

Zum hundertsten Geburtstag der Wiesentalbahn am 5. Juni 1962

Von Albert Sturm, Lörrach

Vor wenigen Wochen jährte sich der Tag zum hundertsten Male, an dem zum ersten Male ein Eisenbahnzug mit festlich gewandeten Fahrgästen die Strecke Basel—Schopfheim im Wiesental befuhr; er wurde von der freudig gestimmten Bevölkerung aller anliegenden Ortschaften freundlich begrüßt und willkommen geheißten.

An einem Donnerstag, am 5. Juni 1862, fand dieses denkwürdige Ereignis statt, und es geziemt sich wohl für die Wiesentäler, dieses Festtages dankbar zu gedenken. Es soll deshalb hier zu schildern versucht werden, wie der Gedanke der Erbauung einer Bahn von Basel nach Schopfheim entstanden ist und in die Tat umgesetzt wurde. Dabei sollen auch die Namen einiger Männer nicht unerwähnt bleiben, deren Initiative und Unternehmungsgeist das Planen und Vollbringen des Werkes zu verdanken ist. Nicht zuletzt wurde auch der Einweihung der vollendeten Bahnstrecke gebührend gedacht; war sie doch für Basel und für das Wiesental im wahrsten Sinne des Wortes ein Festtag.

Es soll jedoch nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, den Einfluß zu beschreiben, den der Bau und Betrieb der Wiesentalbahn auf die wirtschaftliche Entwicklung unserer engeren Heimat in den vergangenen hundert Jahren gehabt hat.

Die Gründung einer privaten Eisenbahngesellschaft

Schon im badisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 war Baden neben dem Recht, seine Staatsbahn durch die Kantone Baselstadt und Schaffhausen zu führen, auch die Möglichkeit eingeräumt worden, eine Bahn von Basel in das Wiesental zu erbauen.

Aber die badische Staatsverwaltung wollte in den Jahren um 1860 die ihr durch den Bau kostspieliger Eisenbahnstrecken, insbesondere der Odenwald- und Schwarzwaldbahn entstandenen bzw. entstehenden Schulden nicht durch die gleichzeitige Inangriffnahme kleinerer Seitenbahnen vergrößern. Es kam hinzu, daß Hindernisse politischer Art auftraten. Als in der Ersten Kammer der Badischen Stände in den Jahren 1859/60 von der Wiesentalbahn die Rede war, führte der Referent aus: „Nicht wünschenswert ist es, daß der untere Teil der neuen Bahn auf Schweizer Gebiet zu liegen kommt.“

Für die Wiesentäler, die vor hundert Jahren lebten, war aber eine Bahnlinie ohne direkte Verbindung mit Basel ein sinnloses Fragment; Basel ist und bleibt ein kultureller und wirtschaftlicher Schwerpunkt für das Wiesental, und es ist sehr erfreulich, daß dank dem Eingreifen tatkräftiger Männer auf beiden Seiten der Staatsgrenze schließlich alle Hindernisse beseitigt wurden, die der Projektierung und anschließend der Ausführung der Bahn im Wege standen.

Ich betone die Worte: „auf beiden Seiten der Grenze!“ Wir wollen es auch heute wieder dankbar anerkennen, daß die Bahn mit Hilfe von Baslerischer Initiative entstanden ist. Dabei soll nicht verkannt werden, daß eine Anzahl schweizerischer Industrieller Betriebsstätten im Wiesental hatten und daß daher deren Eigentümer auch selbst ein Interesse daran haben mußten, durch die Wiesentalbahn an das entstehende internationale Bahnnetz angeschlossen zu werden. So kam der Gedanke zum Durchbruch, die neue Bahnstrecke nicht durch den badischen Staat, sondern durch eine zu diesem Zweck zu gründende *private Gesellschaft* erbauen zu lassen; jedoch sollte



Abb. 1 Alter Badischer Bahnhof Basel um 1900

phot. Hoffmann, Basel

der Betrieb durch die badischen Staatsbahnen wahrgenommen werden.

Am 20. Januar 1859 wurde ein an die Öffentlichkeit gerichtetes Rundschreiben bekannt, das von den Herren Wilhelm Geigy in Basel, Johann Sutter in Schopfheim und der Firma G. Müller und Consorten in Karlsruhe unterzeichnet war, in welchem für die Wahl eines Komitees geworben wurde, das die Gründung der privaten Wiesental-Eisenbahngesellschaft vorbereiten sollte. In diesem Rundschreiben wurde schon erwähnt, daß die Großherzoglich Badische Staatsregierung die Erteilung der Konzession für den Bau der Bahnstrecke Basel—Schopfheim wie auch die Übernahme des Bahnbetriebes durch die Badische Staatsbahn in Aussicht gestellt habe.

Als einige weitere Förderer des Projektes seien erwähnt: C. W. Grether von Schopf-

heim, M. Pflüger, C. R. Gebhard, A. Flath und C. R. Gutsch von Lörrach; R. Sarasin, Fr. Zahn-Geigy von Basel, letztere als Inhaber von Textilbetrieben in Haagen, Steinen und Maulburg.

Das Gründungskomitee muß gute Arbeit geleistet haben: am 4. Juni 1860 gab ein Bankenkonsortium in Basel eine Einladung an die Öffentlichkeit, sich an der Zeichnung des Aktien- und des Obligationenkapitals der Wiesentalbahngesellschaft zu beteiligen und bemerkte im Text, daß im Wiesental schon 1700 Aktien (von insgesamt 3200 Aktien zu je 250 Gulden), also mehr als die Hälfte des Aktienkapitals gezeichnet worden seien. Der Rest des Anlagekapitals wurde durch die Ausgabe von Prioritätsobligationen in Höhe von 750 000 Gulden beschafft.



Abb. 2 *Bahnhof Riehen 1890*

Nach einem Aquarell im Staatsarchiv Basel

Die Unterschriften unter dieser Einladung zeigen die Namen einer Reihe von angesehenen Basler Bankhäusern wie Bischoff zu St. Alban, Ehinger & Cie., J. Merian-Forcart, Passavant & Cie., J. Riggenbach, von Speyr & Cie. sowie diejenige eines Mitgliedes des Gründungskomitees: Emanuel La Roche Sohn.

Am 27. August lud das Gründungskomitee zu der am 3. September 1860 im Hirschen in Lörrach stattfindenden Gründungsversammlung der Wiesental-Eisenbahngesellschaft A.G., der ersten badischen privaten Bahngesellschaft, ein. Im Einladungsschreiben tritt neben dem Namen des Vizepräsidenten Johann Sutter von Schopfheim auch erstmals der Name des Sekretärs Marx Pflüger in Erscheinung. Er ist identisch mit dem unter dem Namen Markus Pflüger noch bekannter gewordenen Lörracher Hirschenwirt, Revoluzzer und späteren Abgeordneten.

Die gleichzeitig mit der Einladung zur Gründungsversammlung veröffentlichte Tagesordnung zeigt, daß man sofort „in medias res“ ging. Zunächst wurden die erforderlichen Beschlüsse hinsichtlich der Gründung der Gesellschaft und der Höhe des zu beschaffenden Aktien- und Obligationenkapitals gefaßt und Oberst W. Geigy von Basel als Präsident des Verwaltungsrates sowie Markus Pflüger von Lörrach als Präsident der Direktion der neuen Gesellschaft gewählt. Ferner erbat ein an die Großherzogliche Regierung gerichtetes Ansuchen die umgehende Ausfertigung der Konzessionsurkunde; die Konzession wurde auch alsbald erteilt, und zwar auf die Dauer von 80 Jahren, wobei sich die Badische Staatsregierung das Rückkaufsrecht vorbehielt. Etwa gleichzeitig erfolgte die Berufung des badischen Inspektors Günther als Leiter der Bauarbeiten für die gesamte Strecke von Basel bis Schopfheim.

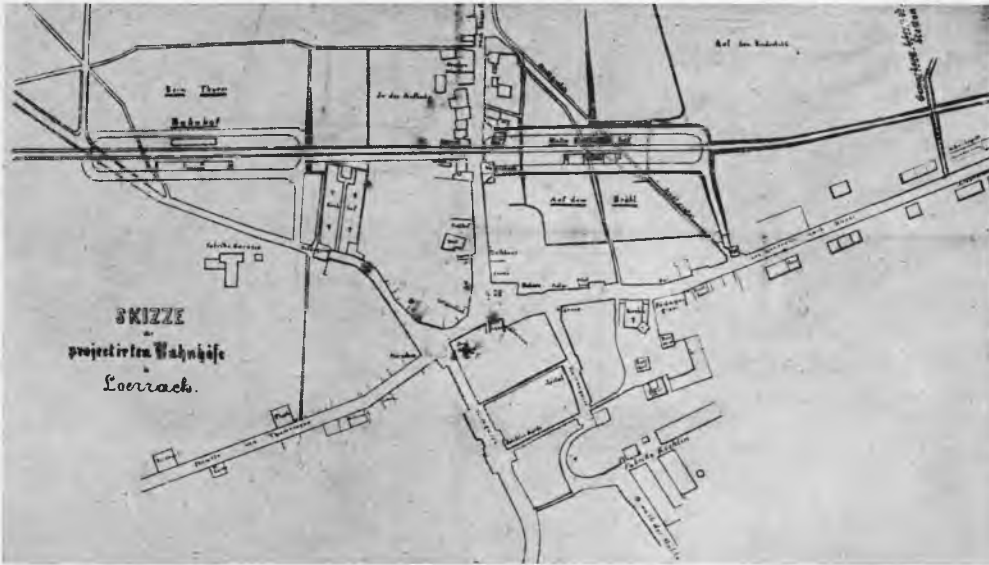


Abb. 3 Zeichnung über die in Lörrach projektierten Bahnhofsanlagen „beim Turm“ und „auf dem Brühl“ um 1860
K. Poltier, Lörrach, Orig. im Besitz von F. Binoth, Lörrach

Bauausführung

Ein Tätigkeitsbericht vom April 1862, welcher der Generalversammlung der Aktionäre kurz vor der Eröffnung der Bahn vorgelegt wurde, zeigte in erschöpfender Form, welche umfassende Arbeit in den knappen zwei Jahren seit der Gründung der Gesellschaft geleistet worden war.

Ursprünglich waren Stationen in Riehen, Lörrach, Haagen, Steinen, Maulburg und Schopfheim vorgesehen gewesen; die Gemeinden Stetten und Gündenhäuser hatten nachträglich um Errichtung von Haltestellen gebeten. Durch das Badische Handelsministerium wurde die Haltestelle für Stetten genehmigt, diejenige für Gündenhäuser jedoch abgelehnt.

Interessant ist es, dem Bericht zu entnehmen, daß die Bauarbeiten durch die Stuttgarter Bauunternehmung Fritz Müller ausgeführt wurden, während die Lieferung der beiden eisernen Brücken bei Brombach und Steinen durch die Firma Harkort in Westfalen erfolgte. Für die auf Schweizer

Hoheitsgebiet zwischen Basel und Stetten liegende Strecke wurden Schienen aus England bezogen, für die auf badischem Boden liegenden Gleise Schienen durch die Badische Bahnverwaltung geliefert.

Daß gelegentlich auch erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden waren, welche weniger den Ingenieur als vielmehr den Kaufmann oder den Verwaltungsbeamten angingen, mag aus folgendem Hinweis des Geschäftsberichtes zu entnehmen sein:

In der Gemeinde Riehen waren für die Durchführung des Eisenbahnbaues 304 Parzellen, 7 Häuser und 2 Schuppen zu erwerben. Von diesen konnten nur 186 Parzellen und vier Häuser gemäß gütlicher Vereinbarung erworben werden. Die restlichen Parzellen, Häuser und Schuppen mußten enteignet werden, was in 54 Fällen zu Rekursen an das Schweizerische Bundesgericht führte. In einem Fall mußte sogar die Direktion der Wiesentalbahngesellschaft Berufung beim Schweizerischen Bundesgericht einlegen. Hatte doch die Schätzungs-



Abb. 4 Bahnübergang an der Wallbrunnstraße in Lörrach 1885 phot. Hügin Lörrach Stadtarchiv Lörrach

kommission die Gesellschaft verurteilt, wegen der Nähe der Eisenbahn und der Station an das Schulhaus in Riehen eine „Inkonvenienz-Entschädigung“ von 6000 Franken zu bezahlen, also wohl eine Vergütung für die künftig zu erwartenden Belästigungen durch Rauch und Lärm! — Ob die Berufung beim Schweizerischen Bundesgericht der Wiesentalbahngesellschaft einen Erfolg gebracht hat, bleibe dahingestellt!

Daß dieses während der Dauer der Bauarbeiten stattgefundenene „Scharfschießen“ in Riehen aber doch zu keiner bleibenden Verärgerung zwischen der Riehener Bürgerschaft und der Wiesentäler Eisenbahngesellschaft geführt hat, geht aus der etwas pikanten Bemerkung eines Basler Zeitungsreporters hervor, der bei der Schilderung der festlichen Einweihungsfahrt berichtet, am Stationsgebäude in Riehen sei unter hübschen Dekorationen die Inschrift zu lesen

gewesen: „Rosen auf den Weg gestreut und des Harms vergessen!“

Aber auch auf der badischen Seite der Grenze, so besonders in Maulburg und Höllstein, kam es zu energischen Einsprüchen gegen die geplante Streckenführung. Aber die Einigung scheint hier ohne das Eingreifen richterlicher Instanzen erfolgt zu sein.

Erster Fahrplan

Unbeschadet der eben geschilderten auf beiden Seiten der Grenze zu überwindenden Hindernisse konnten die Bauarbeiten programmgemäß vorwärts getrieben werden, so daß das Großherzogliche Post- und Eisenbahnamt in Basel unterm 2. Juni 1862 im Amtlichen Verkündigungsblatt für die Bezirksämter Lörrach, Müllheim, Schopfheim und Schönau den ersten Fahrplan veröffentlichten konnte. Er ist nachstehend wiedergegeben und zeigt, daß ab 7. Juni 1862 täg-



Abb. 5 Alter Bahnhof Lörrach um 1909

phot. Hügin Stadtarchiv Lörrach

lich vier Züge in beiden Richtungen verkehrten (heute 14 Personen- und 2 Güterzüge!). Die Reisegeschwindigkeit für die rund 21 Kilometer lange Strecke war nicht gerade überwältigend; für die Bergfahrt wurden zwischen 65 und 85 Minuten, für die Talfahrt zwischen 45 und 61 Minuten benötigt (heute 31 und 28 Minuten).

Die Station Stetten wird vorerst nicht bedient, weil das Stationsgebäude erst später fertiggestellt werden kann; sie wird erst am 1. November 1862 für den Verkehr eröffnet.

Festliche Eröffnung der Bahn

Bevor jedoch der fahrplanmäßige Dienst aufgenommen wurde, sollte am 5. Juni die feierliche Einweihung der Strecke erfolgen und zwar damaligem Brauche gemäß in Anwesenheit nicht nur der Regierungen des Großherzogtums Baden und des Kantons

Baselstadt, sondern entsprechend der Bedeutung des Tages im Beisein der beiden Staatsoberhäupter, also von Großherzog Friedrich und dem eidgenössischen Bundespräsidenten Dr. J. Stämpfli.

Das Programm für die von der Wiesental-Eisenbahngesellschaft organisierte feierliche Eröffnung der neu erbauten Strecke ebenso wie die Eintrittskarten zum Extrazug und zum Festmahl im Gasthaus „Zum Pflug“ in Schopfheim sind nachstehend wiedergegeben. Es läßt uns Angehörige einer späteren Generation aufhorchen, schmunzeln, nachdenken und vielleicht sogar ein wenig neidisch auf die „gute alte Zeit“ zurückblicken. Es umfaßt nicht weniger als 19 Punkte, beginnend um 6 Uhr früh in Karlsruhe mit der Abfahrt des Extrazuges, mit welchem Großherzog Friedrich nach Basel reiste, und endigend mit der Bemerkung, daß ein Extrazug abends einen Teil



Abb. 6 Alter Bahnhof in Lörrach um 1885

der Festgäste von Basel nach Freiburg bringen werde. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, daß die in Basel separat stattfindenden schweizerischen Festlichkeiten zu Ehren des eidgenössischen Bundespräsidenten im vorstehend erwähnten Programm selbstverständlich nicht enthalten sind!

So bescheiden damals — verglichen mit der heutigen Zeit — die ganze Lebenshaltung gewesen sein mag, so meisterhaft verstand man es aber auch, nach dem Wahlspruch: „Saure Wochen frohe Feste“ zu feiern. Die 19 Punkte des Programms zeigen eine so epische Behaglichkeit, daß man nur bedauernd feststellen kann, Johann Peter Hebel sei leider nicht mehr unter den Festgästen gewesen.

Nur die Lokomotive, welche den Festzug führte, trug diesen Namen. Die Badische Eisenbahnverwaltung hatte es sich nicht nehmen lassen, durch die Bereitstellung gerade dieser Lokomotive für die festliche

Eröffnungsfahrt sich vor unserem Wiesentäler Heimatpoeten zu verneigen.

Schon in Freiburg wurde der Landesherr von Vertretern der Basler Kantonsregierung begrüßt; sie begleiteten ihn auf seiner Fahrt nach Basel und ins Wiesental.

Im Badischen Bahnhof in Basel wurde der hohe Gast unter Mitwirkung der Musikkapelle des 80. Schweizerischen Bataillons vom Verwaltungsrat und der Direktion der Wiesentalbahngesellschaft willkommen geheißen. Anschließend empfing Großherzog Friedrich zusammen mit den Vertretern der Wiesentalbahngesellschaft hohe Gäste aus der schweizerischen und der Basler Regierung, darunter den Eidgenössischen Bundespräsidenten Dr. Jakob Stämpfli und Bundesrat Näf, ferner aus Basel Ständerat Stähelin und Bürgermeister Burckhardt.

Aus dem Programm ist ersichtlich, daß der Festzug um 11 Uhr 15 in Basel abfuhr und — nach kürzeren oder längeren Auf-



Abb. 7 Schopfheim um 1865

Lith. E. Kaufmann, Lehr. Bes. K. Poltier, Lörrach

enthalten an allen Stationen — um 13 Uhr 30 in Schopfheim ankam. Zwei Stunden und fünfzehn Minuten für die Strecke von 21 Kilometern! Das war wirklich auch unter Würdigung der Dauer der verschiedenen Begrüßungsansprachen und der damit verbundenen Ehrentrunke an allen Stationen — eine eindrucksvolle Dokumentation echt Hebelscher Gemächlichkeit und Behaglichkeit. A propos Ehrentrunke! Daß Friedrich I. sich allen Situationen, die mit dergleichen Festlichkeiten zwangsläufig verknüpft sind, gewachsen zeigte, geht aus folgender hübschen Geschichte hervor, die sich gerade ein Jahr nach der Eröffnung der Wiesentalbahn am 13. Juni 1863 in Konstanz ereignete, als die Bahnstrecke Waldshut—Konstanz feierlich eingeweiht wurde. Ein badischer Minister meinte besorgt: „Nun haben wir acht Ansprachen anzuhören!“ Die Antwort des Fürsten: „Das wird sich mit Geduld ertragen lassen!“ Darauf ein anderer Minister: „Aber die acht Ehrentrunke sind noch schlimmer!“ Darauf Friedrich I.: „Das macht mir keinen Kum-

mer, dafür habe ich meine verantwortlichen Minister!“

Auf der Fahrt nach Schopfheim wurde der hohe Gast besonders in Lörrach durch Oberamtmann von Preen und Bürgermeister Wenner begrüßt. In seiner Erwiderung dankte Großherzog Friedrich der Lörracher Bevölkerung und gab seiner Genugtuung darüber besonderen Ausdruck, daß kurz vorher in Lörrach Staatsminister Freiherr von Lamey zum Mitglied der Badischen Abgeordnetenversammlung gewählt worden sei.

Die Fahrt des Festzuges durch das Wiesental war, vom herrlichsten Wetter begünstigt, unvergleichlich schön; alle Ortschaften zeigten reichen Festschmuck; überall badische, schweizerische, baslerische und schwarzrotgoldene Fahnen, Kränze, Transparente mit originellen Versen, Böllerschüsse und Glockengeläute! Das ganze Wiesental feierte mit!

Der Empfang in Schopfheim — zunächst durch die Kapelle des Großherzoglichen zweiten Füsilierbataillons, sodann am Bahnhof durch die Vertreter des Amtsbezirkes

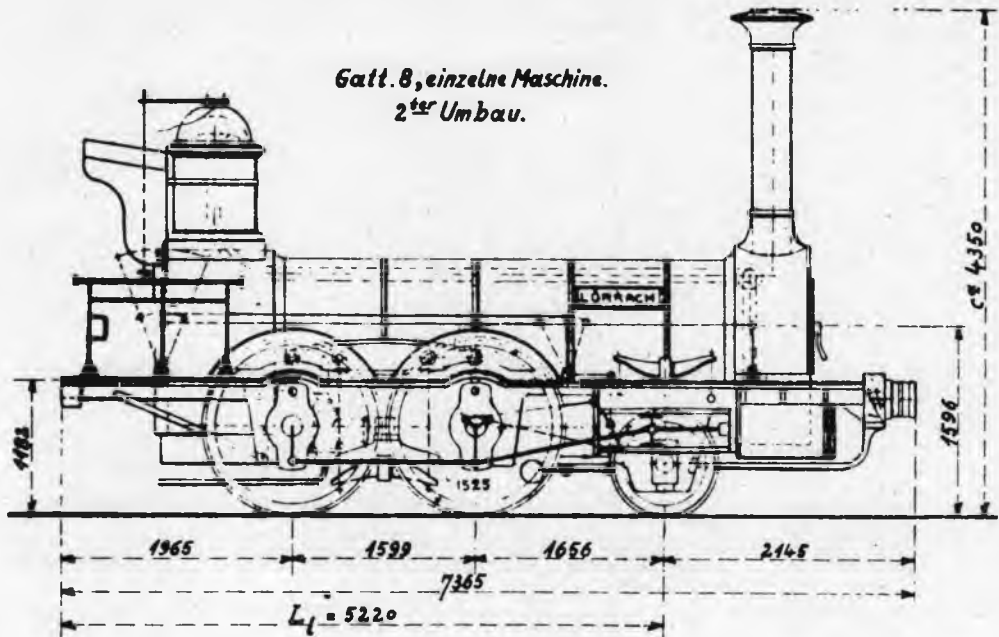


Abb. 8 Dampflokomotive „Lörrach“

Verlag Reichsbahndirektion

und der Stadt Schopfheim und schließlich im Rathaus — war ebenfalls von großer Herzlichkeit getragen.

Aber von besonders „freundlicher“ Gesinnung zeugten die Begrüßungsansprachen, die beim anschließenden Festmahl gewechselt worden sind. Die erste Rede hielt der Präsident des Verwaltungsrates der Wiesentalbahngesellschaft, Oberst und Fabrikant Wilhelm Geigy. Er schloß mit Hebels Versen:

E frohe Ma, e brave Ma!
Jez schenket i und stoßet a!
Es leb der Markgraf und si Hus,
Ziehn't d'Chappen ab und trinket us!

und brachte ein dreifaches Hoch aus auf den Großherzog und auf das Großherzogliche Haus.

In seiner Erwiderung sprach der Fürst davon, wie wichtig ihm persönlich jede neue Verbindung mit der Schweiz sei; er begrüßte die neue Bahn als ein freudiges Ereignis und forderte die badischen Festgäste auf, auf die

schweizerische Eidgenossenschaft ein dreifaches Hoch auszubringen.

Bundespräsident Dr. Stämpfli erhob sein Glas auf das benachbarte und befreundete Großherzogtum Baden, Bürgermeister Grether von Schopfheim trank auf das Wohl der benachbarten Stadt Basel und Bürgermeister Burckhardt von Basel brachte einen freundlichen Trinkspruch auf die Wiesentalbahn selbst aus.

Über Bundespräsident Dr. Stämpfli habe ich in schweizerischen Akten eine hübsche Anekdote gefunden, die bei dieser Gelegenheit nicht unerwähnt bleiben soll. Er war in schweizerischen und kantonalen Kreisen als ein etwas „hemdsärmeliger“ Eidgenosse bekannt; man war deshalb in dem auf Etikette sehenden Basel besonders befriedigt, als er sich seiner diplomatischen Aufgabe in Schopfheim mit eben so viel Geschick als Erfolg entledigte.

Aber Basel hat dabei doch noch ein wenig nachgeholfen: Sein Begleiter, der Basler



Abb. 9 *Der erste Zugführer der Wiesentalbahn Kasimir Bauer*
Bronze-Kleinplastik im Heimatmuseum Lörrach

Ratsherr Im Hof, hatte auf der Fahrt vom Hotel „Drei Könige“ zum Badischen Bahnhof mit großem Befremden festgestellt, daß sein hoher Gast aus Bern über keine schwarzen Glacéhandschuhe verfügte, hatte deswegen die Kutsche kurzerhand vor einem Lädelchen im „Kleinen“ Basel halten lassen und den Bundespräsidenten zur Anschaffung dieser nach seiner Auffassung zum

Empfang eines ausländischen Potentaten unbedingt notwendigen Requisiten veranlaßt.

Das „Menu“ des Festessens im „Pflug“ habe ich beim Durchstöbern alter Akten nicht gefunden. Ich bin aber überzeugt, daß es sich in würdiger und echt markgräflerisch-gastfreier Form in die neunzehn Punkte des Festprogramms eingefügt hat. 245 Gäste nahmen daran teil. Daß sehr bald die freu-

EINLADUNGS - KARTE

für
Herrn Bernhard Fursenberger J. H.
Polizei-hauptmann Hoffmann

zum Festmahl

ERW.G. Verkehr
Gasthaus zum Esflug in Södingheim

Wirtschaftsamt & Bahn
B 1077

den 5. Juni 1862
Mittags 2 Uhr

Direction der Wiesenthalbahn.

Schuldruckerdruck von C. B. Gutsch in Eisenach.



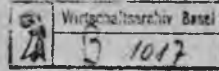
Abb. 10 Einladungskarten zum Festmahl und zur Festfahrt am 5. Juni 1862

Programm

zur feierlichen

Eröffnung der Wiesenthal-Eisenbahn

am 5. Juni 1862.



ERW 6./Vgkehr

1) In der Frühe 6 Uhr Abfahrt eines Extrazuges von Karlsruhe mit Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog und Höchstseiner Gefolge, sowie den übrigen mit Freikarten versehenen, theils zur Befestigung am Gesamtfeste, theils zur feierlichen Eröffnungsfahrt eingeladenen Gästen aus Karlsruhe.

Dieser Zug wird nur in Offenburg und Freiburg kurze Zeit halten und um 10 Uhr 15 Minuten in Basel eintreffen.

2) Vormittags 8 Uhr Abfahrt eines Extrazuges von Schopfheim mit Anhalten an den Stationen Maulburg, Steinen, Haag, Lörrach und Riehen, um die mit Freikarten versehenen Wiesenthaler Festgäste nach Basel zu bringen. Ankunft daselbst Vormittags 9 Uhr.

3) Um 9^{1/2} Uhr Empfang der Abordnung des hohen schweizerischen Bundesraths, sowie der hohen Regierung von Basel durch die Direction und den Verwaltungsrath der Wiesenthalbahn.

4) Nach Ankunft des Extrazuges von Karlsruhe Empfang Seiner Königlichen Hoheit durch die Direction und den Verwaltungsrath der Wiesenthalbahn auf dem Perron.

5) Empfang und Begrüßung Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs durch die schweizerischen Behörden.

6) Nach Einnahme von Gefrischungen Abfahrt des Festzuges um 11 Uhr 15 Minuten von Basel, in welchem sämtliche mit Freikarten der Direction der Wiesenthalbahn versehenen Personen Platz nehmen.

7) Kurzer Halt in Riehen zur Mitnahme der Ortsbehörde und übrigen Eingeladenen.

8) Ankunft in Lörrach 11 Uhr 50 Minuten.

Feierlicher Empfang von der auf dem Bahnhofs befindlichen Versammlung. Begrüßung durch den Amtsvorstand Namens des Amtsbezirks und durch den Bürgermeister Namens der Stadt Lörrach.

Ueberrreichen eines Ehrentrunks, Vorträge der Gesangsvereine und Musik.

9) Abfahrt von Lörrach 12 Uhr 20 Minuten unter Mitnahme der mit Freikarten der Direction der Wiesenthalbahn versehenen Lörracher Gäste.

10) Kurze Halte auf den Stationen Haag, Steinen und Maulburg zur Aufnahme der mit Freikarten versehenen Personen.

11) Ankunft in Schopfheim Nachmittags 1 Uhr 30 Minuten.

Feierlicher Empfang durch die auf dem Bahnhof befindliche Versammlung. Begrüßung durch den Amtsvorstand Namens des Amtsbezirks und durch den Bürgermeister Namens der Stadt Schopfheim.

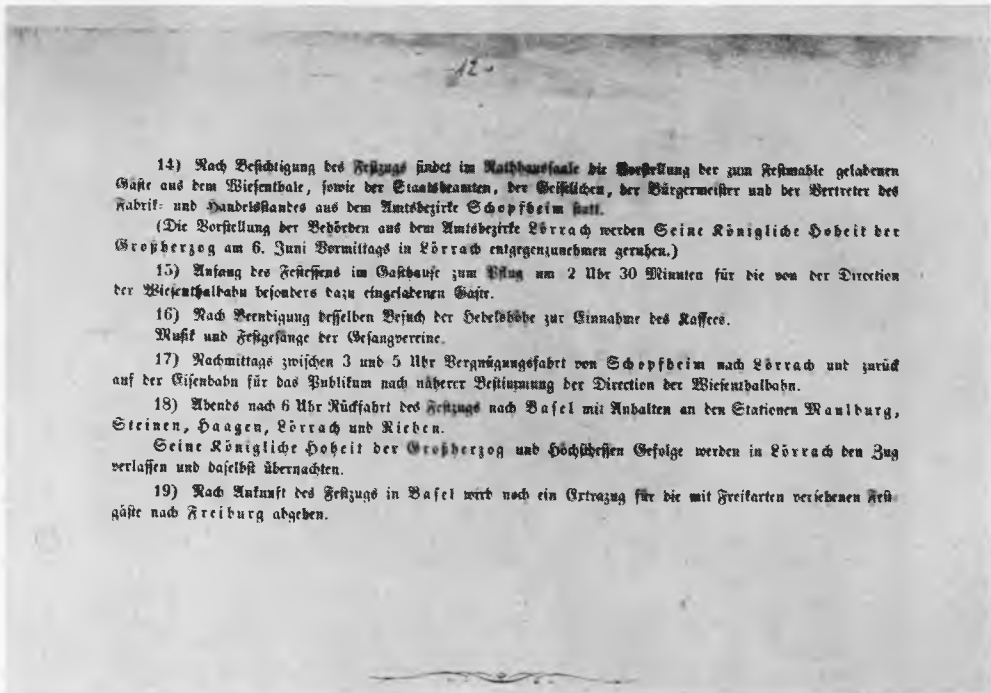
Festgast und Musik.

12) Vor dem Bahnhof sieben Wagen bereit, um Seine Königliche Hoheit den Großherzog, die Mitglieder des Großherzoglichen Staatsministeriums und die Präsidenten der badischen Kammern, sowie die Delegation des hohen schweizerischen Bundesraths und der hohen Regierung von Basel nach dem Rathhaus zu geleiten, wo sich auch die übrigen zum Festmahl eingeladenen Gäste einfinden.

13) Am dem Rathhaus vorbei wird der von der Stadt Schopfheim veranstaltete Festzug seinen Weg nehmen und darauf von dem Rathhaus an bis zum Gasthaus zum Pfing Spalier bilden.

Abb. 11 Programm zur Eröffnung der Wiesenthalbahn
Ende nächste Seite

Aus dem Wirtschaftsarchiv Basel



Rückseite von Abb. 11

X Bekanntmachungen.

Für die beiden Festtage den 5. und 6. Juni, während der Anwesenheit Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs treten für die Stadt Lörrach und Umgebung zur Vermeidung von Störungen und Unfällen folgende Anordnungen in Kraft:

- 1) In den Hauptstraßen der Stadt dürfen keine Wagen noch andere den freien Verkehr hemmende Gegenstände aufgestellt oder gelagert werden.
- 2) Am Abend des 5. Juni ist vom Beginn der Annäherung des Bahnzugs bis zum beendigten Abzug der Bürgerschaft aus der Thurmstraße die letztere für Fuhrwerk und Fußgänger gesperrt.
- 3) Während der Nacht vom 5. auf den 6. ist bis Morgens früh die Thurmstraße und die Thurmingerstraße für Fuhrwerk aller Art gesperrt.

Die Abfahrt von der Landstraße geschieht auf der neuen Straße längs dem Bahndamm und durch die Wallbrunnstraße.

- 4) Am 6. Vormittags darf während der Aufstellung der Bürgerschaft und bis zu Auflösung des Spaliers die Thurmstraße nicht befahren, noch ohne Erlaubniß der Festordner begangen werden.
- 5) Hausthiere aller Art werden von den Eigenthümern am 5. und 6. eingesperrt gehalten werden.
- 6) Während der festlichen Beleuchtung der Stadt dürfen keine Wagen in den Straßen der Stadt umherfahren.

Jedermann wird aufgefordert, beim Umhergehen auf den Straßen sich möglichst auf der rechten Straßenseite zu halten, damit allzustarkes Gedränge und Stockung des Verkehrs vermieden werde. Kinder dürfen nicht ohne Aufsicht auf die Straßen der Stadt gelassen werden. Kinder, die noch nicht gehen können, dürfen im Gedränge nicht umhergetragen werden.

7) Mit dem Schluß des Festes am 5., welcher durch ein Zeichen mit der Rathhausglocke verkündet wird, werden die Bewohner der Stadt Lörrach die Beleuchtung der Häuser löschen, es werden die Wirthschaften geschlossen, und nach einem zweiten von der Rathhausglocke gegebenen Zeichen tritt in den Straßen der Stadt die gewöhnliche Nachtstille ein.

Lörrach den 1. Juni 1862.

Das Großb. Bezirksamt.
v. Vreen.

Das Bürgermeisteramt.
Wenner.

X

Abb. 12 Faksimile der Zeitungsbekanntmachungen von 1862

dig gehobene Stimmung zu einer festlichen Begeisterung anstieg, ist wohl verständlich.

Besonders erfreulich fand ich Ziffer 17 des Programms: Während die hohen Herren im „Pflug“ tafelten und Festreden hielten, fand zwischen drei und fünf Uhr für das Publikum eine Vergnügungsfahrt von Schopfheim nach Lörrach und zurück statt. Fahrkarten wurden dabei sicherlich noch nicht benötigt. Ließe sich dieser hübsche Brauch nach hundert Jahren vielleicht wiederholen? Aber vermutlich wäre der Andrang der heutigen Jugend erheblich geringer als dies vor hundert Jahren der Fall gewesen sein wird. Wenn schon fahren, dann lieber Auto als Eisenbahn, lautet heute die Devise!

Daß im übrigen das Fest im „Pflug“ in Schopfheim ziemlich hohe Wellen geschlagen hat, scheint mir aus der Anzeige eines Festteilnehmers hervorzugehen, die unterm 7. Juni 1862 in den Basler Nachrichten erschienen ist und folgendermaßen lautete: „Verwechselt bei der Wiesenthalbahnfeier im Pflug in Schopfheim ein dunkelgrauer Paletot mit einem ähnlichen, der etwas mehr meliert ist. Gefl. umzutauschen, wo sagt die Expedition dieses Blattes.“

Heute können wir feststellen, daß eine Paletotverwechslung nicht nur bei der Einweihung der Wiesentalbahn vorgekommen ist.

Zwanzig Jahre später, einige Wochen nach den Ende Mai 1882 in Luzern, Mailand und Genua anlässlich der Eröffnung der Gotthardbahn stattgefundenen Einweihungsfeierlichkeiten, mußte der Bürodirektor des Deutschen Reichstages folgende Aufforderung an die deutschen Teilnehmer richten:

„Diejenigen Herren Mitglieder des Reichstages und des Bundesrates, welche seit dem Diner in Mailand noch durch vertauschte Überzieher oder Hüte leiden, werden ganz ergebenst ersucht, zum Zwecke eines eventuellen Umtausches die bezüglichen Angaben

in meinem Dienstzimmer eventuell schriftlich unter Angabe des vertauschten Gegenstandes geneigtest machen zu wollen.“

Man sieht: was dem Basler in Schopfheim recht, das war den Deutschen zwanzig Jahre später in Mailand billig! Oder sollte in beiden Fällen nur die mangelhafte Organisation in der Kleiderablage schuld gewesen sein?

Nach Tisch begab sich der Großherzog zu Fuß mit Fabrikant Sutter nach der Hebelhöhe, wo die Kaffeetafel im Freien auf die Gäste wartete; dort freute er sich an der prachtvollen Fernsicht und wurde von der großen Zuschauermenge wieder begeistert begrüßt.

Festvorbereitungen in Lörrach

Aus Ziffer 18 des Festprogrammes ist zu entnehmen, daß Großherzog Friedrich und sein Gefolge am Abend des 5. Juni in Lörrach übernachteten; stillschweigend ist hinzuzufügen: selbstverständlich im „Hirschen“!

Daß dieser Programmpunkt den Behörden in Lörrach, dem Bezirksamt und dem Bürgermeisteramt, einiges Kopfzerbrechen verursacht hatte, geht aus einer Bekanntmachung im amtlichen Verkündigungsblatt vom 1. Juni 1862 hervor, die mit aller Deutlichkeit zeigt, daß es auch schon vor hundert Jahren Verkehrsverbote und Parkverbote gegeben hat. Sie sei nachstehend wiedergegeben.

Damit die hohen Gäste nach dem gewiß anstrengenden Tag wenigstens ruhige Nachtstunden im „Hirschen“ finden sollten, war gemäß Ziffer 3 der Bekanntmachung sogar für die Nacht ein Verbot des gesamten Fuhrwerksverkehr in der Turm- und Turminger Straße erlassen. Man hat dann aber doch noch im letzten Augenblick „höheren Orts“ die Einsicht gewonnen, daß diese Ziffer 3 als allzu rigoroses Verbot anzusehen und deshalb besser aufzuheben sei. Wenigstens erschien im gleichen Verkündigungs-

blatt, jedoch erst am 4. Juni eine weitere Bekanntmachung des Bezirksamtes und des Bürgermeistersamtes des Inhalts: „Der Absatz 3 unserer Bekanntmachung vom 1. Juni tritt nicht in Kraft!“

Jedenfalls ließ es sich die Stadt Lörrach nicht nehmen, ungeachtet aller behördlichen Gebote und Verbote den hohen Gast und die Wiesentalbahn gebührend zu feiern; Gesangsvorträge, Fackelzug, festliche Illumination der Häuser und Straßen waren äußere Zeichen der Begrüßung, mit welchen die Lörracher Bevölkerung ihrer Freude Ausdruck gab.

Am folgenden Morgen besichtigte Großherzog Friedrich die Betriebe von Köchlin, Baumgartner & Cie. sowie von Sarasin & Cie. und reiste anschließend mit der Bahn nach Säckingen weiter.

Der Alltag

Das große Fest war verklungen; der Alltag forderte sein Recht, und täglich fuhren vier Züge im Wiesental talauf und talab. Daß die private Bahngesellschaft in den ersten Jahren nach der Eröffnung noch nicht auf Rosen gebettet war, geht aus dem 5. Geschäftsbericht der Gesellschaft hervor, welcher den Zeitraum vom 1. April 1864 bis 31. März 1865 umfaßt. Dort lesen wir: „Die allgemeine Geschäftslage hat auch dieses vergangene Jahr die Hoffnungen nicht erfüllt, welche wir berechtigt waren, von unserem Unternehmen zu hegen. Auch heute noch entspricht das Erträgnis des Güterverkehrs lange nicht unseren gewissenhaft aufgestellten Berechnungen, während dem der Personenverkehr, trotz der nicht unbedeutenden Abnahme (!) der Arbeiterbevölkerung unseres Tals, sich beinahe auf der früheren Höhe behauptete.“

Auch große Nachforderungen von seiten der bauausführenden Firma dürften der Bahngesellschaft einiges Kopfzerbrechen ver-

ursacht haben. Aber ein als Schlichtungsinstanz eingesetztes Schiedsgericht unter Vorsitz des schweizerischen Oberingenieurs Gränicher von Bern konnte kurz vor Jahres-schluß 1864 auch diese Sorge beseitigen; als nachträgliche Entschädigung bekam der Unternehmer den Betrag von 18 500 Gulden, rund 10 % seiner ursprünglichen Forderung, zugesprochen.

Ende der privaten Bahngesellschaft

Aber die vorstehend geschilderten Sorgen der Wiesentalbahngesellschaft erwiesen sich später als unbegründet; von Jahr zu Jahr steigerten sich die Erträgnisse. Am 5. Februar 1876 wurde — von einer anderen privaten Gesellschaft erbaut — die Bahnstrecke Schopfheim—Zell in Betrieb genommen; diese Verlängerung der Wiesentalbahnlinie trug auch zu einer Verkehrsförderung bei. Vor allem aber und entscheidend für den Beschluß der Badischen Regierung, das Rückkaufsrecht für die Bahnlinie Basel—Schopfheim in Anspruch zu nehmen, war ihr am 11. März 1887 mit der Deutschen Reichsregierung getroffenes Übereinkommen, worin Baden verpflichtet wurde, die Bahnstrecken von Leopoldshöhe (heute Weil Rhein) nach Lörrach und von Schopfheim über Wehr nach Säckingen zu erbauen und die Bahnlinie Basel—Schopfheim in staatlichen Besitz zu überführen. Dieses aus „strategischen“ Gründen geschlossene Übereinkommen veranlaßte die Badische Regierung, der Wiesentalbahngesellschaft am 22. Juni 1887 mitzuteilen, sie beabsichtige, die Strecke Basel-Schopfheim mit Wirkung vom 1. Januar 1889 käuflich zu übernehmen.

Damit war — nach 26 $\frac{1}{2}$ Jahren Betriebsdauer — das Ende der privaten Bahngesellschaft und der Übergang der Linie in den Besitz des Badischen Staates gekommen; der Betrieb war von jeher in den Händen der Badischen Staatsbahnen gelegen gewesen.

Beilage zum Verkündigungs-Blatt.

Nr. 67.

Freitag den 6. Juni 1862.



Bekanntmachungen.

(1) Vom 7. d. M. an cursiren die Züge auf der **Wiesenthal-Bahn** in nachstehender Weise:

	Dirgt.	Vorm.	Nachm.	Abes.		Dirgt.	Nachm.	Abes.	Abes.
Basel . . . Abg.	6.	10. 15	2. 15	7. 35	Schopfheim Abg.	7. 35	12. 30	4. 30	9
Niehen . . . "	6. 14	10. 31	2. 30	7. 49	Maulburg . . . "	7. 42	12. 39	4. 39	9. 7
Stetten . . . "	6. 20	—	2. 37	7. 55	Steinen . . . "	7. 49	12. 48	4. 48	9. 14
Lörrach . . . Anf.	6. 25	10. 43	2. 42	8.	Haagen . . . "	7. 57	12. 59	4. 59	9. 22
Haagen . . . Abg.	6. 27	10. 50	2. 44	8. 2	Lörrach . . . Anf.	8. 2	1. 5	5. 5	9. 27
Steinen . . . "	6. 34	11.	2. 52	8. 9	Stetten . . . Abg.	8. 5	1. 10	5. 10	9. 29
Maulburg . . . "	6. 47	11. 17	3. 6	8. 22	Niehen . . . "	8. 10	1. 15	5. 15	—
Schopfheim Anf.	6. 57	11. 30	3. 17	8. 32	Basel . . . Anf.	8. 15	1. 21	5. 21	9. 36
	7. 6	11. 40	3. 27	8. 40		8. 24	1. 31	5. 31	9. 45

Die Züge halten vorerst auf der Station Stetten nicht an. Der Tag der Eröffnung dieser Station wird später bekannt gemacht werden.

Basel den 2. Juni 1862.

Großh. Post- und Eisenbahnamt.
Gardt.

Abb. 13 Faksimile des ersten Fahrplans von 1862

Stadtarchiv Lörrach

Entwicklungsjahre

Das Ende des neunzehnten und der Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts brachten auch der Wiesentalbahn sichtbare Zeichen der fortschreitenden Entwicklung; sie sollen hier nur kurz gestreift werden. Der Bau eines zweiten Bahnsteiges an mehreren Stationen, neue Stationsgebäude in Stetten und Lörrach und die Anlage einer neuen Station in Brombach zeugen von gesundem Wachstum. Die Gleisanlagen in Schopfheim und Lörrach wurden wesentlich erweitert, in Lörrach, Haagen, Brombach, Steinen und Schopfheim Gleisanschlüsse für industrielle Unternehmungen, teilweise von erheblicher Länge eingebaut. Schließlich kam — kurz vor Beginn des ersten Weltkrieges — der Umbau der ganzen Wiesentalbahn auf elektrischen Betrieb. Es war dies der erste Versuch der Badischen Staatsbahnen, zur elektrischen Zugsförderung überzugehen.

Schließlich zeigt auch der Fahrplan, welche erhebliche Verkehrsverdichtung gegenüber früheren Zeiten eingetreten ist: statt vier

Zügen in jeder Richtung weist der heutige Fahrplan rund zwanzig Züge für den Personenverkehr auf.

Ausklang und Ausblick

Nun hat am 5. Juni 1962 die Wiesentalbahn ihren hundertsten Geburtstag feiern können. Sie hat in den vergangenen hundert Jahren in reichem Maße zum Wachsen, Blühen und Gedeihen unserer engeren Heimat beigetragen und sozusagen Leid und Freud redlich mit der Wiesentäler Bevölkerung geteilt. Möge ein gütiges Geschick auch im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens über ihr walten!

Nachtrag

Ein freundlicher Hinweis des neuen Leiters des Heimatmuseums Lörrach, Professor Dr. Ph. Hieber, gab mir die erwünschte Möglichkeit, ein Bildchen des ersten Zugführers der Wiesentalbahn, Kasimir Bauer, meinen Zeilen anzufügen. Die kleine Bronzefigur steht im Heimatmuseum Lörrach.

Die behäbige Gestalt zeigt unmißverständlich, daß im Bahnbetrieb der Wiesentalbahn vor hundert Jahren ein wesentlich gemächlicheres Tempo herrschte, als dies heute bei der Bundesbahn der Fall ist.

Im Zeitalter der Trans-Europa-Expresszüge wäre der Zugführer Bauer wohl kaum mehr denkbar. — Welchem Gedenktag der drollige Zugführer sein Entstehen und seine Dauerstellung im Heimatmuseum Lörrach verdankt, konnte ich allerdings noch nicht herausfinden.

Quellen

Archiv der Stadt Lörrach: Amtliches Verkündigungsblatt 1862

Basler Nachrichten 1862; Basler Neujahrsblatt 1925

Universitätsbibliothek Freiburg: Karlsruher Zeitung 1862

A. Kuntzemüller: Die Badischen Eisenbahnen, 2. Auflage, Karlsruhe 1953

K. Seith, Markgräfler Tagblatt 1957: 95 Jahre Wiesentalbahn

Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel: Die Wiesental-Eisenbahngesellschaft

Heimat!

Heimat!
Meine Seele blüht,
Ganz erfüllt von Deinem Klingen.
Selig Singen
Durch mein ganzes Wesen zieht.

Heimat!
Erdegebundene Kraft
Schenkst Du meinem Geist
Und Willen,
Förderst Treue,
Förderst Rechenhaft,
Förderst Liebe,
Opfer und Erfüllen.

Heimat!
Reiner, großer Klang,
Greif ins Herz,
Auf daß ich werde
Würdig Deiner heiligen Erde!
Bleib mir Sehnsucht lebenslang!
Heimat!

Gottfried Buchmann