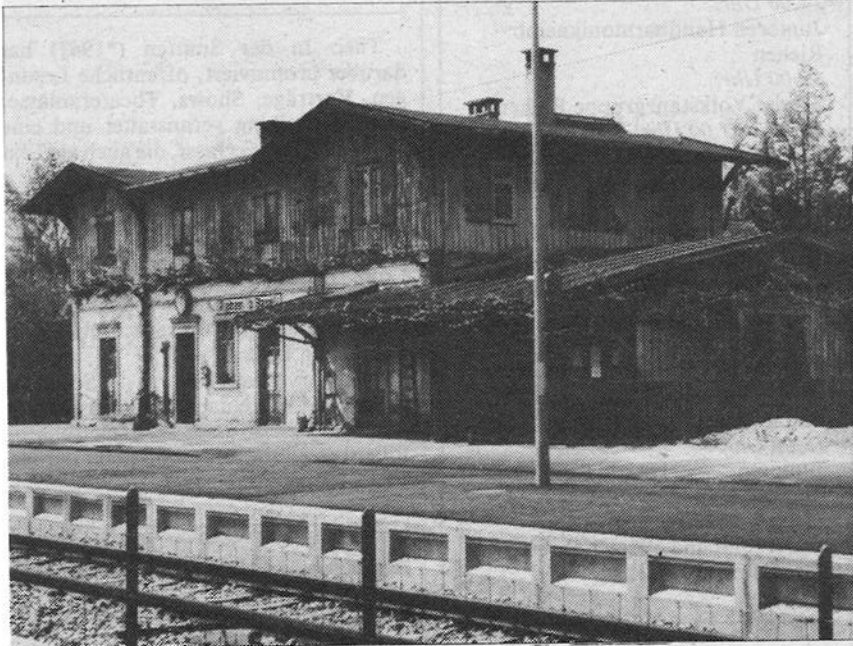


Ein von Riehen kaum geliebtes Kind

-J- An diesem Wochenende, Samstag/Sonntag, den 19./20. September, feiert die Deutsche Bundesbahn in Lörrach das 125jährige Bestehen der Wiesentalbahn und in Haltingen das 75jährige Bestehen des dortigen Bahnbetriebswerkes. Ausser zu Beginn der Betriebszeit, als die Bahn die beste Verbindung in die Stadt bot, hatten die Riehener zu dieser Bahn eigentlich immer ein gespaltenes Verhältnis. Die Bahn trennt Riehen in zwei Teile. Für die Riehener könnte die Bahn vielleicht inter-

essant werden, wenn dort einmal die Regio-S-Bahn mit Verbindungen nach dem Bahnhof SBB und Flughafen verkehrt oder aber wenn die Bahn auf dem Riehener Ast stillgelegt und dorthin die Tramlinie 6 verlegt wird. Der Festzug mit den Ehrengästen verkehrt nicht über Riehen, sondern von Haltingen über Weil-Ost nach Lörrach, vielleicht ein symbolisches Zeichen dafür, wie sich Riehen mit dieser Bahnlinie schwer tut.



Der ehemalige Bahnhof Riehen wenige Jahre vor seinem Abbruch. An seiner Stelle wurde die Post samt Telefonzentrale erbaut.

-J- Am 5. Juni 1862 fuhr «Seine Königliche Hoheit, der Grossherzog Friedrich I. von Baden nebst Gefolge und zahlreichen Gästen» mit einem Extrazug in knapp viereinhalb Stunden von Karlsruhe nach Basel, um die neu erbaute Wiesentalbahn feierlich zu eröffnen.

Im Jahre 1845 war die Rheintalbahn bis Freiburg fertiggestellt worden und schon vorher war die Diskussion entbrannt, wie wohl diese Eisenbahnstrecke weiterzuführen sei. Die Wiesentalgemeinden Lörrach, Schopfheim und Steinen verlangten, dass Lörrach als vorläufige Endstation vor der Schweizergrenze den Städten Basel und Weil vorzuziehen

sei. Eine Berechnung ergab, dass die Trassenführung über Lörrach zu teuer käme.

Am 27. Juli 1852 wurde dann der Badisch-Schweizerische Staatsvertrag zur Fortsetzung der Grossherzoglichen Eisenbahn über schweizerische Gebiete unterzeichnet, der der Badischen Regierung das Recht gab, über Basler Gebiet eine Zweigbahn nach Lörrach zu bauen, unter der Auflage, in Riehen auf eigene Kosten einen Haltepunkt einzurichten.

Basler Handelsherren begründeten im 19. Jahrhundert die Textilindustrie des Wiesentals und sie waren es nun auch,



Links das Telefonzentralen-Gebäude mit den beiden Bahngleisen und dem heutigen Mittelperron für die Züge. Archivbilder RZ

die zusammen mit Wiesentaler Fabrikanten die Bahn auf privatrechtlicher Basis erbauten, weil die Badische Regierung damals kein Geld hatte.

Riehen vom Bahnbau nicht begeistert

In Riehen war offenbar die Begeisterung für die Bahn nicht so gross wie in der Badischen Nachbarschaft. Dies ist in einem Bericht von Eduard Wirz im Riehener Jahrbuch 1962 aus Anlass des 100jährigen Bestehens der Wiesentalbahn zu entnehmen. Beinahe Landstücke und Gebäude mussten hier enteignet werden und viele Fälle mussten vor dem Bundesgericht entschieden werden.

Grosses Eröffnungsfest

Das Festprogramm vom 5. Juni 1862 sah auch einen kurzen Halt des Festzuges in Riehen vor zur Mitnahme der

Ortsbehörde mit dem Gemeindepräsidenten Niklaus Löliger-Jundt an der Spitze und der übrigen Eingeladenen. Das Stationsgebäude trug angesichts der vorangegangenen Unstimmigkeiten die bezeichnete Inschrift: «Rosen auf den Weg gestreut und des Harms vergessen!»

An den Eröffnungsfeierlichkeiten beteiligten sich die höchsten Staatspersonen beider Länder: auf deutscher Seite der Grossherzog von Baden, schweizerischerseits Bundespräsident Stämpfli und Bundesrat Näf, begleitet von den Behörden von Basel-Stadt. Bundespräsident Stämpfli scheint für seine manchmal hemdsärmelige Art bekannt gewesen zu sein. Auf jeden Fall entdeckte der Basler Ratsherr Imhof schon auf der Fahrt zwischen dem Basler Rathaus und dem Badischen Bahnhof, dass der

Fortsetzung auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 1

Ein von Riehen kaum geliebtes Kind

hohe Herr aus Bern keine Handschuhe bei sich hatte, um den Grossherzog gebührend zu begrüssen, und liess im Kleinbasel kurzerhand den Wagen halten, damit sich Stämpfli noch welche besorgen konnte. Am Festmahl in Schopfheim liess der dortige Bürgermeister Basel hochleben, und Bundespräsident Stämpfli auf nette Art, sehr zur Erleichterung der etwas ängstlichen Basler, das befreundete Nachbarland Baden.

Während das Fest für den Grossherzog um 7 Uhr abends zu Ende war, veranstalteten die Basler mit ihren bundesrätlichen Gästen zu Hause im Café Spitz eine Nachfeier. Tags darauf hiess es im Communiqué über die Bundesratssitzung, dass diese sehr kurz ausgefallen sei, da die beiden Repräsentanten des Bundesrates bei der Eröffnung der Wiesentalbahn noch nicht zurück waren.

Riehener Bahnsorgen

Am 7. Juni wurde die Bahn dem Betrieb übergeben. Und 13 Jahre später, am 18. August 1875 erhielt Riehen zu seinem Bahnhof endlich noch einen Güterschuppen. Die Bahndirektion hatte bis dahin die Ansicht vertreten, dass die bescheidenen Gütermengen dieser nicht industriellen Ortschaft durch die von Holzladungen nach Basel leer in den Schwarzwald zurückkehrenden Fuhrwerke befördert werden könnten.

1921 wurde ein spezieller Riehener Güterzug eingeführt, der oft nur aus einem Wagen bestand. Im Jahre 1961 stellte die Deutsche Bundesbahn im Bahnhof Riehen den Stückgutverkehr ein.

Wenn auch die Bahn den Riehemern im Vergleich zum Pferdefuhrwerk eine rasche Verbindung in die Stadt zum alten Badischen Bahnhof bei der Mustermesse brachte, so gab es doch auch Anstände zu bemängeln: alle nach Basel führenden Badischen Strecken und der Badische Bahnhof in Basel selbst waren deutsches Zoll-Inland; nur Riehen bildete eine Ausnahme. Für Reisende nach Riehen bestand in Basel ein separater Wartesaal und die Wiesentalzüge führten besondere «Riehen-Wagen». Zu diesen wurden die Reisenden durch badische Zöllner geführt und bei der Gegenrichtung in Basel vom Zug zum Ausgang nach der Stadt begleitet. Mit der Verlegung des Badischen Bahnhofs vom Rie-



Der «Riehener-Tunnel» im Badischen Bahnhof ermöglichte den Riehemern die Benützung der Züge ohne Zollkontrolle. Archivbild

henring an die Schwarzwaldallee im Jahre 1913 wurde dann dort vom Bahnsteig zum Stadtausgang ein spezieller «Riehen-Tunnel» eröffnet. Wer von Riehen in Richtung Lörrach fuhr, musste ebenfalls diese Riehen-Wagen benützen, damit die Zollrevision im Zug oder in Lörrach vorgenommen werden konnte. Im Bahnhof Riehen befand sich keine deutsche, lediglich eine schweizerische Zollstelle für die von Lörrach Eintreffenden.

Früher wichtige Station

Nach rund vier Jahrzehnten, im Jahre 1906 stand die Station Riehen in Bezug auf den Personenverkehr von 410 Badischen Stationen an 16. Stelle, während zum Beispiel Lörrach den 7. Rang einnahm. 1906 wurden in Riehen 182 201 Fahrkarten und 9218 Arbeiter-Wochenkarten gelöst. Damals fuhr man in der 3. Klasse für 20 cts und in der 2. Klasse für 40 cts nach Basel. Im Güterverkehr wurden 1193 t abgesandt und 2655 t in Empfang genommen.

Tram ersetzt Bahn

Nicht erbaut war man, als 1905 die Bahnsteigsperrung eingeführt wurde und

man die Perrons nur noch durch eine von einem Bahnbeamten kontrollierte Sperre betreten konnte, wenn man im Besitze einer Fahrkarte oder einer Bahnsteigkarte war. Eine Lösung, die dem schweizerischen System des freien Perronzutritts für jedermann völlig widersprach.

Am 9. November des gleichen Jahres beschloss der Grosse Rat, zwischen Basel und Riehen eine Tramverbindung zu bauen. Nicht ohne Einfluss auf diesen Beschluss war ohne Zweifel die Einführung der Bahnsteigsperrung auf dem Badischen Bahnhof und der Station Riehen.

Am 8. August 1908 fand die Eröffnung der Tramlinie Basel-Riehen statt und 1909 war die Eisenbahnstation Riehen von den 453 badischen Stationen im Personenverkehr bereits auf die 136. Stelle zurückgerutscht. Mit der Verlegung des Badischen Bahnhofs weiter vom Stadtzentrum weg, an die Schwarzwaldallee verlor die Wiesentalbahn für Riehen vollends ihre Bedeutung.

Nach der Eröffnung des Trams konnten sich die Riehemer mit der Wiesentalbahn nie mehr richtig anfreunden. Im Jahre 1926 war man mit der Sicherheit der Barrieren nicht zufrieden und aus diesem Grunde kam eigens ein Bundesrat nach Basel. Verschiedentlich wurde auch der Bau von Unterführungen diskutiert, doch fanden die Behörden eine solche Massnahme sei zu früh. Als sie sich dann in der Nachkriegszeit mit dem wachsenden Autoverkehr aufdrängte, war es zu spät, denn dann wurden die baulichen Probleme so gross, dass wir heute noch mit den Barrieren, allerdings nicht mehr mit einem Schrankenwärter sondern mit den seit 1973 vollautomatisierten Vorlieb nehmen müssen.

Im Jahre 1966 musste dann der Bahnhof dem Postneubau weichen und die Station erhielt ein Mittelperron mit einem Unterstand. Im Jahre 1978 wurde für ein Jahr versuchsweise der Personenverkehr zwischen Riehen und Basel wieder eingeführt. Dieser Versuch hatte aber keinerlei Erfolg, so dass man jetzt von Riehen nur noch nach Lörrach, aber nicht mehr nach Basel fahren kann. 1983 wurde die 70jährige Elektrifikation der Wiesentalbahn gefeiert.