

70 Jahre Elektrifizierung der Wiesentalbahn



Idyllisch, der alte Riehener Bahnhof mit dem Zollamt links im Bild. Foto: Sammlung J. Wenk-Madoery

-lv- Vor 70 Jahren fuhr zum erstenmal eine elektrische Lokomotive von Basel nach Zell im Wiesental. Damit zählte die Badische Staatsbahn zu den Pionieren der Elektrifizierung, die in Europa anfangs dieses Jahrhunderts begann. Diesen ersten bedeutungsvollen Schritt im Jahre 1913 will die Bundesbahndirektion Karlsruhe mit einer Jubiläumsfahrt am Samstag, dem 17. September, feiern und in Erinnerung rufen. Genau von 10.02 - 10.12 Uhr wird der Jubiläumszug unter anderem auch in Riehen Station machen. Der Musikverein Riehen wird den Sonderzug musikalisch begrüßen und Gemeindepräsident Gerhard Kaufmann wird eine kleine Ansprache halten.

Die Wiesentalbahn vor der Elektrifizierung

Im Buch «Riehen - Die Geschichte eines Dorfes», das zur Feier der 450jährigen Zugehörigkeit Riehens zu Basel vom Gemeinderat 1972 herausgegeben wurde, schreibt Hans Adolf Vögelin in einem Aufsatz zur Geschichte der Wiesentalbahn: «Dass Riehen für schweizeri-

sche Verhältnisse sehr früh ans Eisenbahnnetz angeschlossen wurde, ist nicht auf einen Wunsch der Gemeinde, sondern auf den schweizerisch-badischen Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 zurückzuführen. Dieses Vertragswerk ermöglichte die Fortsetzung der 1847 von Freiburg nach Schliengen erstellten und 1851

bis nach Haltingen verlängerten badischen Staatsbahnlinie über Basel nach Waldshut, Schaffhausen und Konstanz. Das erste über Riehener Gemeindeboden führende Gleis brachte allerdings noch keine Haltestelle, es gehörte zur am 4. Februar 1856 eröffneten Teilstrecke Basel-Grenzach-Säckingen der erwähnten Hauptbahnlinie.» Der Artikel 35 dieses Staatsvertrages bot die Möglichkeit von Basel nach Lörrach eine Stichbahn mit einer Haltestelle in Riehen zu bauen. Das Grossherzogtum Baden war allerdings nicht in der Lage, die Finanzen für ein derartiges Projekt aufzubringen. Infolgedessen gründeten Wiesentaler Fabrikanten, unter ihnen befanden sich auch zahlreiche Basler, eine Privatbahngesellschaft. 1860 wurde mit der badischen Regierung ein Abkommen geschlossen, und die Bauarbeiten begannen. Ausser in Riehen traten beim Bau der Bahnlinie keine Schwierigkeiten auf. Die Tatsache, dass die Bahnlinie das Dorf mitten entzwei schnitt führte dazu, dass fast alles Land expropriert werden musste. Einzelne Bauern wurden - der niedrigen Preise wegen - handgreiflich und verübten Sabotageakte.

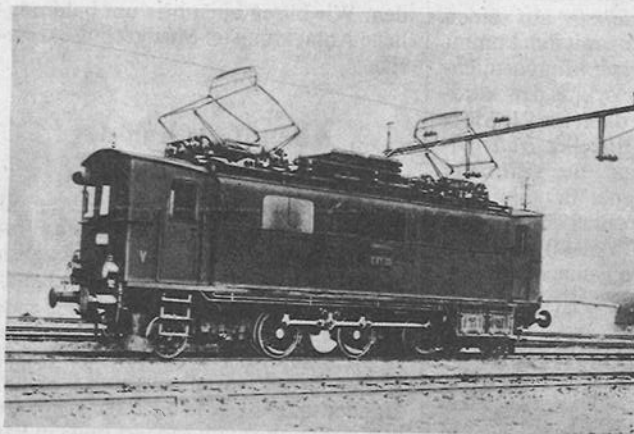
Trotz allem aber schienen die Riehener die neue Bahnlinie sehr zu schätzen,

denn 1906 nahm der Badische Bahnhof den sechsten Rang unter den 410 badischen Stationen ein. «Dabei war das Reisen aus zolltechnischen Gründen mit Unannehmlichkeiten verbunden», schreibt Hans Adolf Vögelin weiter. «Jeder Zug führte besondere 'Riechen-Wagen', und im Basler Badischen Bahnhof gab es einen speziellen Wartesaal, dessen Bahnsteigtüre zum Verdruss der Reisenden oft recht spät geöffnet wurde. Den Eilmarsch zum Zuge verfolgte das wachsame Auge eines badischen Zollbeamten.» 1876 wurde die Wiesentalbahn bis nach Zell verlängert und 1889 erwarb die Badische Staatsbahn das bisher privat betriebene Bähnlein.

Die Elektrifizierung 1913

Eingeweiht wurde die Bahn am 13. September 1913 mit dem «Rad-Dampfer», der ersten elektrischen Lokomotive in Deutschland überhaupt. Sie ähnelte stark den späteren «Krokodilen» der SBB, hatte aber den Nachteil, dass sie nicht lief. Die beiden Motoren lagen in Vorbauten und waren mit langen Stangen aneinander gekoppelt. Diese Stangen vibrierten derart stark, dass einmal eine gebrochen und zum Dach hin-

Fortsetzung auf Seite 5



Lokomotive E 61 09 die von 1913 bis in die dreissiger Jahre den Traktionsdienst besorgte



Lokomotive E 71 22, die bekannte «Eva Braun», die von 1930 bis 1956 das Gesicht der Linie prägte

Fortsetzung von Seite 1

70 Jahre Elektrifizierung der Wiesentalbahn

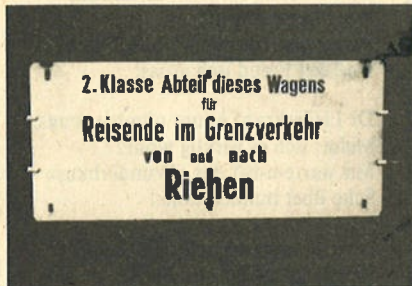
aus in eine angrenzende Wiese geflogen sein soll. Glücklicherweise ohne jemanden zu verletzen. Ihren Übernamen bekam diese Lokomotive von den grossen Abdeckkasten der Stangenlager, die wie die Radkasten eines Rad-Dampfers aussahen.

Für den elektrischen Zugsbetrieb standen neun schöne, aber auch nicht viel bessere Lokomotiven der Maschinenfabrik Karlsruhe zur Verfügung. Diese wurden vom Personal ihrer kleinen Räder und wirbelnden Triebstangen wegen liebevoll «Kaffimühli» genannt. Auch sie hatten die unangenehme Eigenschaft, manchmal ohne Grund auf der Strecke stehen zu bleiben. Die Anfangsjahre der elektrifizierten Wiesentalbahn müssen von grossen Sorgen begleitet gewesen sein. In Basel und Schopfheim mussten permanent Dampflokomotiven unter Druck gehalten werden, um einzuspringen, wenn die elektrische Schwester keinen Wank mehr tat. Oft musste auch die

ten Mühlen. Die Fahrleitungen wurden erneuert und den Normen der DB angepasst. Damit wurde es möglich, den alten Traum der Badischen Staatsbahn, die Elektrifizierung der Stammlinie Basel-Mannheim, zu verwirklichen. Die Wiesentalbahn hätte ja damals als Problem dienen sollen, aber der vielen Störungen wegen bevorzugten es die Badenser weiterhin, mit Dampf zu reisen und zu fahren. So war die Wiesentalbahn ein vom übrigen badischen Netz getrenntes, sozusagen selbständiges Unternehmen. Immerhin aber eines der ersten elektrischen Bahnunternehmen in Deutschland. Durch die Verlegung des Badischen Bahnhofes von der Mustermesse an die Schwarzwaldallee, hat die Wiesentalbahn schon 1913 stark an Bedeu-

tung verloren. Die Distanz vom Bahnhof zur Stadt wurde zu gross. Zur Hauptsache aus diesem Grund erhielt Riehen 1908 eine Tramverbindung mit Basel. Vor einigen Jahren versuchte der Gemeinderat, die Benutzung der Wiesentalbahn wieder zu aktivieren. In der Bevölkerung aber stiess der Versuch sozusagen auf keinerlei Interesse.

Die meisten Riehener werden wohl heute bei dem Namen 'Wiesentalbahn' eine geschlossene Bahnschranke assoziieren. Die wechselvolle Geschichte der Wiesentalbahn könnte manchem aber beim Warten vor geschlossener Schranke, zu einem Ausflug in die Vergangenheit verleiten und so die Wartezeit verkürzen.



Spezielle Wagen standen für Reisende nach Riehen bereit. Foto: Sammlung J. Wenk-Madoery

Feuerwehr ausrücken und Brände an Kabeln, Transformern und Motoren zu löschen.

Der Erste Weltkrieg hat die elektrische Traktion der Wiesentalbahn fast völlig zum Erliegen gebracht. Es waren zu dieser Zeit praktisch keine Leute vorhanden, die die Reparaturen an den elektrischen Loks hätten ausführen können. Nach dem Krieg ging es wieder aufwärts und 1930 wurden die alten Lokomotiven durch robustere Veteranen mit der Bezeichnung E 71 aus Preussen ersetzt. Obwohl diese im Volksmund als «Glettiise» bekannten Lokomotiven sehr altertümlich aussahen und etwa die Hälfte der elektrischen Ausrüstung offen auf dem Laufblech mit sich herumführten, verlief der Betrieb mit wesentlich weniger Störungen. Eine dieser Lokomotiven, die E 71-22, leistete nach dem Zweiten Weltkrieg Rangierdienste im Bahnhof SBB, wo sie als «Eva Braun» (Geliebte Hitlers) allgemein bekannt war. In ihrem verschlissenen Zustand stach sie damals sehr unvorteilhaft von ihren sauberen Schweizer Kolleginnen ab.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

In den fünfziger Jahren war es dann aus mit dem romantisch-historischen Bahnbetrieb. Neue Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn ersetzten die al-