Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 13 (1951)
Heft: 5

Artikel: Erinnerungen aus der Jugendzeit der Birsigthalbahn
Autor: Jeltsch, Josef
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-861688

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 25.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Erinnerungen aus der Jugendzeit der Birsigthalbahn

Von Josef Jeltsch

Wenn ich meine Gedanken in meine Knabenjahre zurückgehen lasse, dann drängt sich immer wieder die Erinnerung an die Eröffnung der Birsigthalbahn auf der zweiten Teilstrecke Therwil—Flüh im Jahre 1888 auf.

Als ich mit meinem älteren Bruder am Abend vor dieser Betriebseröffnung das gemeinsame Schlafzimmer aufsuchte, machte er die Bemerkung: «Morgen mußt du mit mir nach Flüh an die Einweihung der Birsigthalbahn kommen, denn dabei laufen alle Festteilnehmer in den Hemden herum.» Mit ungläubigen Augen sah ich kleiner Bueb meinen großen Bruder an und sagte: «Was? so schamlos wird man doch nicht sein.» «Du wirst sehen,» sagte er, «daß ich die Wahrheit sage.»

In dieser Nacht konnte ich fast keinen Schlaf finden, einerseits wegen der Teilnahme am Feste, anderseits aber wegen der unglaubwürdigen Mitteilung meines Bruders. Anderen Tags gingen wir wirklich nach Flüh an die Einweihung. Das Dörflein war beflaggt, denn der Tag war für Flüh und die benachbarten Ortschaften ein Feiertag. Ueberall sah man Menschen mit fröhlichen Gesichtern. Mein Bruder schaute mich schalkhaft an, und als ich ihn nach den halbnackten Teilnehmern fragte, lachte er und sagte: «Sieh dir doch einmal die Leute recht an, ob sie keine Hemden tragen.» Jetzt gingen mir die Augen auf; ich habe mir aber für das spätere Leben eine Lehre daraus gezogen. Diese Anekdote und das freudige Ereignis der ersten Einfahrt des schönen, dampfenden und heimeligen Bähnli in die Station Flüh habe ich nie vergessen.

Auf dem Heimweg von Flüh nach Rodersdorf steckte mir das Bähnli immer noch im Kopf, und ich fragte meinen Bruder: «Warum haben sie die Birsigthalbahn nicht bis Rodersdorf geführt? Wie schön wäre es, wenn wir abgelegenen Rodersdörfer auch das Bähnli hätten!» Mein Bruder, der damals ein aufgeweckter Bezirksschüler war, klärte mich auf, unser kleines Bauerndorf biete zu wenig Garantie für eine Rendite und wie schwierig es sei, eine Lokalbahn über die Grenze durch ein fremdes Land zu führen. Aber der Gedanke, das Bähnli einmal in Rodersdorf zu haben, verließ mich nie. Es war mein Traum, der dann später in Erfüllung gehen sollte. Wer hätte damals daran gedacht, daß ich diesem mir lieb gewordenen Bähnli 45 Jahre lang als Angestellter dienen sollte.

Bis zum dreiundzwanzigsten Lebensjahr arbeitete ich auf dem elterlichen Bauerngut, molk die Kühe und mähte mit dem Vater, den Brüdern und den Kameraden das Heugras noch mit Sensen. Ich dachte an nichts anderes als Bauer zu bleiben. Auch mein Vater rechnete bestimmt damit, da meine beiden Brüder studierten. Ein junges Mädchen, das wegen seiner Intelligenz in unserem Dorf eine große Rolle spielte, fand aber, ich solle einen andern Berufsweg einschlagen. Sie stand mit dem damaligen Direktor der BTB auf gutem Fuß und meldete mich schließlich kurzentschlossen bei ihm an. Schon am andern Tage bekam ich von der Direktion eine Einladung mich vorzustellen. Ich ging wirklich hin und wurde angestellt. Mein Monatslohn betrug 100 Franken, 10% davon wurden als Kaution abgezogen und 2% für die Krankenkasse. Ich erhielt also pro Monat 88 Franken ausbezahlt, doch war ich dabei zufrieden und frohen Mutes. Zuerst wurde ich auf dem Betriebsbüro beschäftigt, bald darauf auf dem Stationsbüro in Basel. Zu meiner Ausbildung habe ich im ersten Jahr auch aushilfsweise im Zugsdienst mitgeholfen. Manchmal, wenn ich auf meinem Büro saß, wollte mich mein Berufswechsel reuen. Ich dachte daran, wie wir oft schon morgens um 4 Uhr auf den herrlichen Wiesen jauchzten und wie schön es war, wenn wir jungen Bauern in unserem heimeligen Dorfe uns gegenseitig in der Arbeit aushalfen und uns der kameradschaftlichen Zusammenarbeit freuten. Nur mein rasches Avancement hielt mich davon ab, wieder zu meinen Eltern zurückzukehren.

Wir hatten das Glück, ein Mitglied des Verwaltungsrates der BTB in der Person von Dr. vet. J. Altenbach in Rodersdorf zu haben. Mit diesem besprach ich immer wieder die Bahnverlängerung nach unserem Dorf, regte ihn zu Verhandlungen im Verwaltungsrate an und machte, als Gehilfe der Verwaltung, ihm aproximative Berechnungen über die Weiterführung.

Dr. Altenbach war mit Direktor Schultheß von der BTB, dem Bruder von Bundesrat Schultheß, befreundet. Beide unterhielten freundliche Beziehungen zum Gouverneur von Elsaß-Lothringen, Herrn von Puttkammer, und diese drei bahnten zusammen den Weg zur Bahnverlängerung an, die dann, nachdem Deutschland eine Subvention zugesagt hatte, vom Verwaltungsrate trotz gewissen Gegenströmungen verwirklicht wurde.

Im Juni 1909 wurde mit dem Bau der Verlängerung begonnen, und auf den 1. Mai 1910 konnte die dritte Etappe der BTB, die Linie Flüh—Rodersdorf, dem Betrieb übergeben werden. Mein Traum war in Erfüllung gegangen, und ich durfte am Kollaudationstage als Vorstand in Rodersdorf amten, in welcher Eigenschaft ich später auf der Station Basel tätig war. Unser abgelegenes Bauerndorf und unsere Nachbardörfer wurden so dem Verkehr erschlossen, und unsere Freude an der blauen Bahn war grenzenlos.

Am Eröffnungstag arbeitete niemand in Rodersdorf. Die Musikgesellschaft und der Männerchor standen bei der ersten offiziellen Einfahrt auf dem Bahnhof zum festlichen Empfang. Eine großgewachsene Tochter stand als Helvetia und ein kräftiger Bauernbursche als Tell mit dem Knaben beim Empfangskomitee. Reden wurden gehalten von Verwaltungsräten, Gemeindepräsidenten und der Bahn gut gesinnten Männern. Man versprach sich gegenseitiges gutes Einvernehmen und ersprießliche Zusammenarbeit. Mehr als tausend Personen von Rodersdorf, Metzerlen, Burg und den elsässischen Nachbarsdörfern feierten den schönen Eröffnungstag. Die Schulkinder und die Jungmannschaft durften eine Gratisfahrt von Rodersdorf nach Basel und zurück machen.

Damals, vor bald 50 Jahren war die Birsigthalban noch nicht die schöne, gut frequentierte BTB von heute. Sie hatte bei der Gründung im Jahre 1887 das Pech gehabt, daß durch den Einfluß eines Verwaltungsratsmitgliedes die Ausgangsstation in die untere Steinentorstraße verlegt wurde, wo dieses sein Geschäft betrieb. Das Bähnli mußte deshalb von der Stadt Basel bis zur Station «Heuwaage», wo sich die Ausgangsstation heute befindet, eine starke Steigung überwinden. So kam es öfters vor, daß am Abend Arbeiterzüge bald nach der Abfahrt stecken blieben und das Dampfrößli trotz Pusten und Keuchen nicht mehr vorwärts kam. Die Arbeiter mußten aussteigen und warten, bis das «Glättiseli», wie man unsere Dampflokomotiven nannte, wieder genügend Dampf und Kraft zum Anziehen hatte, um die Steigung zu überwinden. Heute noch erzählen alte Arbeiter davon, wie sie der kleinen Maschine mit Stoßen nachhelfen mußten, um sie auf die ebene Station zur «Heuwaage» zu bringen, von wo sie dann wieder lustig ins Leimental abdampfte.

Der Straßenverkehr vom Bahnhof SBB, vom Leimental und von der Stadt her stand in gar keinem Verhältnis zu dem heutigen. Ein Bahnwärter, der originelle Kestenholzschangeli, genügte, um dem Bähnli den Weg frei zu halten. Er mußte sich jedesmal bei der Abfahrt eines Zuges auf die Straßenkreuzung stellen und mit einem roten Bahnwärterfähnli den Fuhrwerken und Straßengängern Halt gebieten. Als im Jahre 1900 der Straßenverkehr doch zu groß und die Ausgangsstation nach der «Heuwaage» verlegt wurde, verlor der Weichenwärter Schangeli seinen Posten als Uebergangswärter und wurde in die unmittelbare Nähe des Restaurants zum «Birseckerhof» versetzt, dessen bester Gast er wurde. Ich seh' ihn noch, wie er mit seinem Weichenhaken aus dem Wirtshaus gesprungen kam, um dem einfahrenden Dampfrößli im letzten Augenblick die Weiche zu stellen.

Ja, der Kestenholzschangeli war ein Original. Klein gewachsen, mit einem starken Schnurrbart, einem zerzausten Spitzbärtchen am Kinn, mit

kleinen, witzigen, aber guten Augen, sah man ihn beim Gütereinladen, das ihm oft über den Kopf wuchs, schimpfen, lachen und fluchen in einem. Alle mochten ihn gut, die Passagiere, das gesamte Personal bis hinauf zur Direktion. Seine Dienstbereitschaft gegen jedermann war für seinen Dienst allerdings fast zu groß. Sie trug ihm zudem im «Birseckerhof» einen tüchtigen Wein- und Biervorschuß ein, aber gerade der war für ihn nicht ganz ungefährlich. Es kam oft vor, daß die Buben von der Binningerstraße dem Schangeli während eines unerlaubten Wirtshausbesuches den Weichenhaken stahlen und er, wenn er im letzten Moment aus dem Wirtshaus kam, dem einfahrenden Zug die Weiche nicht stellen konnte, so daß der Zug auf ein falsches Geleise einfuhr. Die Lausbuben versteckten sich hinter dem Güterschuppen und hatten die größte Freude, wenn der etwas angeheiterte Schangeli nicht mehr recht wußte, wie er die kleine Betriebsstörung mindern könnte. Wenn er ihr Versteck entdeckte, sprang er ihnen mit Schaufel und Besen nach, — aber die Buben verschwanden im nahen Nachtigallenwäldchen und lachten den fluchenden Schangeli mit seinen kurzen Beinen nur aus.

Die Lausbuben an der Binningerstraße sind inzwischen zu tüchtigen Männern herangewachsen, und der Schangeli ist schon vor 15 Jahren zur großen Eisenbahner-Armee abberufen worden. Aber wenn sich die damaligen Straßenbuben treffen, oder auch wenn ich mit einem von ihnen zusammenkomme, erzählen sie immer noch gerne vom Schangeli.

Vor 45 Jahren verfügte die BTB noch nicht über das auserlesene Personal wie heute. Es gab keine Pensionskasse, und zudem war die Besoldung klein. Das gute Personal meldete sich meistens bei der SBB, wo man sich wesentlich besser stellte. Die zum Teil vom Bahnwärter- und Bahnarbeiterpersonal in den Zugsdienst eingeteilten Leute waren nicht durchwegs an präzise Arbeit gewohnt, die dieser verlangt. Neben andern Unregelmäßigkeiten kam es hie und da vor, daß Türen von Güterwagen nicht richtig geschlossen wurden. Sie öffneten sich dann während der Fahrt, und die lebende Ware, besonders Schweine, sprangen hinaus. Das merkte man oft erst bei der nächsten Station. Es gab dann wilde Jagden auf die Felder, um die entsprungenen Schweine einzufangen. Es kam auch vor, daß mit Gemüse und Früchten beladene Marktwagen durch die offenen Türen reißaus nahmen, und dabei wurden Wagen und Ware arg beschädigt und mußten ersetzt werden.

Auf einer Station mit regem Güterverkehr amtete seinerzeit ein Vorstand im Nebenamt, dem der Bahndienst oft recht schwer fiel. Die vielen Kisten, die das Personal im Güterschuppen hätte versorgen sollen, wurden ihm, um ihn zu necken, oft vor die Station gestellt. Er mußte sie dann

selbst remisieren. Für den in der Nähe liegenden Wallfahrtsort Mariastein kamen viele Kisten mit Glaswaren, Porzellanfiguren usw., die jeweils oben mit einem Zettel «Fragile» versehen waren. Schließlich fielen dem Vorstand die vielen mit «Fragile» bezeichneten Kisten auf, und er meinte: «Das muß doch ein verdammt großer Ort sein! Alles kommt nur von der Stadt Fragile.»

Die langsame Fahrt unseres damaligen Dampfbähnchens forderte oft den Spott der Leute heraus, der sich in allerlei Schabernack äußerte. Es kam täglich vor, das Burschen im Straßengeleise auf dem Trottoir-Randstein marschierten, um den Lokomotivführer zu fuxen. Trotz dem Hornen mit dem Warnungssignal auf der Maschine entfernten sie sich nicht, bis der Führer den Zug anhielt. Dann suchten sie das Weite. Ich habe oft gesehen, wie junge Lokomotivführer in ihrem Zorn die Trottoirläufer mit dem Feuerrostbesen aus der Gefahrenzone vertrieben. Keiner hat sich je beschwert.

In jenen Jahren befand sich im Dorf Bättwil schon eine Milchsammelstelle. Allabendlich fuhr ein junger Landwirt mit einer Brente Milch von 40 Litern von der Station Flüh mit uns bis zur Station Bättwil. Einmal verfehlte er den Zug. Er stellte darauf beim Zugführer das Gesuch, den zur Rückfahrt in das Depot bereitstehenden Leerzug benützen zu dürfen. Der Zugführer mußte das ablehnen, weil kein Halt in Bättwil vorgesehen war. Auf diesen Bescheid hin erklärte der junge Bauer: «Ich chum halt glich mit; vo eurem Drägbähnli cha me jo guet abspringe!» Das kränkte das Personal. Man ließ ihn zwar einsteigen, durchfuhr aber die Station, wo er aussteigen wollte, mit der größten zulässigen Geschwindigkeit. Der junge Bauer, der sich vorgenommen hatte, dem Personal zu zeigen, daß man auf unserm Bähnli auch ohne «Halt» aussteigen könne, stand auf dem untersten Trittbrett des letzten Personenwagens. Er überlegte hin und her, was er eigentlich tun solle; die Fahrt kam ihm etwas schnell vor. Aber da er sich nicht blamieren wollte, wagte er den Sprung doch, er überschlug sich mit seiner Brente, kollerte auf die steile Stationsstraße und blieb dort mit seiner leeren Milchbrente liegen. Der gute Cölestin ist nachher sein ganzes Leben lang nie mehr von einem fahrenden Zug abgesprungen.

Den tollsten Streich leistete sich ein kräftiger, junger Dorfschmied, der im Nachbardorf eine Liebschaft hatte. Als er einmal dabei den letzten Zug verfehlte und es ihm nicht paßte, den Heimweg zu Fuß anzutreten, entkuppelte er einfach einen täglich bei den Nachtzügen auf dieser Station abgehängten Personenwagen, brachte ihn ins Laufen und fuhr in aller Seelenruhe in sein Dorf. Dort ließ er den Wagen einfach stehen und ging nach Hause. Am andern Morgen fuhr der erste kursierende Zug auf den auf unerklärliche Weise daselbst stationierenden Wagen. Der Dorfschmied

lachte sich ins Fäustchen. Aber nicht lange! Die Schergen erwischten ihn. Die Bahnleitung hatte zunächst absichtlich besondere Nachforschungen unterlassen; sie verließ sich darauf, daß der Urheber des Zwischenfalls es nicht fertig bringen werde, über seinen Streich zu schweigen. Sie behielt recht. Als der Dorfschmied kein Echo von seinem nächtlichen Abenteuer hörte, wurmte ihn das so, daß er anfing herumzufragen, ob denn nicht in den letzten Tagen ein Wagen auf der Station angetroffen worden sei, der nicht dorthin gehörte. Damit hatte er sich selbst verraten. Sein Nachtbubenstreich kam ihn teuer zu stehen.

Schlimmer war es, als im März 1904 auf der Station Flüh ein Vierachser-Anhängewagen beim letzten Kurs entlief. Während das Personal die Lokomotive umsetzte, kam der abgehängte Personenwagen, der entgegen den Vorschriften nicht gebremst war, in Lauf. Er passierte von der Station Flüh bis zur städtischen Ausgangsstation zirka 25 Weg- und Straßenübergänge. Dann setzte er seine Fahrt ohne Schienenstrang fort, lief in Basel über die Straße nach dem Bahnhof und stellte einen Warenkiosk mit all seinem Krims-Krams etwa zehn Meter zurück an eine Mauer. Die einzige Passagierin im entlaufenen Wagen war eine Waschfrau, die nur etwa fünf Minuten weit hatte fahren wollen. Sie hatte nicht bemerkt, daß der Wagen ohne Lokomotive und Führer unterwegs war. Durch den Anprall an den Kiosk erlitt sie einen schweren Nervenschock.

Vor der Jahrhundertwende legte die Bahn in Oberwil zur Förderung des Verkehrs eine große Eisbahn an. Die Eisläufer rekrutierten sich hauptsächlich aus der Stadt Basel. Für die Sonntage wurde eine Musik engagiert, die den Eisläufern, die oft zu Tausenden herbeiströmten, zum Tanz aufspielte. Das Dampfbähnli hatte an solchen Wintertagen, an denen viele Extrazüge eingeschaltet wurden, oft mit Atemnot zu kämpfen. Heizer und Führer auf der offenen Maschine sahen aus wie Kaminfeger. Aber es waren schöne Zeiten für das Bähnli! Im strengen Winter 1904/05 war der Zustrom zur Eisbahn besonders stark. Die Rektorate der Basler Schulen organisierten diesen Besuch. Tausende von Schülern kamen mit der Bahn bis Oberwil und sprangen, wenn das «Glättiseli» nicht mehr recht schnaufen konnte, vom Zug auf und ab und trieben allerlei Allotria. Dafür haben uns dann die Schülerinnen der oberen Klassen der Töchterschule freiwillig Hunderte von Eisbahnbilleten abgestempelt und so das Stationspersonal während des Hochbetriebes entlastet.

An einem solchen strengen Sonntag passierte es einmal, daß der Heizer, dem das Zusammenkuppeln der Maschine mit der Zugskomposition oblag, vergaß, den in Oberwil zur Abfahrt bereitstehenden Zug anzukuppeln. Der

Zugführer, der mit dem einsteigenden Publikum genug zu tun hatte und die Unterlassung des Heizers nicht bemerkte, gab das Abfahrtssignal. Die Maschine setzte sich in Bewegung, fuhr davon und ließ den Zug mit seinen 300 Schlittschuhläufern stehen. Das Maschinenpersonal bemerkte erst zwischen Oberwil und Bottmingen, also etwa nach anderthalb Kilometern, daß es mit seinem «Glättiseli» allein war und fuhr mit seiner Lokomotive zurück. Dort wurden sie vom Gejohle des Publikums empfangen und brachten die Eisläufer mit hängendem Kopf und einer viertelstündigen Verspätung nach Basel zurück. Nun ist die schöne Eisbahn in Oberwil schon lange vergessen. Seit die Stadt Basel auf ihren Spielplätzen eigene Eisbahnen und schließlich sogar eine Kunsteisbahn anlegte, geriet die Eisbahn in Oberwil in Ungnade.

Nach Einführung des elektrischen Betriebes im Juni 1905 sahen wir mit Wehmut unsere fünf «Glättiseli»: «Blochmont», «Birsig», «Basel», «Landskron» und «Blauen» auf großen Wagen der Fuhrhalterei Fritz Meyer, die als Reklame für die Fuhrhalterei mit 20 Pferden bespannt waren, zum Bahnhof SBB davonrollen. Von dort aus wurden sie für wenig Geld verkauft und nach allen Richtungen spediert. Unsere schönen, glänzenden Leimentaler Lokomotivchen wurden zu Manövriermaschinen und zum Führen von Materialzügen bei Tiefbauunternehmungen in Graubünden, im Tessin, in St. Gallen, Zürich und Mülhausen degradiert.

Ein alter Lokomotivführer weigerte sich, auf eine elektrische Maschine zu gehen. Das sei ihm viel zu automatisch, sagte er, und für einen gewesenen Lokomotivführer uninteressant. Er kündigte seine Stelle bei der BTB und ließ sich mit seinem lieben Dampfbähnli, das er Tausende von Malen durch das schöne Leimental geführt hatte, nach Mühlhausen engagieren. Dort führte er in der Stadt auf dem Tramgeleise für eine Firma Frachtgüter. Das einstige «Glättiseli» ist dabei im Laufe der Zeit seinen Strapazen erlegen und mit ihm sein Führer auch.

Denken wir zurück an jene Zeit, wo der eiserne Schienenstrang in Flüh aufhörte und wir hinteren Leimentaler zu Fuß auf dem schmutzigen, verkarrten Stocketenweg von der Leimenerstraße nach Flüh gehen mußten. Wie gerne hätte man damals für diese Strecke einen hohen Fahrpreis bezahlt!

Im Laufe der Zeit hat sich das Leimental dank dem guten Fahrplan der Birsigtalbahn stark entwickelt. Schöne Häuser und bunte Gärten sind in den Dörfern und der Bahn entlang gebaut worden, und der fremde Reisende hat den Eindruck, durch eine schöne und wohlhabende Gegend zu fahren. Birsigthalbahn und Verkehrsverein haben zur Entwicklung Wesentliches beigetragen. Möge diese Entwicklung weiter gedeihen!