

Die Birsigtalbahn ist hundert Jahre alt

Autor(en): **Obrecht, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde**

Band (Jahr): **49 (1987)**

Heft 11

PDF erstellt am: **15.08.2024**

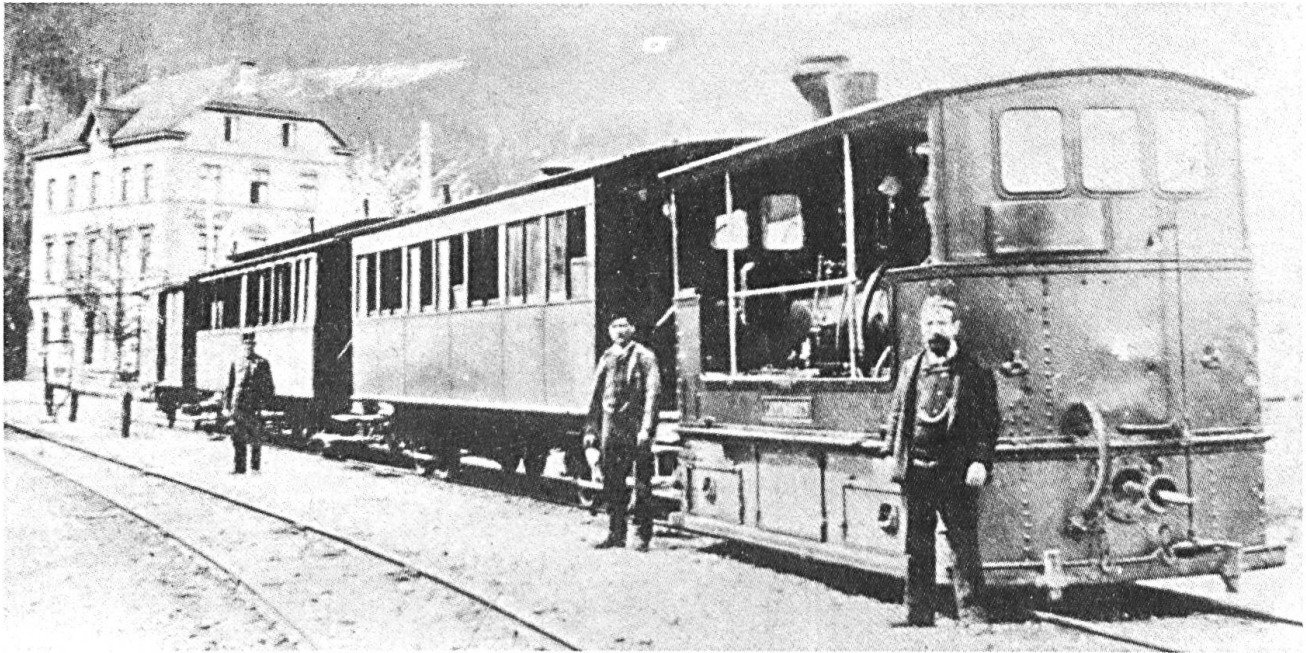
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-862630>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Die Birsigtalbahn um die Jahrhundertwende in Flüe.

Die Birsigtalbahn ist hundert Jahre alt

Von Andreas Obrecht

Das moderne gelbe Tram, das heute das Leimental und Teile des Birstals mit dem Zentrum Basel verbindet, ist nicht mehr aus dem Leben der Region wegzudenken. Ständig steigende Fahrgastzahlen, aber auch günstige Fahrpreise zeigen die Beliebtheit dieser Lebensader, des «Bähnchens» an, das mittlerweile zur längsten Trambahn Europas, wenn nicht sogar der Welt geworden sein soll.

Am Anfang seiner Geschichte steht ein *Aufschwung der Basler Industrie* in den Achtzigerjahren des vorigen Jahrhunderts; die Stadt wurde sich bewusst, dass sie ohne die Arbeitskraft der ländlichen Gemeinden nicht mehr auskommen konnte. Das Beispiel lieferte die Stadt Mülhausen, wo um 1882 eine Dampf-Strassenbahn zum Güter- und auch zum Personentransport in Betrieb genommen wurde. An diesem Bähnchen orientierte sich der Basler Jurist Eduard Heusler, als er den Bau einer solchen einfachen Schmalspurbahn ins Leimental, das man damals noch meist Birsigthal nannte, vorschlug. Die Konzession traf auf Weihnachten des Jahres 1886 ein, und sogleich be-

gannen die Bauarbeiten. Ausgangspunkt hätte eigentlich der Barfüsserplatz sein sollen, doch wer weiss welche Interessen verlegten ihn zum Vierlindenbrunnen in der Steinentorstrasse.

Bereits am 4. Oktober 1887 stiegen zahlreiche Ehrengäste in die beiden schönen, grossen Erstklasswagen der neuen Bahn, um sich bis zum vorläufigen Endpunkt Therwil fahren zu lassen. Doch die kleine Dampflokomotive vermochte die Steigung zur Heuwaage mit den gewichtigen Persönlichkeiten im Anhänger nicht zu bewältigen, Zuschauer und Schulkinder mussten das funkelnagelneue Bähnchen auf seinen ersten hundert Metern schieben. Der Zeitverlust hielt sich durch das unvorhergesehene Unvermögen in engen Grenzen, war doch dem Bähnchen auf der Strasse eine Höchstgeschwindigkeit von zwölf Kilometern pro Stunde vorgeschrieben. Trotz allem war dem Unternehmen Erfolg beschieden. Neues zusätzliches Rollmaterial mit etwas weniger Gewicht wurde bestellt, und schon ein Jahr nach der Betriebsaufnahme wurde die Strecke bis nach Flüe verlängert. Dies

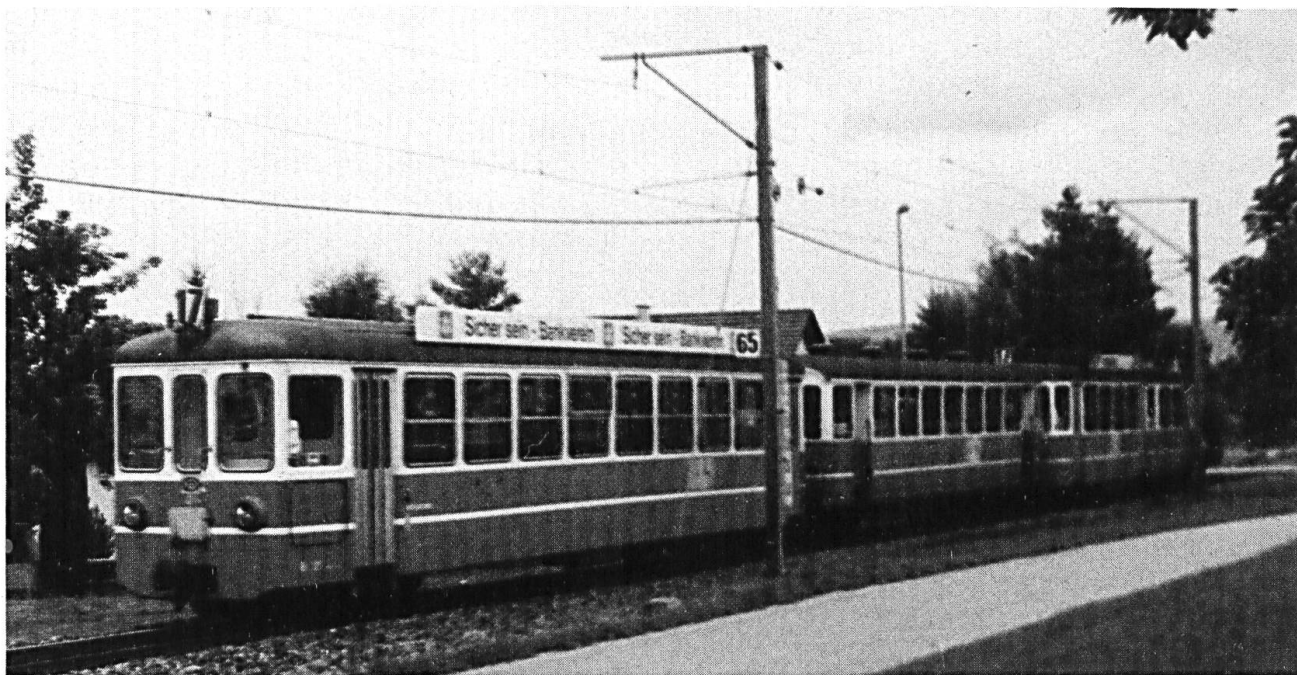
bescherte der Bahn nicht nur viel Arbeit an den Werktagen; sonntags brachte der rege *Ausflugsverkehr* ansehnliche Rendite. Ziele der Sonntagsfrischler waren damals vor allem der Wallfahrtsort Mariastein, aber auch die Höhen des Blauens mit seinen Burgen, Wäldern und Wiesen. Dies unterstützte die Bahn mit dem Erwerb der Hofstetter Bergmatte, die als Spielwiese hergerichtet wurde und noch heute als lohnendes und beliebtes Ausflugsziel bekannt ist.

Ausbau: Projekte und Probleme

Zu Beginn des neuen Jahrhunderts wollte sich die kleine Bahn über die Rolle der kleinen Lokalbahn hinausheben. Das eine Projekt wollte eine Linie von Ettingen nach Mariastein und Burg, dann durch einen Tunnel nach Kleinlützel und schliesslich nach Lucelle oder Delsberg führen, wo Anschlüsse an das ganz grosse Bahnnetz wenigstens denkbar gewesen wären. Andere, etwas weniger ehrgeizige Pläne sahen eine Weiterführung

ins Elsass mit Anschluss an das unterdessen verschwundene «Pfirterbähnli» vor. Die Solothurner wünschten sich eine neue Bahn von Flüh über Therwil nach Reinach und Dornach, während die Landschäftler viel lieber Biel und Benken mittels der Schienen der neuen Zeit erschliessen wollten.

Von all dem blieb, nachdem die Bahn um 1905 elektrifiziert worden war, die Verlängerung von Flüh über das elsässische Leymen nach Rodersdorf. Mit vielen Festlichkeiten wurde das neue, internationale Teilstück am 1. Mai 1910 eröffnet. Weil der Ausbau aber recht teuer war, erhöhte die Direktion die bisher günstigen Abonnementspreise, die übrigens schon damals nicht kostendeckend waren. Die Kunden wollten jedoch den Mehrpreis nicht akzeptieren; sie liessen die Bahn leer fahren und stiegen für ihren Arbeitsweg aufs Fahrrad, aufs Pferd oder auf den Wagen um. Hilfe brachte der geplagten Bahn das damals zum Deutschen Reich gehörende Elsass-Lothringen; immerhin 15 000 Mark pro Bahnkilometer auf Elsässer Bo-



Die letzten Tage der blauen Bahn.



Die neue Zeit – Linie 10 zwischen Dornach und Rodersdorf.

den sprach das Ministerium in Strassburg der Basler Bahngesellschaft zu. Mit dieser Beihilfe fiel es der Direktion leichter, den rebellierenden Leimentalern nachzugeben, wenigstens vorläufig.

Kriegszeiten und Anpassungen

All diese Probleme waren schnell vergessen, als der *erste Weltkrieg* ausbrach. Der Bahnbetrieb nach Leymen und Rodersdorf wurde am 31. Juli 1914 unterbrochen. Im Frühling des folgenden Jahres durften die Bähnchen mit militärischer Bewachung wieder über die Grenze fahren. Allerdings liess der Krieg auch die Ausbauprojekte, die bis anhin nicht ganz aus dem Sinn waren und eine Verlängerung wenigstens bis Werentzhausen vorsahen, ganz vergehen.

Im *zweiten Weltkrieg* dauerte der Unterbruch wesentlich länger. Bis zum Ende des Krieges duldeten die deutschen Besatzer, die mit kompromissloser Strenge die Grenze abriegelten, die Durchfahrt der blauweissen Wagen nicht.

Danach entwickelte sich die kleine Bahn mit ihren 17 Kilometer langen Schienen. Die

Dörfer daran wurden zunächst gemächlich, dann aber immer schneller zu modernen Vorortsgemeinden Basels. Dies verlangte von der Bahn *Anpassung*. Die Zahl der Fahrgäste stieg trotz des Anwachsens des Autoverkehrs, und die vereinzelt Rufe nach Umstellung auf flexiblere Autobusse waren wohl nie ganz ernst gemeint. 1964 wurde für zehn Millionen Franken neues Rollmaterial angekauft, was bereits wesentliche Verbesserungen mit sich brachte. Ein Jahrzehnt später wurde die Birsigtalbahn Teil der *Baselland-Transport AG* und trug fortan den prosaischen Namen «Linie 17». Auch dies genügte auf die Dauer nicht, die blauen Pendelzüge wurden verkauft, teilweise verschenkt, das vertraute Blau wurde durch das Gelb der modernen Tramwagen ersetzt, die jetzt nicht nur bis zur Heuwaage, sondern gleich weiter durch die Stadt nach Dornach oder zum Wiesenplatz jenseits des Rheins fahren.

Fotonachweis:

Die Foto S. 212 wurde freundlicherweise von der Baselland-Transport AG Oberwil zur Verfügung gestellt; die beiden andern stammen vom Verfasser.