

Einer Jubilarin zum Hundertsten

Riehener Zeitung

1. Juni 1962

Würden wir kein Tram haben und wären die andern modernen Verkehrsmittel, vor allem das Auto, noch nicht erfunden, wir würden ein gehöriges Volksfest abhalten. Das Dorf wäre beflaggt, die Musik spielte, und Reden über die Völker verbindende Mission der Eisenbahn würden gehalten. An der Bahnhofstraße würde sich die Menschenmenge vor einem großen, stattlichen Bahnhof drängen, wie er einer Gemeinde, die in abschbarer Zeit 20 000 Einwohner zählt, wohl ansteht. Warum dieses Jubelfest? Wir feiern 100 Jahre Wiesentalbahn. Am 5. Juni 1862 fanden die Eröffnungsfeierlichkeiten statt, am 7. Juni wurde die Bahn dem Betrieb übergeben. — Doch nun haben wir seit mehr als einem halben Jahrhundert das Tram und sind mit ihm wohl versorgt, wenn wir auch gelegentlich an ihm etwas auszusetzen und zu schimpfen haben, und die oben erwähnten Fahrzeuge sind alle erfunden worden, sind nützlich und erfreuen uns oder auch nicht, je nachdem sie uns oder wir ihnen in die Quere laufen. Die Bahn aber ist für unser Dorf sozusagen wie Dornröschen hinter einer dichten Hecke verschwunden, und kein Königssohn will kommen, sie zu wecken und zu erlösen, im Gegenteil, es gibt nicht wenige, die sie ganz von unserm Boden vertreiben möchten. Das soll uns aber nicht hindern, der Geburtsstunde unserer Bahn kurz zu gedenken und zu gestehen, daß der Kohli uns einst gute Dienste geleistet hat, auch wenn, wie beim Tram, der eine und andere gelegentlich etwas auszusetzen hatte oder der Buurlipeiter seine Sprüche dazu machte. Fast hätte man sagen können: «Was sich liebt, das neckt sich.»

Als die Riehener 1862 zu ihrer Bahn kamen, hatten sie schon einige Jahre zuvor Gelegenheit gehabt, mit dem Dampfproß Bekanntschaft zu machen. 1855 hatte die Badische Bahn von Haltingen her Basel erreicht, und ein Jahr darauf wurde auch die Strecke Basel—Säckingen — zum Teil über Riehener Boden — eröffnet. 1854 konnten die Riehener schon mit der Centralbahn von Basel nach Liestal fahren. Und noch weiter zurück. Im Jahre 1839 war die Bahn auf dem linken Rheinufer von Straßburg her bis nach St. Louis, Burgliber gekommen. Da waren auch manche Riehener an Sonntagen nach St. Louis spaziert, um das sonderbare Fuhrwerk zu sehen, und abends fand das Berichten über das neue Weltwunder kein Ende. So schildert ein Neugieriger, wenn es auch kein Riehener war, in einem Briefe aus dem Jahre 1840 seine Eindrücke.

«Ich fand den Dampfswagen wunderschön. Die Form ist wie ein landschaftlicher Botenwagen; aber die Materie ist ein wenig solider. Es wurden schnell Wasser und Kohlen gefaßt, dann ging's wieder vorwärts. Der ganze Aufenthalt mochte eine starke Viertelstunde betragen. Das heißt schnell gefüttert! Ein paar Trompetenstöße gaben das Zeichen zur Abfahrt. Voraus gingen natürlich die feurigen Rosse mit dem feurigen Wagen; sowohl beim Kommen als beim Gehen husteten sie Feuer und Dampf aus, worüber man sich nicht verwundern soll; denn es ginge jedem so, wenn er so viel Wasser und Kohlen verschlucken müßte. Auf den Dampfswagen folgte der Bagagewagen, worin Waren und Gepäck enthalten waren; dann eine Art Omnibus, worin in einem runden, offenen Raume, auf einer blau angestrichenen Bank alles durcheinander saß. Dies wird der letzte Zehnbatzenplatz sein, ist aber für denjenigen, welcher die freie Luft vertragen mag und nicht sogleich des Todes wird, ein Regentropfen auf ihn fällt, der beste, weil er immer das Freie vor Augen hat und zusehen kann, was links und rechts passiert. Nun erst kommen die schönen Kutschen, die eigentlichen Herrensitze mit Polster und Decke und Fensterchen. Hier sind also die Ersten die Letzten. Ein dicker eiserner Ring bindet einen Wagen an den andern. An den Ecken sind lederne Ballen angebracht, damit sich die Wagen beim Aneinanderputschen nicht wehe tun. Denn vom Putschen sollen sie große Liebhaber sein, wie man von allen Seiten vernimmt, wo die feurigen Rosse eingeführt sind.»

Wir erinnern uns bei dieser Schilderung an die Spanischbrötlbahn. Die Riehener vor hundert Jahren könnten mit eigenen Augen feststellen, welche Fortschritte man im Zeitraum von zwanzig Jahren im Lokomotiv- und im Waggonbau gemacht hatte. Ihre eigene Bahn, die Wiesentalbahn, wurde auf Grund des Staatsvertrages von 1852 zwischen der Schweiz und Baden erbaut. Darin wurde in Artikel 35 bestimmt, daß wenn Baden eine Zweigbahn nach Lörrach über bäslerisches Gebiet zu führen wünsche, dies auf Kosten der Bahn und unter der Verpflichtung, in Riehen eine Haltestelle zu errichten, gestattet werde. Im Juli 1858 teilte die Großherzogliche Regierung der Basler Regierung mit, daß einige Fabrikanten aus dem

Wiesental im Verein mit anderen die Erbauung einer Eisenbahn von Kleinbasel nach Schopfheim beabsichtigten. Vom Gründungskomitee, an dessen Spitze der Basler Bischoff-Respinger stand, wurden die Vorteile der Bahn genügend hervorgehoben. Man vergaß nicht, von der Werterhöhung von Boden und Bodenerzeugnissen zu sprechen. Zwei Jahre später konstituierte sich die Gesellschaft zur Erbauung der Bahn. Präsident des Verwaltungsrates wurde der Basler Oberst Wilhelm Geigy. Die Gesellschaft erhielt die Konzession, aber der Landerwerb in unserm Bann bereitete ihr manche Schwierigkeiten. Die Riehener dachten offenbar an die verheißene Werterhöhung des Bodens. Wenn sie gar von den heutigen Bodenpreisen eine Ahnung gehabt hätten! Nun, die Bahn wurde eröffnet, und der Großherzog, der schweizerische Bundespräsident und ein weiterer Bundesrat waren dabei, und am Riehener Stationsgebäude hing versöhnend die Inschrift: «Rosen auf den Weg gestreut und die Harms vergessen!»

Wir wollen hier nicht die Fahrt durch alle Jahrzehnte getreulich mitmachen. Halten wir aber im Jahre 1906 stand die Station Riehen von 410 badischen Stationen an 16. Stelle, Lörrach an 7. So sahen Verkehre und Einnahmen in jener Zeit, in der Vortramzeit, aus:

Personenverkehr	1906	1907
Gelöste Fahrkarten	182 201	118 033
Arbeiterwochenkarten	9 218	9 897
Kilometerhefte	73	69
Einnahmen aus dem Personenverkehr	33 535	39 162 Mark
Güterverkehr		
Güterversand	1 193	705 Tonne
Güterempfang	2 655	2 664 Tonne
Einnahmen aus dem Güterverkehr	37 569	40 092 Mark
Frachtbriefabfertigungen:	Versand	4 954
	Empfang	6 358

1909 nahm Riehen im Personenverkehr die 16. Stelle ein, im Güterverkehr gar die 274. Es befand sich also weit hinter Lörrach und den industriereichen Ortschaften des Wiesentals. Zwischen 1906 und 1908 hatte im August 1908 die Eröffnung der Tramlinie Basel—Riehen stattgefunden. Man beschäftigte sich in jener Zeit in unserm Dorf vor allem mit der zukünftigen Führung der Tramlinie, denn «wir sind für die Zukunft einzig auf den Tram angewiesen. Die Wiesentalbahn verliert mit ihrer Verlegung — der neuen Badische Bahnhof war weiter vom Stadtzentrum entfernt — für unser Gemeinwesen ihre bisherige Bedeutung hinsichtlich des Personentransports», stellte der Verkehrsverein Riehen fest. Im September 1913 wurde der Badische Bahnhof eröffnet. Ein Jahr später tobte der Erste Weltkrieg. Die Station Riehen wurde geschlossen. 1921 wurde der Verkehr teilweise wieder aufgenommen, er erreichte aber seine einstige Bedeutung nicht wieder. Straßenbahn und Autos, auch Lastwagen, drängten die kleine Station immer mehr in den Hintergrund. Sie wurde auch während des Zweiten Weltkrieges wieder geschlossen.

Und heute? 46 Züge fahren täglich auf der Wiesentalbahn in beiden Richtungen, hat uns der freundliche Riehener Stationsvorstand, Herr Braun, verraten. Die Personenzüge halten auch in Riehen. Aber eben, da ist das Tram, da sind die Autos. Wie mancher Skifahrer früher noch die Bahn benützte, um ins Skigebiet zu gelangen, fährt heute im eigenen Wagen oder vertraut sich einem Autocar an. Und wie steht es mit dem Güterverkehr? Es werden nur noch Expreszüge und Gepäck befördert. So kommt es, daß immer wieder Stimmen laut werden, die finden, man könne die Bahn und Station ruhig aufheben. Dann müßten auch die sechs Barrieren nicht mehr bedient werden, und das Personal, das aus 13 Mann besteht, müßte ja heute nicht fürchten, daß es arbeitslos werde. Ich bin weder Eisenbahnfachmann noch sonst Verkehrspolitiker, kann also auch nicht voraussagen, was kommen wird. Einstweilen bin ich dafür, daß wir den 100. Geburtstag «unserer» Bahn doch nicht ganz vergessen.

E. W.