

Der Bahnhof "bei Rheinfelden"

Autor(en): **Muffler, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rheinfelder Neujaahrsblätter**

Band (Jahr): **52 (1996)**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-894458>

Nutzungsbedingungen

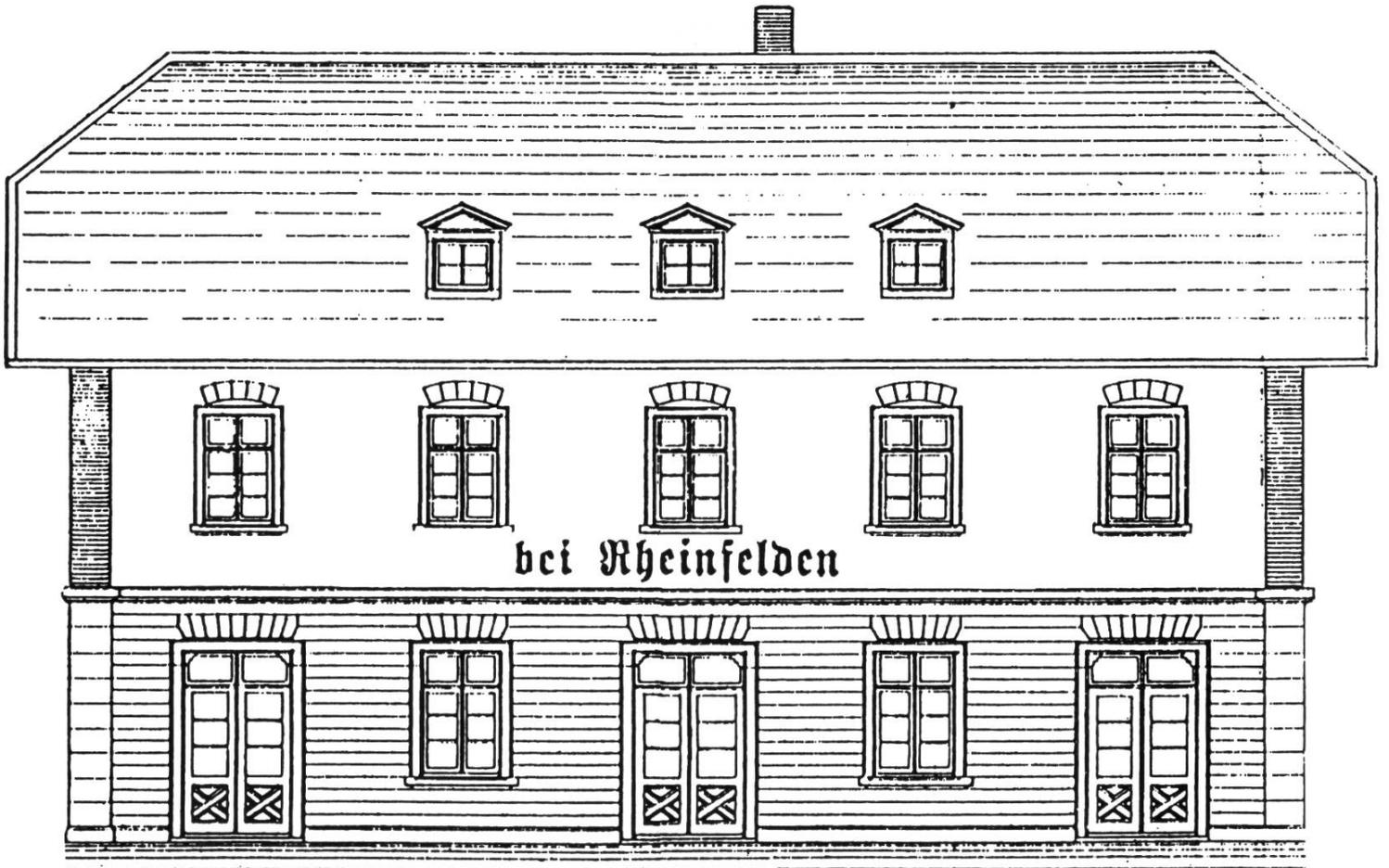
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



—Bahnseite.—

Der Bahnhof «bei Rheinfelden»

Werner Muffler

Wenn man um das Jahr 1850 die Stadt Rheinfelden über die Rheinbrücke verliess, passierte man nach dem Böckersturm zunächst den Grossherzoglich-Badischen Grenzposten (links der Strasse, daneben stand das Haus Salmegg). Rechts der Strasse waren Gärten und Rebberge, weiter östlich sah man das Höllhakenhaus.

Nach zirka 200 Metern, auf der Anhöhe, kreuzte sich die Strasse nach Nollingen mit derjenigen von Basel nach Schaffhausen. An der Strasse nach Basel stand rechts der Strasse das Grossherzoglich-Badische Hauptzollamt (heute Polizeirevier) und daneben der Sennhof von Lorenz Mayer. In der Ferne sah man die Wiechsmühle. Dies waren bis dahin die sechs einzigen Gebäude auf rechtsrheinischer Seite ausserhalb der geschlossenen Ortschaften Warmbach, Nollingen und Karsau. In östlicher Richtung standen nur das Schloss Beuggen und die Poststation. Die Felder und Wiesen bestellten die Bauern von Nollingen, Warmbach und Karsau.

Die Beförderung von Frachten erfolgte durch Fuhrwerke auf den Strassen oder durch die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein. Zur Beförderung von Personen und Briefpost verkehrten beidseits des Rheins fahrplanmässige Postkurse.

Eisenbahnstrecken wurden in Betrieb genommen: am 20. Januar 1851 von Mannheim nach Haltingen, am 20. Februar 1855 von Haltingen nach «Basel Hauptbahnhof» (so hiess der erste Badische Bahnhof), am 9. August 1847 von Zürich nach Baden, am 19. Dezember 1854 von Basel Centralbahnhof nach Liestal.

Im Vertrag vom 27. Juli 1852 hat die Grossherzoglich-Badische Regierung mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft den Weiterbau der Bahnverbindung von Mannheim über Basel bis nach Konstanz am Bodensee vereinbart.

Durch Entschliessung vom 7. Juli 1853 wurden die nötigen Zwangsabtretungen für die betreffenden Grundstücke angeordnet. Gleich danach, im September 1853, wurde mit dem Bau des Streckenabschnitts von Basel Hauptbahnhof nach Säkingen begonnen. Bahnstationen wurden zunächst

Abbildung linke Seite:
Rekonstruktion des ursprünglichen Stationsgebäudes (1856) aufgrund der Umbaupläne des Grossherzoglich-Badischen Bahnbauinspektors in Basel vom 4. Juli 1903.
Illustration:
Werner Muffler

vorgesehen in Grenzach, am «Zollamt bei Rheinfeldern», in Beuggen, Brennet und Säckingen.

Die Spurweite der Hochrheinbahn war von Anbeginn Normalspur: 1435 Millimeter. Die Strecke Basel-Konstanz galt als Fortsetzung der Bahnlinie Mannheim-Heidelberg-Basel, deshalb wurde die Kilometrierung fortgeführt, und dies gilt bis heute. Die Strecke Basel-Waldshut wurde gleich zweigleisig trassiert, jedoch zunächst nur eingleisig gebaut. (Erst in den Jahren 1984-1987 wurde der zweigleisige Ausbau Wirklichkeit).

Das Stationsgebäude sollte primär günstig zum Rheinübergang nach Rheinfeldern stehen. Deshalb wurde es südlich der Bahnlinie in Kilometer 285,24 (von Mannheim entfernt) gebaut, auf der Gemarkung der damaligen Gemeinde Nollingen. Die Höhenlage der Bahnstation beträgt 279,70 Meter über Meer.

Die Bauarbeiten gingen zügig voran. Am 4. Februar 1856 wurde der Zugverkehr auf der Teilstrecke Basel-Säckingen eröffnet und die Station «bei Rheinfeldern» für «Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Güter-Verkehr» in Betrieb genommen. Der erste Fahrplan für die neu eröffnete Strecke sah vier Züge in beiden Richtungen vor:

Der erste Fahrplan
Basel-Säckingen
ab 4. Februar 1856

Großherzogl. badische Staats-Eisenbahn.

Fahrtenplan vom 4. Februar 1856 anfangend.

Fahrtenplan zwischen Basel und Säckingen.

	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Abgang von Basel	6 ⁵⁰	10 ¹⁵	1 ⁵⁵	7 ³⁰	Abgang von Säckingen	6	8 ⁵⁶	1 ¹⁹	4 ²⁵
„ „ Grenzach	7 ⁶	10 ³¹	2 ⁷	7 ¹⁰	„ „ Brennet	6 ⁹	9 ¹⁰	1 ²⁷	4 ⁴¹
„ bei Rheinfeldern	7 ³⁸	11 ⁹	2 ²⁷	7 ⁵⁸	„ „ Beuggen		9 ²⁷	1 ⁴¹	4 ⁵⁶
„ von Beuggen	7 ⁴¹	—	2 ³⁵	8 ⁸	„ bei Rheinfeldern	6 ²⁶	9 ³⁸	1 ⁵⁰	5 ¹⁰
„ Brennet	8 ⁸	11 ³²	2 ⁹⁰	8 ¹⁶	„ von Grenzach	6 ⁴⁰	9 ⁵⁹	2 ⁸	5 ²⁹
Ankft. in Säckingen	8 ¹⁵	11 ⁴⁵	3	8 ²⁴	Ankft. in Basel	8 ¹⁹	10 ¹²	2 ¹⁸	5 ⁴⁰

Im Stationsgebäude wurde gleichzeitig ein Postbüro eingerichtet. Die Abgangspost wurde mit nebenstehendem Stempel versehen.

Somit war Rheinfeldern/Schweiz auf rechtsrheinischer Seite an das Schienennetz der Badischen Bahn angeschlossen. Die Eisenbahn wurde dann auch von der Schweizer Bürgerschaft in zunehmendem Masse genutzt. So berichtete z. B. die «Frickthaler Zeitung» am 5. April 1856 über die Auswirkungen der Badischen Bahn auf den Postkutschen-Verkehr: «Bis 15. März 1856 verkehrten im Tag- und Nachtverkehr



zehn Postwagen tour und retour, danach nur noch deren drei.»

Ebenso stark ging der Frachtverkehr auf dem Rhein zurück und kam letztlich wie zuvor schon der Personen-Schiffsverkehr zum Erliegen. In Nr. 38 im Jahr 1897 berichtet die «Volksstimme aus dem Frickthal» über die Zahl der Flösse: 1856 = 4250, 1893 = 123, 1895 = 82. Die Zahl der verkauften Fahrkarten betrug in der Station «bei Rheinfeldern» im Jahr 1857 = 34 205 Stück, 1860 = 56 000 Stück, 1870 = 61 000 Stück (ohne die Zeitkarten).

Die Fahrpreise betragen im Jahr 1856 z. B. für die Strecke Basel-bei Rheinfeldern in der I. Klasse = 39 Kreuzer, II. Klasse = 27 Kreuzer, III. Klasse = 18 Kreuzer, für bei Rheinfeldern-Freiburg in der I. Klasse = 3 fl 12 Kreuzer, II. Klasse = 2 fl 12 Kreuzer, III. Klasse = 1 fl 24 Kreuzer.

Ab 1. Mai 1856 lief bereits ein Schnellzugpaar von Mannheim über Basel nach Säckingen (ab Oktober 1856 bis Waldshut). Der Schnellzug Nr. VI fuhr um 6.36 Uhr in der Frühe «bei Rheinfeldern» ab und kam um 2.13 Uhr mittags (14.13 Uhr) in Mannheim an. Dies war für 285 Kilometer eine Reisezeit von 7 Stunden und 37 Minuten, erreicht wurde also eine Reisegeschwindigkeit von 37,4 Kilometer in der Stunde.

Im internationalen Verkehr waren damals die Differenzen der Zeitrechnung zu beachten, da in jedem Land eigene Uhrzeitrechnungen galten. Im Grossherzogtum Baden z. B. galt die «Carlsruherzeit», die gegenüber der Schweizer Telegrafenzzeit um vier Minuten vorging. Die französische Zeit ging gegenüber der Schweizer Telegrafenzzeit um 22 Minuten nach. Erst ab 1. April 1892 wurde in Baden die MEZ eingeführt, in der Schweiz am 1. Juni 1894. Damals mussten die Uhren in der Schweiz um 30 Minuten vorgerückt werden («Volksstimme aus dem Frickthal» vom 1. Juni 1894).

Die Reisenden und Kurgäste kamen am Bahnhof «bei Rheinfeldern» an und wurden mit Pferdekutschen in die Rheinfelder Hotels über die damalige gedeckte Holzbrücke gefahren (siehe Frontispiz). Das Bahnhofsgebäude wurde 1903 umgebaut und zusätzlich beidseitig durch einstöckige Gebäudeteile erweitert (wie es heute noch besteht). Das ursprüngliche Stationsgebäude, wie es zur Eröffnung im Jahre 1856 in Betrieb genommen wurde, ist auf Seite 152 durch eine rekonstruierte Bauzeichnung dargestellt.

Der Bahnhofsname wurde ab 1. Juni 1901 geändert in «Badisch Rheinfeldern» und ab Stadtgründung vom 1. Juni 1923 in «Rheinfeldern (Baden)».

An der Stelle, wo früher die Strassenkreuzung Rheinfeld-Nollingen und Basel-Schaffhausen war, wurde durch die Linienführung der Bahnstrecke der ebenerdige Bahnübergang durch einen Schrankenwärterposten und Bahnschranken gesichert. Im Jahre 1901 wurde dann die Strassenunterführung gebaut; dazu waren erhebliche Erdaushübe für die vier Zufahrten nötig, die die Landschaft um den Bahnhof nochmals sehr verändert haben.

Die Bözbergbahn auf linksrheinischer Seite wurde erst am 2. August 1875 mit der Bahnstation «Rheinfeld» eröffnet.

Sommerkurs 1887.

Bötzbergbahn. Basel-Brugg-Zürich.

Stationen:	Umz. 1. II.	Pr. 1. II.						
Basel ab	—	—	7 20	6 35	10 35	2 35	5 25	7 10
Muttenz	—	—	—	6 52	10 45	2 45	5 35	—
Pratteln	—	—	—	7 06	10 51	2 51	5 41	7 37
Mugst	—	—	—	7 17	10 57	2 57	5 47	7 46
Rheinfelden	—	—	7 47	7 58	11 06	3 06	5 56	8 25
Möhlly	—	—	—	8 08	11 13	3 15	6 04	8 37
Mumpf	—	—	—	8 27	11 25	3 27	6 16	8 55
Stein	5 25	—	8 07	8 36	11 32	3 33	6 22	9 03
Efen	5 35	—	—	8 46	11 40	3 41	6 29	—
Frid	5 48	—	—	9 —	11 50	3 51	6 38	8 48
Hornussen	6 05	—	—	9 20	12 04	4 06	6 50	—
Efingen	6 21	—	—	9 37	12 17	4 19	7 01	—
Böhenegg	6 30	—	—	9 45	12 23	4 26	7 08	—
Brugg an	6 50	—	8 52	10 —	12 35	4 40	7 22	9 21
Lurgi	7 06	—	—	10 14	12 54	4 52	7 37	9 29
Baden	7 20	—	9 07	10 34	1 06	5 04	7 48	9 39
Zürich	8 17	—	9 37	11 42	2 —	5 40	8 20	10 10

Zürich-Brugg-Basel.

Stationen:	Umz. 1. II.	Pr. 1. II.						
Zürich ab	—	6 15	—	9 30	1 35	—	4 50	6 35
Baden	—	6 44	—	10 06	2 20	—	5 20	7 06
Lurgi	—	6 52	—	10 14	2 29	—	5 29	—
Brugg	—	7 —	7 10	10 27	2 41	—	5 41	7 22
Böhenegg	—	—	7 40	10 43	2 58	—	5 58	—
Efingen	—	—	7 50	10 50	3 05	—	6 05	—
Hornussen	—	—	8 03	10 58	3 13	—	6 13	—
Frid	—	7 31	8 18	11 06	3 21	—	6 21	—
Efen	—	—	8 27	11 12	3 28	—	6 28	—
Stein	6 —	7 41	8 37	11 18	3 34	—	6 34	8 06
Mumpf	6 09	—	8 45	11 24	3 40	—	6 39	—
Möhlly	6 29	—	9 03	11 36	3 53	—	6 50	—
Rheinfelden	6 42	7 59	9 15	11 43	4 —	—	6 56	8 26
Mugst	6 55	—	9 25	11 52	4 10	—	7 04	—
Pratteln	7 10	8 12	9 37	11 59	4 17	—	7 11	8*39
Muttenz	7 19	—	9 46	12 05	4 24	—	—	—
Basel an	7 35	8 25	10 —	12 15	4 35	—	7 25	8 50

* Dieser Zug nimmt in Pratteln keine Reisenden auf, sondern gibt nur solche ab.

Badische Bahn.

Basel-Waldshut.

Basel Abg.	5 45	7 —	10 08	2 —	5 15	7 30
Grenzach	5 54	—	10 17	2 09	5 25	7 41
Wyhlen	5 59	—	10 22	2 15	5 32	7 48
Hertzen	6 06	—	—	2 22	5 39	7 55
bei Rheinfelden	6 12	—	10 32	2 29	5 46	8 03
Beuggen	6 18	—	10 38	2 36	5 53	8 11
Niederschwörstadt	6 26	—	—	2 44	6 01	8 19
Brennet	6 33	—	10 50	2 51	6 08	8 28
Säckingen	6 42	7 36	10 58	3 01	6 18	8 38
Murg	6 50	—	11 06	3 10	6 26	8 47
Laufenburg	6 56	—	11 12	3 17	6 32	8 54
Waldshut	Anf. 7 22	8 06	11 38	3 45	6 58	9 25
Schaffhausen	" 8 39	9 02	2 57	5 06	8 28	—

Waldshut-Basel.

Schaffhausen	Abg. —	6 29	—	10 31	2 35	5 44	6 41
Waldshut	" 4 20	7 46	8 10	11 55	4 —	7 06	7 48
Laufenburg	5 —	8 07	8 39	12 24	4 34	7 34	8 07
Murg	5 06	—	8 46	12 31	4 38	7 40	—
Säckingen	5 25	8 19	8 56	12 41	4 48	7 49	8 20
Brennet	5 37	—	9 05	12 50	4 57	8 57	8 28
Niederschwörstadt	5 46	—	9 12	12 57	5 04	8 04	—
Beuggen	5 56	—	9 20	1 05	5 12	8 12	—
bei Rheinfelden	6 11	8 38	9 28	1 13	5 20	8 19	8 42
Hertzen	6 20	—	9 34	1 19	5 26	8 25	—
Wyhlen	6 29	—	9 41	1 27	5 34	8 32	—
Grenzach	6 37	—	9 47	1 34	5 41	8 37	—
Basel	Anf. 6 48	8 54	9 56	1 43	5 50	9 45	9 —
Basel abwärts	7 45	9 02	10 10	2 10	6 10	9 50	—

Übersichtsfahrplan vom Sommer 1887. Seit 1875 wurde der international bekannte Solbad-kurort Rheinfelden von zwei Eisenbahnlinien, der «Grossherzoglich-Badischen Staats-Eisenbahn» (seit 1856) und der Schweizerischen «Bötzbergbahn» (seit 1875), bedient

