das ist ihre stets gleich bleibende Aufgabe. In Form und Aussehen sind sie indessen variabel; einmal treten sie in hölzernem, ein andermal in eisernem oder gläsernem Outfit in Erscheinung, nicht zu vergessen der hochmoderne Kunststoff. Wie viele sind es auf dem Streckennetz der Autobus AG? Unzählige, wir greifen einige heraus und überlassen es der Leserschaft, ih-





6



7

ren Standort genau zu identifizieren; wer sich aber dieser detektivischen Arbeit nicht unterziehen möchte, dem diene die Aufschlüsselung auf Seite 103.

Buswartehäuschen dienten und dienen nicht nur dem Aus- und Einsteigen, sie sind auch Orte der Begegnung und der zwischenmenschlichen Kommunikation. Auf diese Qualität wollte der Basler Künstler Yvo Hartmann im Sommer 1997 im Rahmen einer Freilicht-Ausstellung aufmerksam machen. Er veränderte das Dach durch eine transparente rote Abdeckung, die dem Buswartehäuschen am Wasserturmplatz eine frohe und warme Atmosphäre verlieh. 2002 wurde das Häuschen abgebrochen und durch ein Werbehäuschen ersetzt.



8



9



10

# Das Wetter und die Autobus AG



«Nicht die Tarife, sondern die Leistung (Angebot) bzw. die Attraktivität machen die Qualität des öffentlichen Verkehrs aus», heisst es im Geschäftsbericht der Autobus AG 1981. Für den Normalkunden ist diese Leistung in der Regel reine Selbstverständlichkeit; sie wird ihm höchstens dann bewusst, wenn sie wegen aussergewöhnlicher Umstände nur reduziert angeboten werden kann oder überhaupt wegfällt. Unerwartete Witterungsverhältnisse sorgen in diesem Zusammenhang immer wieder für Überraschungen, sie beeinträchtigen den Verkehr.

Ein Gewährsmann weiss von einer hübschen Geschichte zu berichten, die sich in den Dreis-

sigerjahren zugetragen hat. Widrige Wetterverhältnisse verbündeten sich da mit technischem Ungenügen und sorgten für eine aussergewöhnliche Panne. Ein Autobus mit offenem Schiebedach war unterwegs nach Liestal, ein Gewitter setzte ein. Da versagte leider das Schiebedach seinen Dienst, es legte sich allen Bemühungen des Wagenführers zum Trotz quer und liess sich keinen Zentimeter bewegen. Doch die Passagiere wussten sich zu helfen: Sie spannten im prasselnden Regen ihre Schirme auf und strafte die Technik Lügen. Ein merkwürdiges Gefährt muss das gewesen sein! (24) Von ganz besonderer Qualität war in jenen fernen Jahren auch das Wärmeangebot. Während heute der Wagenführer mit einem

Jahreszeitliche  
Stimmungen auf der  
Bergstrecke



Knopfdruck für angenehme Temperaturverhältnisse sorgen kann, mussten in den Jugendjahren der Autobus AG Petrolöfen in Betrieb gesetzt werden. Besonders im Anhänger, wo auch geraucht werden durfte, mag damals ein eigenartiges Luftgemisch entstanden sein.

Solange die Autobus AG Betreiberin der Gondelbahn und des Skilifts Vogelberg war, gehörten Wetterüberlegungen und -sorgen vor allem im Winter zum Alltag der Betriebsführung. Die Wirtschaftlichkeit dieser kostspieligen Anlagen mass sich an der Schneehöhe, und so folgten sich entsprechend der Witterung Höhen und Tiefen. Der Geschäftsbericht 1980 brachte es auf den Punkt: «Einmal

mehr hat sich die Tatsache bewiesen, dass nur die Wintermonate mit guten Schneeverhältnissen (mindestens einen Monat ununterbrochener Schnee) die stets wachsenden Kosten ausgleichen können.» Diese Aussage unterstrichen auch die Geschäftsberichte.

1987: «Schlechte Wetterverhältnisse vor den Sportferien, die spannenden Skiweltmeisterschaften, die verregneten Sommer- und Herbstwochenenden beeinflussten das Resultat negativ.» (Defizit Fr. 98 515.–) 1988: «Der Winterbetrieb war infolge Schneemangels wiederum sehr unbefriedigend. Schnee fiel zwar in grossen Mengen, aber leider auf einen ungefrorenen Boden. Es war deshalb nicht möglich, eine den Anforderungen des Skifahrers gerechte

Skipiste zu präparieren. Ein grosser Werbeaufwand und das schöne Wetter beeinflussten das Sommergeschäft sehr positiv.» (Defizit Fr. 41 384.–) Das Jahr 1990 gab dagegen zu gedämpftem Optimismus Anlass: «Schnee im Dezember und das relativ gute Wochenendwetter während des ganzen Jahres führten zum neuen Rekordjahr der Sportbahnen Wasserfallen.» (Überschuss Fr. 36 535.–). Und schliesslich der Geschäftsbericht 1994: «Die wiederum angestrebte Frequenz von 80 000 Personen konnte infolge der ungünstigen Wetterverhältnisse nicht erreicht werden. Viel Regen im Frühjahr, die grosse Hitze im Sommer, viel Nässe im Herbst und der fehlende Schnee sind die Gründe für die schlechte Frequenz. (Defizit Fr. 66 426.–)»

Am 20. September 1994 beschloss die ausserordentliche Generalversammlung der Autobus AG, die Luftseilbahn der neu zu gründenden Stiftung LRW (Luftseilbahn Reigoldswil–Wasserfallen) zu schenken. Die bewegte Geschichte der Luftseilbahn nahm einen neuen Anfang.

Natürlich beeinflussten die Wetterverhältnisse auch den Gang des Automobilalltags – einmal positiv, einmal negativ, aber nie derart einschneidend, dass die Abwicklung des Fahrplans in Frage gestellt worden wäre. 1980 hoben im November und Dezember tiefe Temperaturen selbst hartgesottene Velo- und Mofafahrer »aus dem Sattel«. 1985 galt es, im Januar Eistage mit oft mehr als  $-20^{\circ}\text{C}$  zu bewältigen. 1986 musste angesichts eines grossen Schneefalls in der Nacht vom 23. auf den 24. Februar für die Beseitigung der weissen Pracht eine Schneefräse eingesetzt werden usw. usw.

Einmal mehr muss an dieser Stelle den Wagenführern gedankt werden, die es verstanden, ihre Passagiere auch bei misslichen Wetterverhältnissen unfallfrei, bequem und ohne allzu einschneidende Verspätungen zu ihrem Ziel zu fahren.

**Dreissigerjahre:  
Reigoldswil im Schnee**





# Die Autobus AG, ein Mädchen für alles



Von allem Anfang an hat sich die Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil AG in bemerkenswerter Weise als unternehmerisch vielseitig ausgerichteter Betrieb eingebracht. Während andere Transportbetriebe sich ausschliesslich für den Personenverkehr verpflichteten, definierte sich die Automobilgesellschaft 1905 als ein Unternehmen, das sich zum Ziel setzte, «eine Automobilverbindung für Personen-, Gepäck- und soweit tunlich Güterverkehr zwischen Liestal und Reigoldswil einzurichten und zu betreiben». Und dieser Zielsetzung blieb die heutige Autobus AG Liestal treu, ja, sie sorgte sogar für seine Erweiterung, indem die Generalversammlung 1930 festlegte, zusätzlich zur Eröffnung und zum Betrieb von Autolinien könne das Unternehmen Sonderfahrten und Autoreparaturen ausführen, eingeschlossen sei ferner der Handel mit Benzin, Öl etc., ein Handelsgeschäft, das 1940 auf Fett, Gummi und alle Autoteile erweitert wurde. Grundsätzlich, so hielten die Geschäftsstatuten unmissverständlich fest, könnten aber auch andere dem Zweck der Gesellschaft (Förderung der Verkehrsentwicklung) dienliche Geschäfte getätigt werden, beispielsweise der Erwerb von Liegenschaften. In diesem Sinn sah die Generalversammlung von 1953 eine Neufassung des Zweckparagrafen vor, indem sie nun auch den Betrieb von Luftseilbahnen, die Ausdehnung

der Güter- und Gesellschaftsfahrten auf das Ausland sowie den Handel mit Automobilen in den Aufgabenbereich einbezog.

Dass die Omnibusse der Anfangszeit und ihre Nachfolger für den Güterverkehr eingesetzt wurden, verdeutlicht, wie sehr sich die Automobilgesellschaft gewissermassen als Nachfolgerin der alten Bottenwagen sah, die für die Posamenter von Reigoldswil, Ziefen und Bubendorf jeweils den Handelsverkehr zwischen Basel und dem Fünflibertal besorgt hatten. In diesem Sinn wurde der Automobilgesellschaft auch der Postdienst übertragen, was zur Folge hatte, dass der Wagenpark einen Postwagen einschloss und 1942 in einen der Personenanhängerwagen ein Gepäckraum eingebaut werden musste.

## Das Tätigkeitsfeld der Autobus AG war und ist weit gesteckt

- 1925 Übernahme der Kursstrecke Liestal–Büren auf Rechnung der Postverwaltung
- 1949 Übernahme der Postkonzession und des Milchtransportes der Gemeinden Arboldswil und Titterten nach dem Bahnhof Liestal
- 1952 Im Auftrag von Sandoz AG Übernahme eines Arbeiterkurses zwischen Basel und Schweizerhalle (bis 15. Juni 1953)
- 1954 Übernahme des Milchtransportes der Milchgenossenschaften von Reigoldswil und Lauwil nach Liestal
- 1954 Übernahme des Camiondienstes zwischen Liestal und den Gemeinden Reigoldswil, Titterten, Arboldswil, Lauwil und Nuglar
- 1954 Postkonzession für die Strecke Liestal–Nuglar. Sie wurde 1965 wegen Personalmangel nicht mehr eingelöst

Eine Gesellschafts-  
fahrt vor dem  
Zweiten Weltkrieg  
in der Tremola





Reparaturwerkstätte  
Benzin / Öl / Fett / Gummi  
Gesellschaftsreisen  
Gütertransport

Telefon:  
Landsl. Betriebsstellen 12611  
Postl. Betriebsstellen 11144  
Postfachkonto V 1101

**Rechnung** Herrn Paul S t o c h l e r, Chauffeur, Arboldswil

Liebt, den 31. Dezember 1951.

210

April 17. bis Mai 2.	<p><u>Citroen: Motorblock</u> abgenommen, Ventile ausgebaut, Motor entrusst, Ventile eingeschliffen. Ventilsitze geschliffen. Neue Dichtungen montiert. Alle Teile gereinigt. Motor wieder zusammengebaut und montiert.</p> <p>Hinterräder abgenommen. <u>Bremssack</u>en demonstert. Belag abgenietet und durch neuen ersetzt. Sack und Räder wieder montiert. Die Bremsselle gängig gemacht. Die Bremsen eingestellt. Stossdämpferplatte geschweisst.</p> <p><u>Lichtschalter</u> ausgebaut und durch einen Occulusschalter ersetzt. Ein neuer Abblendschalter und ein neuer Winkerschalter montiert. Wagen fahrbereit gemacht. Ein neuer Benzinschlauch montiert. Benzinahnen gelötet</p>	Fr. 191.40
	Belag zu 8 Bremssack	* 62.85
	1 Zylinderkopfdichtung	* 5.50
	1 Entrusseratz	* 5.60
	1 Lichtschalter, onc., Bosch	* 4.50
	1 Winkerschalter	* 9.45
	1 Abblendschalter	* 7.50
	10 cm Benzinschlauch	* -1.80
	1 Schlauchbinder	* 1.05
	4 Liter Öl à 2.-	* 8.-
	250 gr. Radlagerfett	* -0.75
	Diverse Dichtungen	* 1.80
	1 Kilometersaite, onc.	* 3.50
	2 Glühlampen 6 V 5 W	* 1.50
	Diverses Kleinmaterial	* 1.80
	Reinigungsmaterial	* 2.50
		<hr/> Fr. 309.50
	45 RU	* 12.40
Mai 2.	25 Liter Benzin à -0.53	* 15.75
		<hr/> Fr. 357.65
		*****

Bitte Rechnung erhalten  
Lohn 25.00  
par AUTOBUS A.G.  
Lohn



- 1954 Einrichtung des Kurses Nr. 20 ausserhalb des Fahrplanes ab Liestal bis Titterten für die in der Berufsausbildung stehenden Jugendlichen (auf Verlangen der Gemeinden). Ende 1962 wurde dieser Kurs mangels genügender Frequenz wieder aufgegeben
- 1961 Ab 1. Mai tägliche Sammelladung der Milchlieferungen aus den Gemeinden Arboldswil, Titterten, Reigoldswil, Lauwil, Ziefen, Bubendorf, Liestal, Lupsingen, Büren, Frenkendorf und Füllinsdorf nach Basel
- 1964 Erneuerung der Konzession für die Strecke Basel–Reigoldswil–Titterten–Arboldswil
- 1970 Am 1. Januar Übernahme der offiziellen Bahncamionnage des SBB-Bahnhofs Liestal
- 1971 Auf Wunsch der Gemeinde Pratteln verkehrstechnische Erschliessung des neuen, an der Dorfgrenze von Augst gelegenen Wohnquartiers Längi in Querverbindung zum Bahnhof und zur Tramstation Pratteln
- 1980 Sondereinsatz der Autobus AG während der «Grün 80»
- 2002 Sondereinsatz während des Eidgenössischen Turnfestes. Zitat aus dem Geschäftsbericht: «Die zeitweise gegen hundert Busse im Einsatz liessen fast filmreife Vorführungen zu, wie z.B. Gelenkbusballett auf dem Ziegler-Areal. In Partnerschaft mit den SBB, der Waldenburgerbahn und den Busunternehmen aus der näheren und weiteren Umgebung konnten wir eine Megaleistung erbringen.»
- 2003 Ergänzung der Fahrzeugflotte mit Kleinbussen

Apropos Gesellschaftsfahrten, von zwei ganz besonderen soll hier die Rede sein:

1948 überraschte eine Einladung der Autobus AG zu einer Rundfahrt der 30 ältesten Einwohnerinnen und Einwohner der Talortschaften Bubendorf, Ziefen und Reigoldswil im blumenbekränzten Bus.

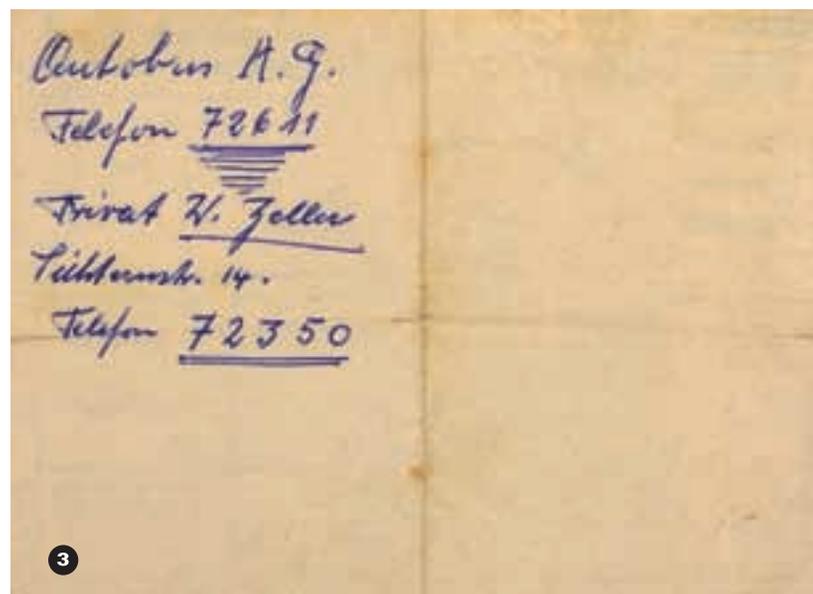
Die Autobus AG Liestal war weitgehend männerdominiert, und man kann sich fragen: Wo bleiben da die Frauen? Die folgende Geschichte zeigt wider Erwarten, dass das Herz des Unternehmens auch für die Frauen schlägt. Da war wieder einmal eine Männergesellschaft zu einer gemütlichen Ausfahrt geladen, nota bene – wie in der Schweiz lange üblich – ohne Ehefrauen, die sich scheinbar ins Unvermeidliche schickten und brav von ihren Ehemännern Abschied nahmen. Nur scheinbar, denn kaum war das letzte Hosenbein verschwunden, nahmen die tüchtigen und emanzipierten Ehefrauen in einem um die Ecke in einer Seitenstrasse bereitgestellten Anhängerplatz. Der ins Geheimnis eingeweihte Chauffeur wusste, was zu tun war: Er schaltete zum grossen Erstaunen der Männer den Rückwärtsgang ein, koppelte den Anhänger an und rettete damit die eheliche, aber doch um eine Anhängerlänge getrennte Zweisamkeit – es lebe der Anhängerbetrieb!



1



2



3

1 | Auf dem Klausenpass mit einem FBW 6-Zylinder, 1926 2 | FWB-Anhängenzug 3 | die «persönliche Handschrift» der Autobus AG



4



5



6

4 | Am Vierwaldstättersee, um 1926 5 | Reisen im Cabriolet anno dazumal 6 | Hochzeitspaar, 1935



1



2



3

1 | Schöne Aussichten 2 | Eröffnungsfeier der Linie 71 in Arboldswil, 1949 3 | Unterwegs, 1953



4



5



6

4 | Arboldswil 1949 5 | Umfahrung nach einem Felssturz 6 | FBW 6-Zylinder am Bernardino



1



2



3

1 | Wagen Nr. 24 vor dem Depot in Reigoldwil 2 | Chauffeur vor einem FWB-Wagen 3 | Innenansicht eines FWB-Kurswagen



4



5



6

4 | Eine Familie gondelt auf die Wasserfälle 5 | Brauner FWB-Kurswagen am Aeschenplatz 6 | Armaturen im FWB

# Krisen

Krisen – wer behaupten wollte, es habe sie in der hundertjährigen Geschichte der Autobus AG nie gegeben, der würde in Schönfärberei machen. Denn in Tat und Wahrheit erschütterten kleinere und grössere Krisen das Unternehmen von allem Anfang an. Wir erinnern uns dabei an die «Automobilkrankengeschichte» von 1907, die ja glücklicherweise ein gutes Ende fand und den Berichtersteller 1908 zu folgendem Schlussstrich veranlasste: «... und so sind wir denn auf einem Punkt angelangt, bei dem alle Schwierigkeiten behoben zu sein scheinen.»

Die Sache auf den Punkt bringen, die Krise bewältigen – das war auch angesagt, als 1983/1984 die so genannte Watragkrise die Autobus AG erschütterte; es war mit Sicherheit die grösste Krise, der sich das Unternehmen je gegenüber sah, ging es doch damals, und diese Charakterisierung ist nicht übertrieben, tatsächlich um Sein oder Nichtsein der selbstständigen Autobus AG Liestal. Zwei Philosophien standen sich gegenüber: Während die eine Seite die altbewährte unternehmerische Selbstständigkeit ins Zentrum der Überlegungen stellte, forderte die andere Seite eine Integration mit der Baselland Transport AG und damit eine Aktienmehrheit des Kantons. Die Auseinandersetzung gipfelte in zahlreichen Landratsdebatten, doch schliesslich trug die Idee der

Selbstständigkeit den Sieg davon – wie richtig diese Weichenstellung war, das beweist die Geschichte der Autobus AG in den letzten zwanzig Jahren.

Die letzte grössere Krise – es war eine Auseinandersetzung des Fahrpersonals mit der Unternehmensleitung – brach 2001 über die Autobus AG Liestal herein. Sie führte zu Streikdrohungen und endete schliesslich mit dem Ausscheiden des langjährigen und verdienten Direktors; er trat freiwillig zurück, weil er weiteren Schaden von der Firma abwenden wollte.

Krisen – wann entstehen sie, warum entstehen sie? Sind sie selbstverschuldet oder fremdbestimmt? Hätten sie verhindert werden können? Fragen über Fragen – wir wagen es nicht, sie zu beantworten. Doch eines dürfte klar sein und allgemeine Zustimmung erhalten: Krisenverhinderung und Krisenbewältigung können nur dann wirksam funktionieren, wenn der Vertrauensbildung – gegen innen und gegen aussen, im kleinen Alltag wie auch im grossen Geschäft – höchste Priorität zuerkannt wird. In diesem Sinn hat denn auch der Geschäftsbericht des Jahres 2002 die Unternehmensführung der Autobus AG unter die Devise gestellt «Vertrauensbildung als Grundlage für einen erfolgreichen Weiterausbau».

# Von Fahrplänen, Tarifen und Billetten



Fahrpläne sind für das Gedeihen eines öffentlichen Verkehrsmittels von ausschlaggebender Bedeutung. Wie viele gabs in der hundertjährigen Geschichte der Autobus AG? Wenn man nach dem Muster einer einfachen Milchmannrechnung verfährt – jährlich je ein Sommer- und ein Winterfahrplan –, dann könnten es 200 gewesen sein, doch die Wirklichkeit ist bunter und vielfältiger und lässt diese Zahl weit hinter sich. Besonders in den Gründer- und Weltkriegsjahren hatten sich die Autobusbenutzer des Reigoldswilers und seiner Nebenlinien immer neuen Fahrplänen anzupassen; sie wurden nötig, weil in diesen Jahren weniger das Transportbedürfnis den Fahr-

rhythmus bestimmte als vielmehr das Vorhandensein von genügend Benzin. Den Fahrplanrekord, wenn man diesen Ausdruck gebrauchen darf, schlug das Jahr 1917 mit nicht weniger als fünf Fahrplänen.

## Die Fahrpläne

Wo orientierte sich der Busbenutzer über die Fahrzeiten? Sicher wurden die Fahrpläne je-weilen in den Tageszeitungen publiziert, doch ohne Zweifel bewährte sich auch die Mund-Information, denn noch mussten in den ersten zwölf Betriebsjahren die Haltestellen der durchfahrenen Dörfer ohne Fahrplanhinweise auskommen. Was für uns moderne Busbenüt-

# Automobil Liestal-Reigoldswil

## Fahrplan vom 1. Okt. 1918 an.

### Reigoldswil-Liestal.

### Liestal-Reigoldswil.

Stationen	1	3	3a	Stationen	2	4	4a
10 Reigoldswil, Post <small>100 L.F.</small>	6 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	Von Basel an <small>110/110</small>	11 <sup>00</sup>	11 <sup>00</sup>	11 <sup>00</sup>
1 Ziefen, Post <small>100</small>	6 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	Von Sissach an <small>110</small>	11 <sup>00</sup>	11 <sup>00</sup>	11 <sup>00</sup>
2 Beuggen	6 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	10 Liestal, Bahnhof <small>100</small>	7 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>
3 Bubendorf, Post <small>110</small>	6 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	11 Liestal, Stadt (Engel) <small>100</small>	7 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>
4 Bubendorf, Bad <small>100</small>	6 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	12 Alt-Markt	7 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>
5 Alt-Markt	7 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	13 Bubendorf, Bad <small>100</small>	7 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>
6 Liestal, Stadt (Engel)	7 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	14 Bubendorf, Post <small>110</small>	7 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	7 <sup>00</sup>
7 Liestal, Bahnhof <small>100</small>	7 <sup>00</sup>	1 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	15 Beuggen	7 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	7 <sup>00</sup>
nach Basel ab <small>110/110</small>		1 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	16 Ziefen, Post <small>100</small>	8 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	7 <sup>00</sup>
nach Sissach ab <small>110/110</small>		1 <sup>00</sup>	5 <sup>00</sup>	17 Reigoldswil, Post <small>100</small>	8 <sup>00</sup>	6 <sup>00</sup>	7 <sup>00</sup>

1 Nur an Sonn- und Feiertagen  
2 Nur an Werktagen.

### Fahrtaxen:

Liestal, Bahnhof nach Reigoldswil	einstach	Fr. 1.40
Engel	-	1.20
Altmarkt	-	1.20
Bubendorf, Bad	-	1.-
Beuggen, Post	-	85
Beuggen	-	1.00
Ziefen, Post	-	1.00

zer längst selbstverständlich ist – das Ablesen eines an den Haltestellen angebrachten Fahrplanes – das wurde mittels aufgestellter Tafeln erst 1927 realisiert und fand natürlich den entsprechenden Beifall des reisenden Publikums.

### Die Tarifgestaltung

Die Beliebtheit jedes öffentlichen Verkehrsmittels hängt neben Betriebssicherheit und Pünktlichkeit nicht zuletzt von der Tarifgestaltung ab, und sie wiederum wird von der Art der Billettausgabe beeinflusst. So gewährt beispielsweise ein Retourbillet dem Kunden einen Rabatt; während aber eine solche Preis-

gestaltung für uns ganz selbstverständlich ist, wurde sie von der Autobus AG erst am 1. Oktober 1907 eingeführt, als sich die Betriebsrechnung zusehends konsolidierte. Und Ähnliches lässt sich bezüglich des Abonnementsangebotes sagen. 1911 brachte eine Kindergärtnerin die Sache ins Rollen. Sie fragte nämlich an, wie hoch sich ein Abonnement für ein ganzes Jahr belaufen würde, wenn sie jeden Tag von Liestal nach Bubendorf und zurück fahre. Die Betriebsleitung zeigte ein Einsehen und setzte für diesen Sonderfall einen Abonnementspreis von Fr. 100.– fest – für damalige Verhältnisse ein stolzer Preis!

# Fahrpreise

## für **Autobus** ab Aeschenplatz

km	nach	Einfache Fahrt gültig 1 Tag Fr.	Retour gültig 3 Tage Fr.
5	Waldhaus	-50	-80
7	Schweizerhalle	-70	1.10
10	Augst	1.-	1.60
14	Schönthal	1.40	2.20
17	Liestal	1.60	2.30
19	Altmarkt	1.90	2.40
20	Bad Bubendorf	2.10	2.50
22	Bubendorf, Post	2.30	2.80
24	Beuggen	2.50	3.-
26	Ziefen	2.70	3.30
30	Reigoldswil	3.20	4.-

**Sonntagsbillette**, gültig Samstag/Sonntag von **Basel** nach **Reigoldswil** und zurück Fr. **3.50**, Kinder Fr. **1.80**

Fahrplan:

**Abfahrt nach Augst, Liestal** 7<sup>07</sup> 7<sup>40</sup> 10<sup>17</sup> 12<sup>18</sup> 13<sup>50</sup> 18<sup>15</sup> 20<sup>40</sup>  
 „ „ **Reigoldswil** 7<sup>07</sup> 10<sup>17</sup> 13<sup>50</sup> 18<sup>15</sup> 20<sup>40</sup>

Die Billette sind bei der Haltestelle Dufourstrasse 52 zu lösen. — 1 — Sonntag, W — Werktag.

**Extrafahrten für Gesellschaften und Vereine werden täglich zu mässigen Preisen ausgeführt.** Auskunft erteilt bereitwilligst das Betriebsbureau in Liestal Telefon 110 und Dufourstrasse 52. Telefon Zürich 17.58



Insgesamt kann der Autobus AG als einem «gemeinnützig wirkenden Unternehmen» attestiert werden, dass ihre Tarifpolitik von Anfang an sehr moderat war. Dem Jahresbericht von 1921 ist sogar zu entnehmen, dass das Unternehmen in diesem von der Krise gekennzeichneten Jahr – die «herrschende Verdienstlosigkeit in der Seidenbandweberei» machte sich bemerkbar und drückte auf die Passagierfrequenz – zu Gunsten der Bevölkerung auf eine Erhöhung der Fahrtaxen verzichtete. Dies, obwohl ihre Taxen im Rahmen sämtlicher konzessionierter Automobilunternehmungen der Schweiz die niedrigsten waren und sie,

wie der Jahresbericht der Autobus AG von 1956 stolz festhält, «überhaupt noch nie Subventionen in Anspruch nehmen musste». Auch 1933 bekräftigte das Unternehmen, seine Taxpolitik habe sich «im Interesse der Gegend den wirtschaftlichen Verhältnissen der arbeitenden Klasse angepasst. Eine Erhöhung der Arbeiter- und Schülerabonnemente würde diesen Volksschichten die täglichen Fahrten zur Arbeit und zur Schule verunmöglichen.» Tatsächlich standen die Taxen der Arbeiter- und Schülerabonnemente unter jenen der PTT-Tarife.

1956 wurde die Fahrtax-Altersgrenze für Kinder heraufgesetzt. Seither fahren Kinder bis zum 6. Altersjahr in Begleitung Erwachsener taxfrei, Jugendliche der Altersstufe 6 bis 16 zur halben Taxe. Seit 1960 werden schliesslich in Zusammenarbeit mit den SBB Rundreise- und Familienbillette abgegeben.

Ende 1975 wurde ein neues Tarifsystme eingeführt. Es beruht auf einem Flächenzonentarif und löste das alte Tarifkilometer-System ab. 1976 trat die Autobus AG mit der BLT Baselland Transport AG in ein betriebliches Vertragsverhältnis ein. Am 1. Juni 1987 wurde in der Folge der erste integrale Tarifverbund der Schweiz Wirklichkeit. Zum Preis von 40 Franken monatlich konnten damit rund 600'000 Einwohner aus über 150 Gemeinden in sechs Kantonen der Nordwestschweiz ein Verbundnetz von mehr als 750 km benützen. Die einheitliche Tarifgestaltung hatte zur Folge, dass die früher von Unternehmung zu Unternehmung verschiedenen Tarife nur noch Erinnerung an eine weniger grosszügige Vergangenheit sind.



Elegante Billetter-Tasche



1 | Orion-Wagen, 1905 2 | Berna-Wagen, 1918 3 | FWB-Dreiachser, um 1930 4 | Martini-Wagen, 1905 5 | 6 | FWB-Dreiachser, 1926



## Die Fahrzeugparade

Selbstverständlich änderte die Autobus AG Liestal in den 100 Jahren ihrer Geschichte mit dem Aussehen und dem Anstrich der Linienbusse immer wieder ihr Outfit. Hier eine kleine Fahrzeugparade. Sie beginnt mit den pionierhaften Orion- und Martiniwagen um 1905 und dem ersten am Ende des Ersten Weltkriegs 1918 erworbenen Berna-Wagen; er erinnert an die Anfangszeiten der Unternehmung und wurde von seiner Form her als «gefällig» eingestuft.



7 | FBW-Autobuszug, 1930 8 | 9 | Reisebus mit und ohne Verdeck 10 | Innenraum eines FWB 11 | FBW-Zugwagen mit Andersen-Anhänger, 1930 in Ziefen



1



2



3

Darüber hinaus entsprach er in ganz besonderer Art und Weise den Zeitbedürfnissen, denn er bot, abgesehen von seiner Bequemlichkeit, «infolge des grösseren Luftraumes und der rationellen Ventilation speziell während der Grippepidemie eine schätzenswerte Annehmlichkeit». 1974 brachte ein soeben aus der Revision gekommener FBW-Wagen als erster das frische Gelb der neuen Autobus AG auf die Strasse, und 1979 wurden drei neue Gelenkbusse im Zeichen des 75-jährigen Bestehens auf die Dörfer Reigoldswil, Liestal und Birsfelden getauft.



4



5

1 | Saurer CT 2 DL, 1950/51 2 | Saurer mit offenem Verdeck 3 | «Der Milcher», Büssing, 6 Zylinder, 1954 4 | Saurer, 6 Zylinder, 1954 5 | FBW-Linienbus, 1948



6



7



8



9



10



11

6 | 7 | Saurer-Reisewagen, 1950 8 | Hochzeit 9 | FWB-Linienbus 10 | FWB mit Moser-Anhänger 11 | Büssing-Reisewagen, Frontlenker, 1955



1



2



3



4



5



6

1 | 3 | Eidg. Turnfest 2002 im Baselbiet, im Einsatz rund 100 Gelenkbusse 2 | FCB-Fans in Liverpool 4 | Drögmöller, 1998 | 5 Südwärts 6 | In Holland mit AAGL



7



8



9



10



11



12

7 | Ikarus, 1975 8 | Magirus Deutz, Stadtbus Rheinfelden, 1975 9 | Hochzeitsfahrt 10 | Erster Gelenkbus, 1979 11 | Car in den Siebzigerjahren 12 | Säulibus, 1990

# Vom Dorf-zu-Dorfbus zum Stadtbus

Das Jahr 1975 brachte der Autobus AG eine nachhaltige, in den Kanton Aargau führende Neuorientierung: Der bewährte Von Dorf-zu-Dorf- oder Überlandbus mauserte sich damals zum Innerorts- oder Stadtbus. Die Rede ist von der Eröffnung des «Stadtbusse Rheinfelden» (Linie 85/86), der am 28. September zum ersten Mal seine 10,7 km lange Strecke abfuhr. Was das Tram für Basel bedeutet, brachte der Stadt Rheinfelden – der Motropole des Fricktals – eine verkehrsmässig engere Anbindung der Aussenquartiere an das Zentrum. Zwei Linien waren entstanden; die eine bediente ab Bahnhof das westliche Augarten-Wohnquartier, ein zweiter Kurs erschloss die östlichen Siedlungsgebiete, insbesondere auch die Heil- und Pflegeanstalten, das Kurzentrum und die Solbadklinik.

Zweifellos – die Schaffung des Stadtbusse Rheinfelden hat ganz wesentlich dazu beigetragen, dass sich die Bewohner der in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts weit über die Grenzen der Stadtmauer hinausgewachsenen Stadt wirklich als Rheinfelder verstehen können, dass sie Identität gewonnen haben. Der Stadtbus trug und trägt indessen nicht nur zu einem gestärkten gesellschaftlichen und politischen Wir-Bewusstsein bei, er ist auch in wirtschaftlicher Hinsicht von einigem Gewicht, bringt er doch eine merkliche Belebung der Innenstadt mit ihrem reichen Einkaufsangebot.



Oben:  
BBR Busbetrieb  
Rheinfelden

Unten:  
Törli Liestal

Rechts:  
Früher: Einfahrt in die  
Altstadt Rheinfelden



Wer als Ortskundiger heute auf der Rheinstrasse nach Liestal fährt, wird beim besten Willen nicht ausmachen können, wo der Frenkendorfer Bann aufhört und Liestal beginnt – längst sind die zwei Siedlungen zu einer geschlossenen Agglomeration zusammengewachsen. Umso dringender stellte sich darum auch in Liestal und seiner Umgebung die Frage nach der Erschliessung der verschiedenen neu entstandenen Quartiere durch ein öffentliches Verkehrsmittel. Und so wurde nach dem Motto «Was dem einen recht ist, ist dem anderen billig» in Befolgung des Rheinfelder Rezeptes am 1. April 1976 im Rahmen eines kleinen Volksfestes der «Regionalbus Liestal» (Linie 75/78) eröffnet; er brachte mit einer Länge von 19,9 km die verkehrsmässige Verknüpfung von Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal und Lausen und zeichnete sich von allem Anfang an durch eine über Erwarten gute Frequenz aus. Und so erfüllte sich problemlos, was kurz nach der Eröffnung des Gemeinschaftswerkes der Gemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal und Lausen prophezeit wurde: «Es dürfte wohl heute schon ausser Zweifel stehen, dass dieser Regionalbus Liestal nach Ablauf der vorerst auf zwei Jahre begrenzten Probezeit nicht mehr zu vermissen sein wird.» Seit 1. Juni 1978 ist er definitiv einer der Eckpfeiler des Angebots der Autobus AG Liestal.

# Das ungebremste Wachstum

Klein und bescheiden – so etwa könnte man die Anfänge der Autobus AG umschreiben.

## Statistiken

Zur Erinnerung: 1906 verkehrt der Omnibus der Autobus AG zwischen Liestal und Reigoldswil täglich viermal in beiden Richtungen – die Linie zählt 13,1 km – 3 Chauffeure und 2 Billetteure bewältigen die Arbeit, und in den beiden Kopfstationen stehen je eine Werkstätte und eine Wagenhalle zur Verfügung.

Zur Erinnerung: 1910 wurde der Jahresbericht erstmals gedruckt. Es geschah dies vor allem, «um die Creditschwierigkeiten zu beseitigen». Nicht nur sollte jeder Aktionär bedient werden; man wollte auch «eine Anzahl in Reserve halten zur Vorweisung und Abgabe an Geschäftsfirmen, mit denen man in Verkehr zu treten wünschte». So bescheiden war man vor rund hundert Jahren!

Und dann wächst und wächst das Unternehmen. Im Jubiläumsjahr 1955 zählt sein Liniennetz 58,2 km, wozu noch eine Luftseilbahn und ein Skilift kommen – in Reigoldswil steht zusätzlich zur Wagenhalle ein Warteraum mit Billettausgabe zur Verfügung, in Liestal ein Verwaltungsgebäude mit Dienstwohnung, Wagenhalle und Servicestation – der Personalbestand zählt jetzt 17 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (neben dem Geschäftsführer eine Prokuristin, zwei Büroangestellte, ein Garagechef, ein Bahnmeister der Luftseilbahn, zwei Automechaniker, fünf Wagenführer, ein Aushilfswagenführer, drei Billetteure und ein Automechanikerlehrling) – und der Wagenpark ist auf 18 Einheiten angewachsen, nämlich 3 Personenanhängerwagen, 1 Personen-Kleinwagen, 2 Lastwagen, 2 Post- und 1 Skianhänger. Heute vor dem Hundert-Jahre-Jubiläum sieht die Bilanz folgendermassen aus:

## Liniennetz

Gesamtlänge der Linien	111,2 km
------------------------	----------

## Wagenbestand

2-Achsen-Autobusse	25
Gelenkbusse	10
Reisebusse	3
Kleinbusse	5
Servicewagen	1
Anhänger	3
<b>Total</b>	<b>47</b>

Damit stehen den Reisenden 2003 nicht weniger als 3557 Plätze (1451 Sitz- und 2105 Stehplätze) zur Verfügung.

## Anzahl Mitarbeitende

Unternehmensleitung, Verwaltung	5
Fahrdienst	72
Werkstatt, Reinigung	5
<b>Total</b>	<b>82</b>

## Geschäftsergebnis 2003

Gesamtertrag	16 722 908
Gesamtaufwand	16 621 173
Jahresgewinn	101 735

Was aus der zeitlichen Distanz so selbstverständlich erfolgreich erscheint, entpuppt sich, wenn man Jahresbericht um Jahresbericht durchgeht, als eine oft mühsame Bergundtalfahrt. Erst ab 1960 beginnt sich eine Periode der Beruhigung und der Stabilisierung abzuzeichnen, die aber bald wieder einem ungestümen Wachstum Platz macht. Wie lässt sich diese Entwicklung erklären?



### Neue Buslinien

In den Sechziger- und Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts befand sich der Kanton Basel-Landschaft in einer eigentlichen Aufbruchsituation. 1950 zählte er 107 649 Einwohnerinnen und Einwohner, nur dreissig Jahre später hatte sich die Bevölkerung mit 221 266 Bewohnern mehr als verdoppelt.

Auch die drei Dörfer des Fünflibertals waren von dieser Entwicklung nicht unberührt geblieben, sie waren von 3429 auf 4601 Einwohner angewachsen. Eine gewaltige, die Landschaft verändernde Baueuphorie war die Folge dieser auch gesamtschweizerisch einzigartigen Entwicklung. Das Baselbiet stand im Zeichen des Aufbruchs in eine neue Zeit und sein Leitmotiv hiess: Ausbau und Wachstumsbewältigung. Es mussten Spitäler, Schulen, Schnellstrassen und Einkaufszentren geschaffen werden, und es galt auch den öffentlichen Verkehr zu fördern. Die Autobus AG Liestal stand mitten drin in diesem Strudel neuer Anforderungen; folgerichtig baute sie ihr Liniennetz aus.

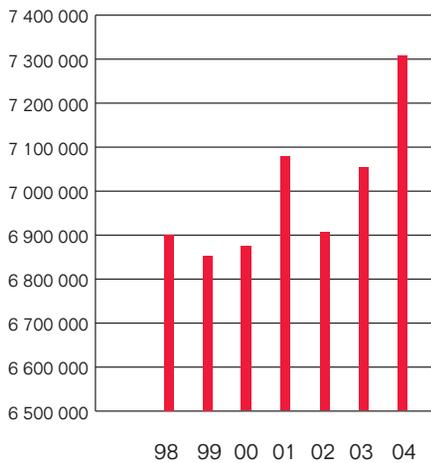
### Entwicklung Liniennetz

1905, bzw. 1928:	
Linie 70 Reigoldswil–Liestal–Basel	29,7 km
1949	
Linie 71 Reigoldswil–Titterten– Arboldswil–Bubendorf	11,2 km
1975	
Linie 85/86: Stadtbus Rheinfelden	10,7 km
1976	
Linien 75–78: Regionalbus Liestal, Lausen, Frenkendorf und Füllinsdorf	18,8 km
1976	
Linie 84 Pratteln SBB–Kaiseraugst/ Liebrüti–Rheinfelden SBB	9,8 km
1981	
Linie 83 Pratteln–Augst–Arisdorf	14,9 km
2001	
Linie 80 Liestal–Pratteln–Basel	16,6 km
<b>Total</b>	<b>111,2 km</b>

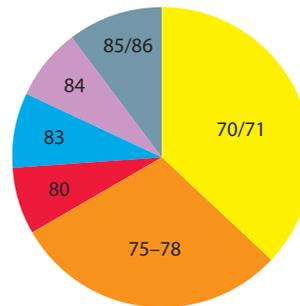
Was so einfach aussieht, ist das Resultat langfristiger Planungsarbeit. Die Jahresberichte verraten es: Neue Linien konnten nicht einfach hingezaubert werden. Sie waren auf wirtschaftliche Tauglichkeit und auf optimale Streckenführung zu prüfen und erlitten darum immer wieder Veränderungen.



Beförderte Fahrgäste im Linienverkehr pro Jahr



Beförderte Fahrgäste pro Linie in Prozent im Jahr 2004

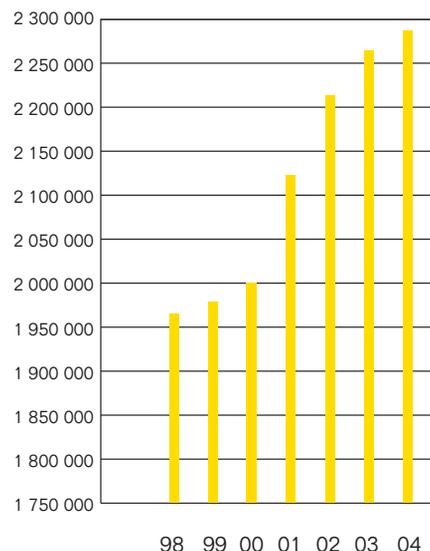


Wie sehr dem Liniennetz differenzierte Überlegungen zu Grunde liegen, verrät beispielsweise die 2001 eingeführte Buslinie 80 Basel–Schweizerhalle–Pratteln–Liestal, die so genannte Shoppinglinie. Wer auf einer Karte das Liniennetz der Autobus AG studiert, wird bald einmal feststellen, dass diese Linie zwischen Liestal und der Hülftenschanze sowie zwischen der Saline und Basel parallel zur altbewährten Stammlinie 70 geführt wird. Planerische Fehlleistung oder planerische Absicht –

das ist die Frage. Die Begründung der Autobus AG schafft Klarheit. Die Linie 80 wurde zur Verbesserung der noch bescheidenen Marktausschöpfung des öffentlichen Verkehrs im unteren Ergolztal sowie zur besseren Erschliessung der sich stark entwickelnden und verkehrintensiven Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete in Pratteln eingeführt. Dank der teilweisen Parallelität der Linien 70 und 80, die beide im Halbstundentakt verkehren, resultierte überdies eine markante Angebotsver-



Gefahrene Kilometer pro Jahr



besserung, indem nun auf den gemeinsamen Abschnitten den Passagieren ein attraktiver Viertelstundentakt angeboten werden kann.

Die Autobus AG sorgt also insgesamt für ein engeres Zusammenrücken der Region. Wenn auch Liestal Sitz des Unternehmens ist, Kantonsgrenzen vermögen ihre Verkehrszuständigkeit nicht zu behindern, was u.a. auch die Linie 84 belegt, die das untere Fricktal mit Pratteln und Basel verbindet.

### Rekordzahlen: von Fahrkilometern und Passagierfrequenzen

Zum Wachstum gehören fast selbstverständlich auch Rekordzahlen; sie betreffen zum einen die Fahrkilometer, zum anderen die Passagierfrequenz. Wir vergleichen die Anzahl der gefahrenen Kilometer: 1910 waren es 51 700 km. Im Jahr 2003 betrug die Fahrleistung für Linienfahrten 2 107 046 km, für Extrafahrten 145 143 – eine erstaunliche Steigerung, die nicht nur mit dem von Jahrzehnt zu Jahrzehnt erweiterten Netz der Betriebslinien zu erklären ist, sondern vor allem auch auf die Vermehrung der gefahrenen Kurse zurückzuführen ist. Waren es beispielsweise im Oktober 1906 bis 30. April 1907 werktags von Liestal nach Rei-

goldswil und umgekehrt je vier Kurse, so sind es unterdessen insgesamt 65 geworden. Würden wir alle seit Eröffnung im Jahre 1905 bis Ende 2003 gefahrenen Kilometer addieren, wir kämen auf mehrere Erdumdrehungen.

### Vom Wachstum der Werkstätten

Ein Automobilunternehmen ist ohne betriebseigene Werkstätte nicht denkbar; auch braucht es Räumlichkeiten, um nachts die ruhenden Fahrzeuge unterzubringen. Vermochten anfänglich bescheidene Lokalitäten in Reigoldswil und am Gestadeckplatz in Liestal diese Bedürfnisse schlecht und recht abzudecken, so drohte der Betrieb bereits in den Achtzigerjahren angesichts der vervielfachten Dienstleistungen und eines vergrößerten Personalbestandes allmählich aus den Nähten zu platzen. Eine umfassende Sanierung drängte sich auf. Sie wurde 1981 an der Industriestrasse 11 in Liestal mit einer grosszügigen Anlage realisiert, die Büroräume, Werkstätten und Wagenhallen vereinigt. Der Neubau garantierte eine ökologisch und wirtschaftlich vertretbare Geschäftsführung, musste aber bereits 2004 optimiert und ausgebaut werden – sowohl bezüglich der Einstellplätze für die Fahrzeuge wie auch hinsichtlich der übrigen Infrastruktur.

# Liniennetz ab 12.12.2004

## Inbetriebnahme Bahn und Bus 2000

<b>70</b>	Reigoldswil–Liestal–Basel Aeschenplatz	29,2 km
<b>71</b>	Reigoldswil–Titterten–Arboldswil–Bubendorf	11,2 km
<b>76–78</b>	Regionalbus Liestal und Umgebung	18,8 km
<b>80</b>	Liestal–Pratteln–Basel Aeschenplatz	16,6 km
<b>83</b>	Pratteln–Augst–Arisdorf (Liestal)	14,9 km
<b>84</b>	Rheinfelden–Kaiseraugst–Augst–Auhafen	11,3 km
<b>85/86</b>	Stadtbus Rheinfelden	10,7 km
	Total	112,7 km



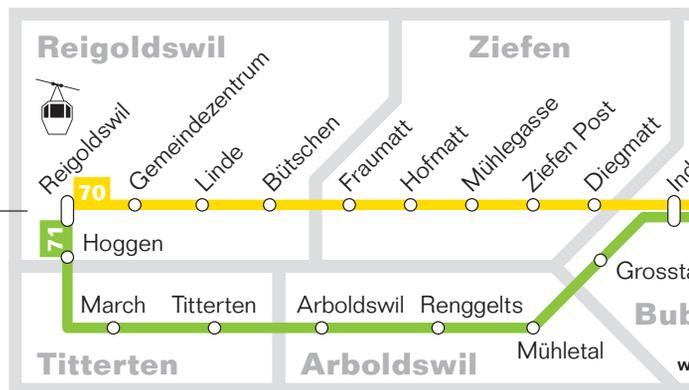
  
www.bvb-basel.ch

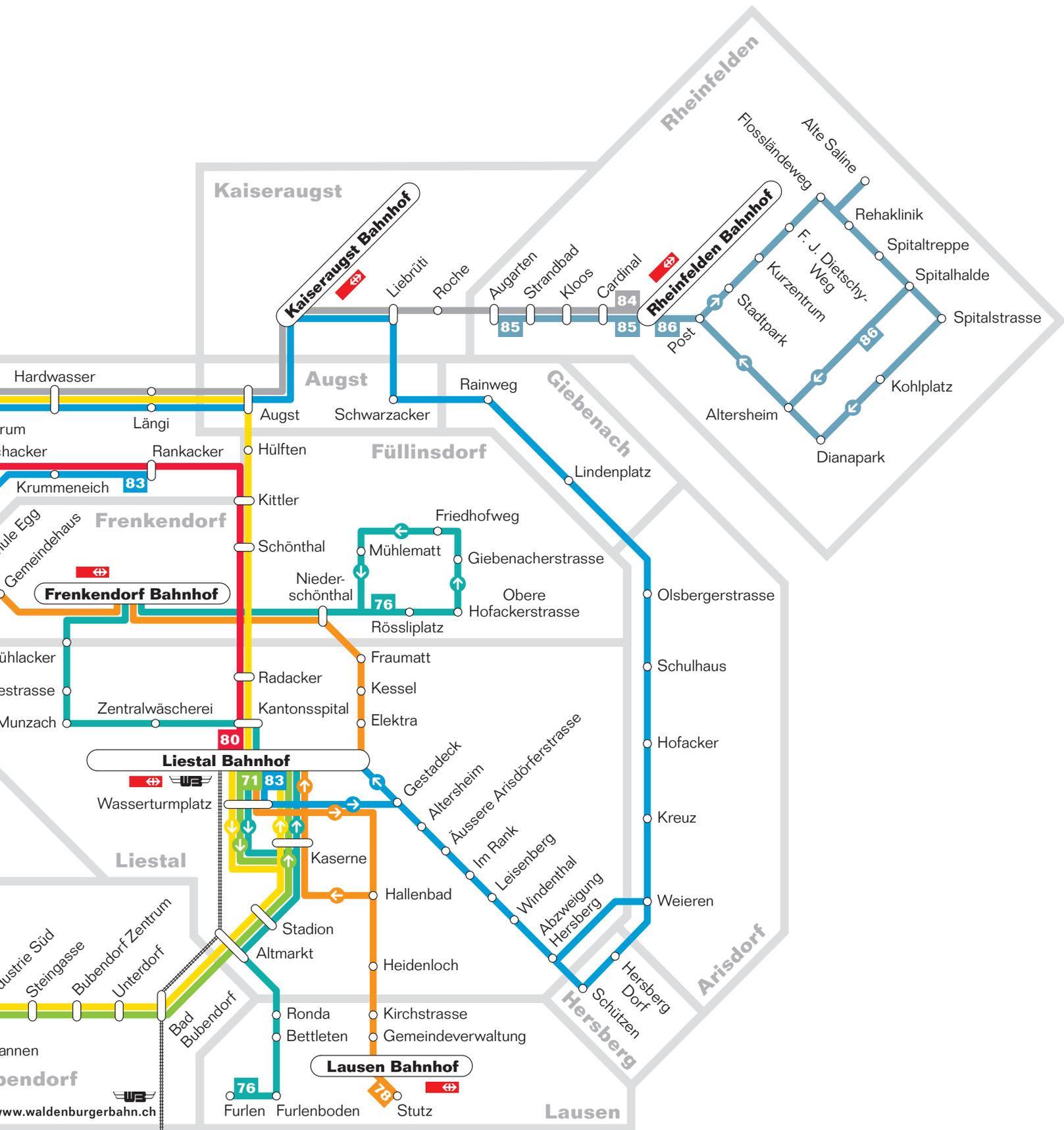
  
Linie 60  
Biel-Benken  
www.blb.ch

**autobus.ag.liestal...**

  
Luftseilbahn  
Reigoldswil  
Wasserfallen  
www.wasserfallenbahn.ch

  
Linie 91  
Bretzwil  
Waldenburg  
www.blb.ch





## «... eine Buslänge voraus.»



Mit diesen Worten umschrieb die Autobus AG in ihrem Geschäftsbericht 1999 kurz und träf ihre Unternehmungsstrategie und -philosophie. Sie tat es vor dem Hintergrund des im gleichen Jahr erworbenen SQS-Zertifikats, einer Bescheinigung, dass das Unternehmen gemäss den internationalen Normen für Qualität, Management, Qualitätssicherung und Umweltmanagement geführt wird.

Eigentlich hätte ja die Autobus AG diese Auszeichnung schon 1905 verdient, erlangte sie doch damals als erstes Autobus-Dienstleistungsunternehmen die eidgenössische Konzession. Schon damals war sie somit allen anderen Unternehmen nicht nur um eine Nasen-, sondern um eine ganze Buslänge voraus. Greifen wir – gewissermassen als Illustration des ISO-Zertifikates – aus dem bunten Strauss der Beurteilungskriterien zwei typische Merkmale der Autobus-AG-Geschichte heraus:

### **Der innovative Betrieb**

Schon längst haben wir uns an die 18 m langen Gelenkbusse gewöhnt, sie sind zur Normalität geworden. Doch wem ist dabei schon bewusst, dass es die Autobus AG war, die 1929 als erstes Unternehmen in der Schweiz eine Art Vorgänger des Gelenkbusses, nämlich einen Automobil-Anhängerzug, eingeführt hat? Der damals in den Fahrdienst genommene FBW-Anhängerwagen – er wartete mit 34 Sitz- und 15 Stehplätzen auf – durfte auf seiner Jungfernfahrt nicht nur den Verwaltungsrat und die Presse begrüssen, auch der Regierungsrat war anwesend. «Die Betriebssicherheit des Anhängers war durch ein Fahrgestell mit 4 lenkbaren Rädern, die miteinander diagonal verbunden waren, gewährleistet, sodass der angehängte Wagen selbst in engen Kurven der Radspur des Vorderwagens folgte. Er war zudem mit



einer selbsttätigen Vierradbremse und einer Notbremse ausgerüstet.»

1989 ging als erster Linienbus ein Wagen der Autobus AG mit Vollreklame auf frohe Dienstfahrt. Er soll «unzähligen Fahrgästen viel Spass und Freude bereitet haben und hat viele Nachahmer gefunden».

Der Einsatz einer handbedienten Rollstuhlrampe gehört ebenfalls zur Erfolgsbilanz der Autobus AG. 1998 vermeldete der Geschäftsbericht stolz, die Rollstuhlrampe der Autobus AG Liestal mache Schule, mehrere Rollstuhlfahrer/-innen und Verkehrsbetriebe hätten die auf Sicherheit, Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit angelegte Einrichtung besichtigt. Heute sind praktisch alle Niederflrbusse mit einer Rollstuhlklappe ausgerüstet.

### **Der haushälterische und ökologische Betrieb**

Durch all die Jahre lässt sich immer wieder beobachten, wie sorgfältig und haushälterisch die Verwaltung mit dem ihr anvertrauten Kapital umgegangen ist. Als beispielsweise 1907 die Rechnung sehr schlecht ausfiel, weil die Reparaturen in einer fremden Werkstatt vorgenommen werden mussten, entschloss sich der Verwaltungsrat, eine eigene Werkstätte einzurichten. Sie versetzte den Betrieb fortan in die Lage, nicht nur die eigenen Arbeiten, sondern «soweit tunlich, auch Privateaufträge auszuführen».

Vorrang hatten natürlich immer die eigenen Wagen. So transformierte die Werkstatt, als 1961 ein seit 1932 im Einsatz stehender Anhänger als Personentransporter ausgedient hatte, sein Chassis zu einem Lastwagenanhänger für Milchtransporte, nur die Karosserie wurde verschrottet. Im Übrigen wurden Wagen, die



ausgedient hatten, aber nicht mehr instand gestellt werden konnten, auseinander genommen; dank Verkauf überlebten auf diese Weise einzelne ihrer Bestandteile – Räder, Achsen usw. – als Transplantat in anderen Autos. Was heute zu den Grundtugenden eines zugleich

ökologisch und ökonomisch geführten Unternehmens gehört – der Recyclingansatz –, war also für die Autobus AG Liestal von Anfang an reine Selbstverständlichkeit. Als erster Verkehrsbetrieb in der Schweiz rüstete die Autobus AG Liestal 1996 einen Bus mit dem Abgasreinigungssystem CRT (kontinuierliche Regeneration) aus. Dieses System vermindert den Ausstoss von Russpartikeln, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe um 90%. Weil sich das CRT-System sehr gut bewährte, machte das Beispiel der Autobus AG Liestal Schule. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft charakterisierte das CRT als «verheissungsvolle» Variante eines Partikelfilters; damit das System funktioniert, braucht es praktisch schwefelfreies Diesel. So konnte die Autobus AG im Jahr 2000 mit dem Hinweis auf rund 21 Millionen Ökokilometer – sie waren mit Partikelfiltern oder Oxikat und schwefelfreiem Diesel gefahren worden – «eine schöne Bilanz im Dienste des Umweltschutzes» ziehen. Und wer es nicht schon gewusst hat, der dürfte es beim Lesen dieser Zeilen verstanden haben: Ökologisches Verhalten und Umweltschutz ist gerade für ein Autobusunternehmen alles andere als einfache Tagesroutine. Um über das Lippenbekenntnis hinaus zu nachhaltigen Ergebnissen zu kommen, braucht es aber die Ausdauer und das Fachwissen einer ganzen Crew.

PS: Dass die Autobus AG Liestal zukunftsorientiert denkt und plant, wurde auch an der Generalversammlung im Mai 2004 deutlich. Da wurde nämlich eine Statutenänderung beschlossen, die es der Geschäftsleitung zur Sicherung des Unternehmens im Zeichen des immer stärker werdenden Wettbewerbs ermöglichen soll, in Zukunft auch Kooperationen oder Partnerschaften mit anderen Betrieben im In- wie auch im nahen Ausland einzugehen.



1



2



3



4



5



6

1 | 3 | 5 Das erste Depot am Gestadeckplatz von der Gründung bis 1981 2 | Depot Busbetriebe Rheinfelden, 1998 4 | 6 | Depot Reigoldswil, 1953 und 1979



7



8



9

7 | Industriestrasse 11, nach der Erweiterung im Dezember 2004 8 | Industriestrasse 11, ab Oktober 1981 9 | Neue Mercedes Citaro-Busse 2004

# Das Schlusswort der Jubilarin – ihr Dankeschön geht an ...

## ... die Auskunftspersonen

**Der Reporter: Es freut mich, dass es uns gelungen ist, rechtzeitig auf Ihr grosses Jubiläumsfest Ihr Autobus-Erinnerungsbuch zusammenzutragen und herauszugeben. Leicht war es ja nicht, all das, was sich in Ihrem langen Leben ereignet hat, auf wenige Seiten zusammenzudrängen. Wir hoffen aber, dass Sie sich in diesem Lebensbericht wiedererkennen und dass es uns gelungen ist, die richtige Auswahl zu treffen.**

Die Jubilarin: Gewiss, Sie haben es sich nicht leicht gemacht, und ich finde es auch schön, dass Sie mich noch einmal zu Worte kommen lassen und Sie ganz entgegen den Gepflogenheiten der Journalisten auf das letzte Wort verzichten. Ob Sie die richtige Auswahl getroffen habe, fragen Sie. Das kann ich nicht beantworten, wahrscheinlich wird es erst zu klären sein, wenn wir alle noch mehr zeitliche Distanz zum Autobusgeschehen der letzten hundert Jahre haben werden. Aber eines halte ich Ihnen zugute: Sie haben sich glücklicherweise nicht nur mit vergilbten Archivakten herumgeschlagen, sondern immer wieder das Gespräch mit Zeitgenossen – ehemaligen Angestellten oder auch Passagieren – gesucht. Es hat mich gefreut, all diesen Leuten, die ich natürlich gut

kannte, zwischen den Zeilen in dieser Schrift wieder zu begegnen. Ihnen gebührt ein herzliches Dankeschön: Hans Breitenstein, Reinach; Frau Susi Fehr-Stohler, Arboldswil; Frau Yvonne Fenn-Senn, Liestal; Fritz Epple, Liestal; Walter Frey, Reigoldswil; Marcel Guthauser, Zeiningen; Frau Ruth Meyer, Frenkendorf; Alfred Oberer, Liestal; Emil Probst, Frenkendorf; Max Schneider, Liestal; Franz Stohler, Ziefen; Kurt Tanner, Reigoldswil; Willi Wenk, Hölstein.

In diesen Dank sind auch einzuschliessen Otto Rebmann, Verfasser der 50-Jahre-Jubiläumsschrift und Walter Kohler, Verfasser der 75-Jahre-Jubiläumsschrift.

Ich habe die Auskunftspersonen erwähnt, die mit ihrem Wissen diese Jubiläumsschrift angereichert haben, ich meine aber, dass selbstverständlich auch all die vielen Betriebsleiter, Verwaltungsräte, Verwaltungsratspräsidenten und Mitglieder der Kontrollstelle, die während der vergangenen hundert Jahre für das Gedeihen der Autobus AG gesorgt haben, eine Erwähnung verdienen. Sorgen Sie doch bitte dafür, dass dies geschieht. Danke! Mein Schlusswort? Ich freue mich auf die nächsten hundert Jahre der Autobus AG!

Änisbrötli-Vorlage.  
Die Änisbrötli wurden den Chauffeuren anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Berglinie abgegeben.



**... die Behörden und  
die Leitung der Gesellschaft**

**Verwaltungsratspräsidenten**

Cäsar Erb, Liestal	1905
Reinhard Plattner, Reigoldswil	1905–1906
W. Nägelin-Rudin, Liestal	1906–1908
Albert Handschin, Liestal	1908–1921
Dr. Albert Wirth, Liestal	1921–1925
Gustav Schneider, Reigoldswil	1925–1926
Walter Zeller-Koller, Liestal	1926–1965
Dr. Hans Eckert, Reinach	1965–1972
Willy Senn-Zeller, Liestal	1973–1978
Dr. Paul Rosemund, Liestal	1979–1982
Karl Flubacher, Läuelfingen	1982–1983
Hans Berger-Camenisch, Augst	1984
Rolf Eberenz-Lienhard, Reinach	1985–1992
Hans Sutter-Tschopp, Arboldswil	1993–2002
Ernst Thöni-Martin, Pratteln	1999–

**Betriebsleitung**

A. Buser-Sauer, Liestal	1906–1912
H. Strübin-Köchlin, Liestal	1912–1919
Walter Zeller-Koller, Liestal	1919–1965
Rösli Dehning, Liestal	1921–1966
W. A. Miescher, Basel	1966–1971
Willy Senn-Zeller, Liestal	1966–1973
Felix Hämmerle, Pratteln	1974–1979
Willy Senn-Zeller, Liestal	1979–1982
Urs Haener-Gasser, Lausen	1982–2001
Hansruedi Bieri-Otz, Itingen	2002–

**Verwaltungsräte**

Cäsar Erb, Liestal	1905
L. Roth-Tüller, Liestal	1905
August Holinger, Liestal	1905
Th. Preiswerk, Reigoldswil	1908–1921
Hermann Probst, Reigoldswil	1905–1920
August Matt, Ziefen	1905–1922
Adolf Brodbeck, Liestal	1905–1922

A. Buser-Sauer, Liestal	1905–1913
Reinhard Plattner, Reigoldswil	1905–1920
W. Nägelin-Rudin, Liestal	1905–1908
Albert Handschin, Liestal	1908–1921
Gustav Schneider, Reigoldswil	1909–1925
Hans Strübin-Köchlin, Liestal	1912–1920
Walter Zeller-Koller, Liestal	1920–1965
Dr. Leo Zehntner, Reigoldswil	1920–1929
Dr. Albert Wirth, Liestal	1920–1929
Emil Weber-Schneider, Reigoldswil	1921–1938
Carl Spinnler, Liestal	1922–1925
Emil Rudin-Tschopp, Ziefen	1924–1932
J. Mosimann, Birsfelden	1925–1934
Paul Brodbeck-Broggi, Liestal	1926–1932
Carl Suter-Glinz, Schweizerhalle	1932–1941
Karl Lüdlin-Jenny, Liestal	1932–1947
Jean Eschbach-Weisskopf, Liestal	1932–1959
Emil Zeller-Bannier, Ruchfeld	1932–1957
Max Jundt, Bubendorf	1934–1943
	1954–1955
Jakob Schwander, Reigoldswil	1942–1946
Ernst Wahl, Bubendorf	1944–1947
	1947–1954
Heinrich Abegg, Allschwil	1947–1962
Erwin Miesch, Titterten	1952–1972
Walter Straumann	1955–1962
Rösli Dehning, Liestal	1958–1967
Ernst Mangold, Liestal	1960–1972
Willy Senn-Zeller, Liestal	1963–1981
Ernst Loeliger, Binningen	1963–1972
Dr. Hans Eckert, Reinach	1965–1972
Paul Vogt, Liestal	1965–1972
	1982–1983
Bruno Thommen, Bubendorf	1968–1971
Hans Berger-Camenisch, Augst	1969–1972
Ernst Schneider-Sobol, Richterswil	1969–1978
Dr. Hans Tanner, Reigoldswil	1969–1972
Franz Tschopp-Pini, Liestal	1969–1972
René Meyer-Lackner, Bubendorf	1972
Dr. Ralph Cramer-Weidmann, Therwil	1973–1978

Fritz Epple, Liestal	1979–1983	<b>Mitglieder der Kotrollstelle</b>	
Walter Kohler, Pratteln	1979–1982	Emil Marti, Liestal	1905–1908
Dr. Paul Rosenmund, Liestal	1982–1983	A. Rudin, Ziefen	1905–1908
Grety Senn-Zeller, Liestal	1979–1982	Herr Ronus, Basel	1908–1910
Paul Nyffeler, Seltisberg	1982–1984	Karl Nörbel, Liestal	1908–1912
Markus van Baerle, Reinach	1983	L. Rth-Täller, Liestal	1910–1912
Fritz Buser, Liestal	1984	Karl Lüdin, Liestal	1912–1913
Dr. Leo Frommer, Binningen	1984	H.A. Ritter, Liestal	1912–1915
Robert A. Jeker, Bottmingen	1984	Karl Gerster-Rosenmund, Liestal	1913–1918
Dr. M.H. Rapp, Muttenz	1984	Karl Schulz-Rosenmund, Liestal	1915–1929
Werner Spitteler, Bennwil	1984	Karl Gerster-Bider, Liestal	1918–1930
Dr. Rudolf Andretta, Allschwil	1985	Walter Meyer-Plattner, Reigoldswil	1929–1958
Theo Huber, Liestal	1985–1992	Jakob Honegger, Liestal	1931–1935
Dr. Hans Jundt, Liestal	1985–1992	Hans Wagner, Liestal	1935–1957
Kurt Frey, Liestal	1986–1989	Georg Recher-Tschopp, Ziefen	1946–1970
Hans Sutter, Arboldswil	1986–1992	Hans Schäfer, Seltisberg	1958–1971
Hansruedi Bieri-Otz, Itingen	1990–1999	Ernst Plattner-Sasse, Bretzwil	1959–1967
Rolf Heitz, Liestal	1990–1999	Ernst Riesen-Buser, Liestal	1968–1971
Karl Steiner, Bubendorf	1990–1999	Bruno Recher-Waiblinger, Ziefen	1971–1972
Rolf Rück, Lausen	1993–2002	Walter Buess-Wirz, Sissach	1972
Gilbert Hammel, Sissach	1999–	Jacques Stocker-Orthen, Sissach	1972
Ernst Thöni, Pratteln	1999–	Leo Schweizer, Liestal	1973–1975
Thomas de Courten, Rünenberg	2000–	Walter Nebiker, Arlesheim	1975–1980
Uwe Klein, Pratteln	2002–	Treuhand AG Liestal	1976
Dr. Dieter Völlmin, Lausen	2002–	Peter Tschopp, Liestal	1979–1980
		Peter Recher, Liestal	1979–1982

# Anmerkungen

## Auflösung Seiten 60 und 61

- 1 Hülfen
- 2 Bubendorf
- 3 Reigoldswil Endstation
- 4 Hofmatt/Ziefen
- 5 Reigoldswil Endstation  
(Ausschnitt Probstdenkmal)
- 6 Wetterfahne/Bad Bubendorf
- 7 Wasserturmplatz/Liestal
- 8 Waldhaus
- 9 Gutmatte/Liestal
- 10 Bad Bubendorf

## Anmerkungen

1. Suter Paul: Der Wasserfallenweg, ein vergessener Juraübergang, in: Basler Jahrbuch 1932, S. 99.
2. Suter Paul: Der Verkehr, in: Heimatkunde Reigoldswil, Liestal 1987, S. 193.
3. Rebmann Otto: 50 Jahre Autobus AG, Liestal 1955, S. 4.
4. Rebmann, S. 6.
5. Gewährsmann Max Schneider, Liestal.
6. 750 Jahre Bubendorf 1239–1989. Bubendorf 1989, S. 62 f.
7. Klaus Fritz: Basel-Landschaft in historischen Dokumenten, Liestal 1985. Band 3, S. 66.
8. Rebmann, S. 7.
9. Klaus Fritz: Basel-Landschaft in historischen Dokumenten, Liestal 1985. Band 3, S. 61f.
10. Gysin-Zehntner Friedrich: 1949, Titterten erhält Anschluss an den öffentlichen Verkehr, in: Heimatkunde Titterten, Liestal 2002, S. 97.
11. Rebmann, S. 60.
12. Klaus Fritz: Basel-Landschaft in historischen Dokumenten, Band 1. Liestal 1982, S. 221.
13. Rudin Wilhelm: Maisprach: Damals in den Jahren 1930–1950, Muttenz 1999, S. 24f.
14. 750 Jahre Bubendorf 1239–1989, Bubendorf 1989, S. 40.
15. Eggenschwiler Diana: in: «Auf den Spuren von unbelehrbaren Hebammen, streitsüchtigen Hausiererinnen und nachlässigen Hausfrauen ...», Quergängerin III, Basel, S. 51. Dazu auch: Franz Stohler und Hermann Senn: Die genossenschaftlich betriebenen Buchhüsli von Ziefen, Jurablätter, August 1980, S. 117 ff.
16. Meier Eugen A.: Rund um den Baselstab, Basel 1976, S. 249.
17. Wunderlin Dominik: Wasserfallen-Passwang – ein Reise(ver)führer, Reigoldswil 1998, S. 5f.

18. Salathé René: Der Passwang in der Kunst, in: Wasserfallen-Passwang – ein Reise(ver)führer, Reigoldswil 1998, S. 35ff.
19. ebd. S. 39.
20. Rebmann, S. 17.
21. Rebmann, S. 26.
22. Kohler Walter: 75 Jahre Autobus AG 1905–1890, S. 49f.
23. ebd. S. 89.
24. Basellandschaftliche Zeitung vom 28.4.1973.
23. ebd. 18.6.2001.
24. Gewährsmann Max Schneider, Liestal.

## Impressum

100 Jahre Autobus AG Liestal – Ein Unternehmen geht mit der Zeit Bilder und Geschichten aus Vergangenheit und Gegenwart 1905–2005

Herausgeberin  
Autobus AG Liestal  
Industriestrasse 11  
4110 Liestal

## Text

René Salathé, Dr. phil. Historiker,  
Reinach

## Fotos

Autobus AG, Liestal  
Hansruedi Bieri, Itingen  
Beat Eggenschwiler, Waldenburg  
Susi Fehr, Arboldswil  
Cyrill Jucker, Basel  
Hermann Senn, Ziefen  
Yvonne Fenn-Senn, Liestal  
Emil Wahl, Bubendorf  
Ernst Wolleb, Liestal  
Robert Wunderle, Möhlin

## Gestaltung

art-verwandt, Basel

## Lithos

McHighEnd, Allschwil

## Druck

Lüdin Druck AG, Liestal

