

## «Wider den Fortschritt»

STEFAN SUTER

Der Extrazug, mit dem die Ehrengäste vor 150 Jahren von Basel nach Lörrach und Schopfheim zum Eröffnungsfest der Wiesentalbahn reisten, hielt in Riehen nur kurz. Keinem der auswärtigen Gäste dürfte aufgefallen sein, dass hier nicht alle über die neue Eisenbahn begeistert waren. Ein wenig bekanntes Kapitel aus der Pionierzeit der Eisenbahnen erzählt von den Opfern, die der Fortschritt forderte.



Postkarte mit Blick vom Tüllinger Hügel auf die Wiese-Ebene, abgestempelt am 7. Oktober 1900 im Gasthaus «Zur schönen Aussicht» in Ober-tülingen. In der Bildmitte ist eine der Dampf-lokomotiven zu erahnen, die bis 1913 von Basel ins Wiesental fuhren.

Die Grossherzoglich-Badische Rheintal-Eisenbahn erreichte Basel 1855. Der damalige Badische Bahnhof war auf dem heutigen Messeareal errichtet worden. 1856 wurde die Bahn bis Säckingen verlängert, 1863 bis Konstanz. Man befand sich in einem eigentlichen Fortschritts- und damit Eisenbahnfieber. Alles war rechtlich zwischen den Regierungen sauber gelöst und basierte auf einem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden aus dem Jahre 1852. In diesem Vertrag wurde auch vereinbart, dass Baden das Recht habe, über Schweizer Gebiet eine Zweigstrecke ins Wiesental zu bauen.

Auf diese Bestimmung nahmen 1858 einige Fabrikanten aus dem Wiesental Bezug. Das Wiesental war damals relativ stark industrialisiert, man zählte 34 Fabriken zwischen Stetten und Todtnau. Es handelte sich hauptsächlich um Baumwollspinnereien, Webereien, mechanische Werkstätten und Papierfabriken. Der Gütertransport stand somit im Vordergrund. Diese Fabrikanten aus dem Wiesental richteten ein Gesuch an den Grossherzog zur privaten Errichtung einer Bahn. Zum Gründungskomitee gehörten nebst Industriellen aus dem Wiesental zahlreiche Basler wie Hieronymus Bischoff-Respinger (1795–1870), August Stähelin-Brunner (1812–1886) und Emanuel La Roche junior. Treibende Kraft war der damals in Steinen wohnhafte Wilhelm Geigy (1800–1866). Den reichen Fabrikanten gelang es relativ schnell, das Badische Ministerium zu überzeugen, auch die Basler und die schweizerischen Behörden hatten nichts einzuwenden. Die Wiesentalbahn wurde somit als Privatbahn gegründet und gebaut. Die Verantwortlichen schätzten ein jährliches Passagieraufkommen von 87 600 Personen, 3650 Zentner Gepäck sowie 800 Stück Vieh und 750 000 Zentner Güter. Man ging von



Einladungskarten zur Festfahrt und zum Festmahl vom 5. Juni 1862.

Die erste elektrische Lokomotive, die auf der 1913 elektrifizierten Wiesentalbahnlinie eingesetzt wurde, im Bahnhof Lörrach. Im Hintergrund das Gebäude der Seidenbandweberei Sarasin, das 1969 abgerissen wurde.

einer Bevölkerung von über 63 000 Personen im Einzugsgebiet der Bahn aus, was fast der Personenzahl rund um die bereits gebaute Centralbahnstrecke Basel–Sissach entsprach. Im Übrigen vergass man auch die touristischen Aspekte nicht ganz und wies darauf hin, dass das Wiesental über reizende Punkte verfüge, welche die Bevölkerung Basels an Sonn- und Feiertagen besuchen könne. Umgekehrt sei Basel der Marktplatz für das ganze Wiesental. Der Staatsvertrag von 1852 hatte eine staatliche Bahn vorgesehen, doch liess es sich Grossherzog Friedrich I. (1826–1907) gerne gefallen, dass die hier ansässigen Fabrikanten die Kosten übernahmen. Dennoch hielt er es für ein zu «grosses Opfer», die Bahnstrecke ganz der Gesellschaft zu überlassen. Beim Betrieb sollte wieder das Badische Staatsunternehmen das Sagen haben.

Die Wiesentalbahn war gleichwohl eine Privatbahn in Form einer Aktiengesellschaft mit Sitz in Lörrach. Sie erhielt eine Konzession und eine Betriebsbewilligung über 80 Jahre und die Gründer priesen die Wiesentalbahn als ein Unternehmen, «das von Seiten des Kapitalisten alle Beachtung verdient».

#### MIT HOHER GESCHWINDIGKEIT

Eine Dampflokomotive war damals das schnellste Fortbewegungsmittel. Die hohe Geschwindigkeit hatte sich auch das Gründungskomitee der Wiesentalbahn auf die Fahne geschrieben. Gemäss einer Note des Grossherzoglichen Ministeriums vom 5. Mai 1860 wurde das Gesetz betreffend die Wiesentalbahn bis Schopfheim beziehungsweise Zell bewilligt und das Direk-

torium der Wiesentalbahn zu einer Erstellungszeit von drei Jahren verpflichtet. Der schweizerische Bundesrat wurde informiert. Somit konnte umgehend mit den Arbeiten begonnen werden und es gelang, die vorgegebenen drei Jahre massiv zu unterschreiten. Bereits zwei Jahre nach der Konzessionserteilung wurde der Betrieb aufgenommen. Allerdings ging ein solches Tempo nicht ohne Opfer ab, zumal die «Wiesenthalbahn-Gesellschaft» 1860 noch über kein einziges Grundstück zwischen Basel und Schopfheim verfügte. Doch die Begeisterung war ungetrübt und die Basler Regierung bestätigte am 26. Juni 1860, dass von der Grossherzoglichen Bahnverwaltung auf Schweizer Boden keinerlei Abgaben erhoben würden. Die Verantwortlichen der Wiesentalbahn sandten sofort ihre Techniker los, um die Streckenführung festzulegen. Doch es regte sich Widerstand.

#### AUFSTAND DER LANDEIGENTÜMER

Auf der gesamten Wegstrecke gab es Grundeigentümer, die keineswegs begeistert waren, dass die Schienen über ihr Grundstück geführt werden sollten. Die gesetzliche Lage war von vornherein klar. Man konnte sich weder auf badischem noch auf schweizerischem Territorium effektiv gegen die obrigkeitliche Linienführung zur Wehr setzen. Auf beiden Seiten der Grenze wussten die Verantwortlichen der Wiesentalbahn, dass sie ohne Weiteres zur Enteignung (Expropriation) greifen konnten. In Schopfheim, Maulburg, Steinen, Haagen und Stetten gab es nur mit wenigen Parzellen Probleme. Die meisten Landeigentümer nahmen die Kaufangebote der Wiesenthalbahn-Gesellschaft an. In Lörrach gab es zwar auch Diskussionen, aber



bis zum Juli 1861 hatte man 75 Parzellen auf gutlichem Weg erwerben können. Bezüglich 65 weiterer Grundstücke wartete man eine gerichtliche Schätzung ab. Erstaunlicherweise verlief auch der Parzellenerwerb auf dem Gebiet der Stadt Basel vom Badischen Bahnhof bis zur Riehener Grenze ohne grössere Probleme – zu bedenken ist allerdings, dass dort viel Land in staatlichem Besitz war.

Der grösste Widerstand kam aber aus Riehen. Von den 304 Parzellen konnte zunächst keine einzige erworben werden. Es kam noch schlimmer. Als Delegierte die Parzellen besichtigen wollten, seien sie «entschieden beleidigenden Äusserungen ausgesetzt» gewesen. Das Betreten der Grundstücke war zum Teil nicht möglich, an eine friedliche Vereinbarung war nicht zu denken. Doch die Verantwortlichen der Wiesentalbahn wollten das eingeschlagene Tempo nicht drosseln und mussten sich von Gesetzes wegen auch keine Sorgen machen. Auf Grundlage des Bundesrechts wurde eine Schätzungskommission ernannt, die entsprechende Expertisen pro Parzelle vorlegte. Zur Schätzungskommission gehörten erfahrene Personen, die bei vergleichbaren Fällen der Centralbahn oder Nordost-Bahn bereits zum Zuge gekommen waren, wie etwa Obrist Müller von Zug oder Obrist Geiser von Langenthal.

#### **MITTEN DURCHS DORF**

Die Konzession stammte vom Mai 1860 und bereits wenige Wochen später wurde der Landerwerb in Angriff genommen. Die Äcker waren bereits bestellt und die Bäume trugen Früchte. Besonders umstritten ging es mitten im Dorf zu, da die Wiesentalbahn eine Schneise durch



Der um 1900 noch rege genutzte Riehener Bahnhof erlitt durch die Tramverbindung im Jahr 1908 einen massiven Bedeutungsverlust. Wegen der beiden Weltkriege wurde er während mehreren Jahren geschlossen. Das Bahnhofsgebäude wurde 1972 abgebrochen. Die Bilder des Bahnhofs entstanden kurz vor dem Abbruch.

bewohntes Gebiet schlug. Sieben Häuser und zwei Schöpfe sollten abgebrochen werden. Zur Streckenführung gab es keine Mitsprache, sie wurde durch die Basler Regierung genehmigt. 186 Parzellen konnte die Wiesenthalbahn-Gesellschaft bis zum Oktober 1861 trotz schwieriger Umstände erwerben. Auch die eidgenössische Schätzungskommission kam zügig voran und leitete die Enteignung gegen entsprechende Bezahlung von weiteren Parzellen an. 103 Eigentümer blieben übrig, die sich dies nicht bieten lassen wollten und das Bundesgericht anriefen. Es handelte sich vor der Verfassungsrevision von 1874 übrigens um einen der wenigen Fälle, in denen die Anrufung des Bundesgerichts möglich war – dafür war aber der Zugang zu den kantonalen Gerichten verwehrt. Um das Verfahren abzukürzen, erhöhte die Wiesentalbahn das Angebot und konnte in vier weiteren Fällen rund um die Häuser Land erwerben. Die übrigen Häuser und Schöpfe wurden enteignet. Auch konnte eine Einigung mit der Gemeinde gefunden werden, da das erst 1841 gebaute Schulhaus an der heutigen Bahnhofstrasse von der Wiesentalbahn tangiert wurde. Die eidgenössische Schätzungskommission war klar eisenbahnfreundlich und setzte in einigen Fällen nicht sehr fruchtbares Land sogar noch tiefer an, als es die Verantwortlichen der Wiesentalbahn budgetiert hatten. Bei den fruchtbaren Äckern war dies allerdings umgekehrt.

Im Januar 1862 – also fünf Monate vor der Inbetriebnahme – gab es immer noch 64 hängige Riehener Fälle vor Bundesgericht. Im Vergleich dazu hatten nur acht Lörracher Grundeigentümer nach Badischem Recht das Hofgericht in Karlsruhe angerufen. Das Bundesgericht in Lausanne hielt mit dem forschen Tempo nicht mit, denn im März 1862 waren immer noch

54 Fälle vor dem Bundesgericht hängig. Für die Wiesenthalbahn-Gesellschaft war dies kein grosses Problem, denn die eisenbahnfreundliche Gesetzgebung erlaubte den Schienenbau trotz hängiger Rekurse. Hinterlegt werden musste einzig eine Kautionssumme und dann konnte es losgehen. Das Prozessieren störte somit den forcierten Bau der Eisenbahnstrecke nicht, zumal die Wiesenthalbahn-Gesellschaft selbst einige Entscheidungen der Schätzungskommission vor Bundesgericht angefochten hatte. Die Rekurse hatten einzig die Höhe der Entschädigungssumme zum Inhalt. So baute man nicht nur während der Verfahren an der Eisenbahnstrecke, sondern grub auf dem Gebiet «In den Reben» den heute noch beim «Esterli» unterhalb des Lachenwegs sichtbaren Graben für die Tieflegung des Eisenbahntrassees aus. Mit dem Aushubmaterial wurde sogleich der Bahndamm Richtung Bäumlhof aufgeschüttet. Eine Erhöhung des Bahndamms erfolgte erst später zwecks Inbetriebnahme des höher gelegenen neuen Badischen Bahnhofs im Jahr 1913. Wenn man sich vorstellt, dass dieser Aushub völlig unmotorisiert vor sich ging, handelt es sich um eine beeindruckende Leistung, die allerdings mit dem Makel verbunden war, dass die Landeigentümer noch immer mit hängigen Verfahren vor Gericht auf Recht hofften. Die Betroffenen – vor allem diejenigen, die Häuser und Schöpfe im Dorf aufgeben mussten – waren erbost.

So musste Jakob Basler-Schlup seinen Baumgarten mit fünf Zwetschgenbäumen, einem Apfel- und einem Kirschbaum abtreten. Die Schätzungskommission stellte fest, dass der Acker frisch bestellt sei. Der sich auf dem Grundstück befindliche Schopf mit Riegelwerk an den Seitenwänden war erst 1860 gebaut worden, was beweist, dass niemand mit dem schnellen Bau rechnete. Jakob Basler verlangte eine Fussverbindung zu seinen Grundstücken, was aber abgelehnt wurde. Immerhin tat sich die eidgenössische Schätzungskommission etwas schwer, weil Baumgartenland eher selten verkauft werde. Aber es handle sich tatsächlich um «wertvollstes Land» in Riehen. Das Schopfgebäude mit dem Hausplatz könne man rückversetzen. Bei den Bäumen wurde Basler vorgerechnet, dass ihm das Holz der Stämme angerechnet werden müsse.

#### **BESCHWERDE BEIM BUNDESRAT**

Mehrere Betroffene wollten sich dieses eigentumsfeindliche Verhalten nicht bieten lassen und deswegen reichten Jakob Basler-Schlup (1816–1880), Jakob Löliger (1803–1874), Johann Vögeli (1812–1875), Johann Seidenmann-Sütterlin (1822–1905) und Niklaus Löliger-Bertschmann (1786–1862) beim Bundesrat in Bern eine Beschwerde ein. Die Arbeiten seien einzustellen, bis die Sache endgültig geklärt sei. Die Wiesenthalbahn-Gesellschaft ihrerseits verlangte die sofortige Abtretung der Grundstücke. Die Schweizer Landesregierung hatte kein Gehör für die Riehener und stellte bedeutende «Nachteile für die Wiesentaleisenbahn bei Verzögerun-



Wärterhäuschen an  
der Schmiedgasse im Jahr 1972.

gen» fest. Die Eigentümer seien zur sofortigen Abtretung an die Wiesenthalbahn verpflichtet, der Betrag für die enteigneten Grundstücke könne auch noch später festgelegt werden. Der Bundesrat setzte ihnen eine Frist von nur 14 Tagen, um die Gebäude zu räumen. Der Beschwerdeführer Niklaus Löliger war zwischenzeitlich verstorben, weswegen den Erben eine zweimonatige Frist eingeräumt wurde. Immerhin wurden billigkeitshalber die Kosten zur Hälfte der Direktion der Wiesenthalbahn und zur Hälfte den Landeigentümern auferlegt. Es ist aus heutiger Sicht kaum mehr zu eruieren, ob die Entschädigungszahlungen angemessen waren. Festsustellen ist aber ein eigentliches Eisenbahnfieber und ein entsprechender Fortschrittsglaube, der ausser den enteigneten Grundeigentümern alle Verantwortlichen erfasst hatte. Zu bedenken ist, dass man sich 1860 trotz der aufkommenden Industrialisierung nach wie vor im Agrarzeitalter befand. Der Verlust eines Ackers und eines Gartens konnte für Jahrzehnte eine hohe wirtschaftliche Einbusse zur Folge haben. Der damals erhobene Vorwurf, «wider den Fortschritt» zu sein, blendete die existenzielle Bedeutung von Grund und Boden aus. Anzuführen ist auch, dass das Überschreiten der Geleise mit Vieh verboten war und alle Gesuche auf Zulassung privater Überquerungsmöglichkeiten abgewiesen wurden. Bereits am 10. Mai 1862 konnte die erste Probefahrt vom alten Badischen Bahnhof nach Schopfheim stattfinden. Innerhalb von zwei Jahren wurden nicht nur 18 829 Schwellen aus Tannen und 2156 aus Eichen gelegt, sondern auch 1500 Schienen in England gekauft, hierher transportiert und verlegt. Täglich fuhren im Winter vier und im Sommer jeweils fünf Züge in eine Richtung.



Im Dezember 2006 wurde die Wiesentalbahn ans Schweizer Netz angeschlossen. Seither können die Fahrgäste ohne umzusteigen mit der S6 von Zell bis nach Basel SBB durchfahren. Tausende von Pendlern nutzen täglich diese Linie.

Die Gründer der Wiesentalbahn waren Fabrikanten und ihr Interesse galt vorab dem Gütertransport. Bezeichnenderweise erhielt Riehen aber erst 1875 einen eigenen Güterschuppen. Mit der Fertigstellung der Wiesentalbahn kamen die Postomnibusse und viele private Pferdegewerke unter Druck. Sie konnten es jedenfalls mit der Geschwindigkeit der Bahn nicht aufnehmen. An die Eigentümer der Wiesentalbahn konnte in den folgenden Jahren eine kleine Dividende bezahlt werden. Das grosse Geschäft war es aber nicht.

#### **WER IST DER STÄRKERE?**

Die Verantwortlichen der Wiesentalbahn hatten Erstaunliches geleistet. Sie gingen aber auch – im Einklang mit der Gesetzgebung und den politischen und gerichtlichen Behörden – mit grosser Entschlossenheit gegen renitente Grundeigentümer vor, was bei anderen Bahnprojekten wie etwa der Centralbahn nicht anders gewesen sein dürfte.

Die Eigner der Bahn erlitten indessen bald ein ähnliches Schicksal wie die enteigneten Grundeigentümer. Die 80-jährige Konzession erwies sich nämlich als wertlos. Grossherzog Friedrich I. und seine Beamten hatten im Gesetz vorbehalten, die Bahn staatlicherseits übernehmen zu können «gegen eine Vergütung von mindestens 50 Prozent der Roheinnahme». Die Gründer und Aktionäre der Wiesentalbahn hatten auf die Konzession vertraut, obwohl dieselbe den vorzeitigen Rückfall an den Staat bereits als eine Möglichkeit vorgesehen hatte. Das Grossherzogtum Baden machte kurzen Prozess, übernahm 1889 die Bahn und legte die Übernahmekosten in eigener Regie fest. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71

hatten sich die Voraussetzungen in Deutschland geändert. Nun zählten strategisch-nationale Interessen – die Aktionäre hatten das Nachsehen. Die gleiche Entwicklung vollzog sich in der Schweiz ab 1902 bei der Gründung der SBB.

Gegen die Verstaatlichung der Bahn konnten sich die Aktionäre der Wiesentalbahn genauso wenig zur Wehr setzen wie rund 30 Jahre zuvor die betroffenen Landbesitzer gegen die Enteignung ihrer Grundstücke. Obwohl der Begriff des Eigentums in der bürgerlichen Gesellschaft des 19. Jahrhunderts einen hohen Stellenwert hatte, zeigt sich im konkreten Fall, dass sich das Recht des Stärkeren durchsetzte. Dies galt für die einfachen Landbesitzer aus Riehen genauso wie für die Fabrikherren aus Basel, die mit ihrem Kapital die Gründung der Wiesentalbahn überhaupt erst ermöglicht hatten und Miteigentümer der Bahn gewesen waren.

Nach dem schwierigen Start vor 150 Jahren scheint die jüngste Entwicklung nun allen zu gefallen. Die Wiesentalbahn fährt als Linie S6 auf den Gleisen der DB von Basel bis nach Zell im Wiesental, betrieben wird sie seit 2003 von den SBB.

Quellen:  
StABS, Eisenbahn-Akten L1 Wiesentalbahn, Eisenbahn-Akten L 3.  
Historisches Grundbuch Riehen.  
Privatarchiv Johannes Wenk-Madoery, Riehen.

Zur Geschichte der Wiesentalbahn vgl. auch:  
Michel Ecklin: Endgültig im Bahnzeitalter angekommen, in: z'Rieche 2008;  
Rolf Spriessler: Alte Bahn im neuen Kleid, in: z'Rieche 2003; Eduard Wirz: Vor  
hundert Jahren Riehen wird Eisenbahnstation, in: z'Rieche 1962; alle Artikel  
www.riehener-jahrbuch.ch, Zugriff: 6.9.2012.