Hundert Jahre Eisenbahn auf Schweizerboden 1844-1944

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **38 (1944)**

Heft 15

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-925942

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Hundert Jahre Eisenbahn auf Schweizerboden 1844—1944

Am 15. Juni waren es genau 100 Jahre her, seit der erste Eisenbahnzug auf Schweizerboden gefahren ist. Zur Feier dieses Tages war im Gewerbemuseum Basel vom 10. bis 30. Juni 1944 eine interessante Ausstellung zu sehen.

Die erste Eisenbahn, die es überhaupt gab, fuhr in England im Jahr 1825. Hier war auch die erste Lokomotive erfunden und gebaut worden. Bis zum Jahr 1835 waren auch in Belgien, Deutschland und Frankreich die ersten Eisenbahnlinien eröffnet. 1840 war bereits die Linie Mülhausen—St. Ludwig bei Basel dem Betrieb übergeben worden. Die französische Eisenbahngesellschaft gelangte damals mit dem Gesuch an die Basler Stadtbehörden, diese Linie bis Basel verlängern zu dürfen, um so die Linie Straßburg—Basel möglichst bald eröffnen zu können. Nach langem Abwägen der Vor- und Nachteile eines Anschlusses an die französische Eisenbahn, wurde schließlich die Konzession (Bewilligung) erteilt. Die 1,9 km lange Strecke St. Ludwig—Basel wurde gebaut; und am 15. Juni 1844 fuhr der erste Zug, von St. Ludwig kommend, über die Brücke des Festungsgrabens durch das Eisenbahntor in die Stadt. Das war die erste Eisenbahn auf Schweizerboden. Zugleich war es aber auch die erste Eisenbahn der Welt, die die Landesgrenzen zweier Staaten überfuhr. Die erste schweizerische Bahn fuhr erst im Jahr 1847 und zwar auf der Strecke Zürich—Baden. (Spanischbrötlibahn)

Die Grundidee der interessanten Ausstellung ist es, in allererster Linie die erstaunlich rasche Entwicklung unserer Stadt im kurzen Zeitraum eines Jahrhunderts zu zeigen. Wenn wir heute auf diese Weise Rückschau halten über das verflossene Jahrhundert, so erkennen wir mit aller Deutlichkeit, daß Basels wirtschaftlicher und industrieller Aufschwung an jenem denkwürdigen Sommertag des Jahres 1844 begonnen hat.

Als in Frankreich und namentlich in England die Eisenbahnen schon zu rollen begonnen hatten, war Basel noch ein gemütlich-verträumtes Städtchen mit knapp 25000 Einwohnern. Man reiste mit der Kutsche oder mit der Reisepost und freute sich, daß man mit diesen Beförderungsmitteln eine Geschwindigkeit bis zu 12 km in der Stunde erreichen konnte. Von Basel über die Staffelegg nach Aarau brauchte man damals 10 Stunden, nach Zürich 16½ Stunden, über den Hauenstein nach Bern 20 Stunden, nach Straßburg 29 Stunden und über den Gotthard nach Mailand 77 Stunden. Man bestaunte das Dampfschiff «Frankfurt», das 1832 mit eigener Dampfkraft den Rhein heraufgeschnauft kam. Eine Reihe reizvoller Bilder veranschaulichen in der Ausstellung jene beschauliche Zeit.

Graphische Tafeln zeigten in leichtverständlicher Weise die zahlenmäßige Entwicklung des Verkehrs und seinen gewaltigen Einfluß auf die industrielle, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Stadt. Der Größenunterschied zweier Holzwürfel veranschaulichte zum Beispiel das mächtige Anwachsen des Güterverkehrs seit der Eröffnung der ersten Bahn. Heute zählt Basel zirka 170000 Einwohner. Damals besuchten zum Beispiel zirka 2500 Schüler die Schulen unserer Stadt und heute sind es nahezu 17000. Damals gab es eine einzige Brücke über den Rhein. Heute aber sind es mit der Eisenbahnbrücke deren fünf.

Der Hauptanziehungspunkt der ganzen Ausstellung war aber das 4½ m breite und 6 m lange Modell der ganzen, 1845 festlich eröffneten ersten Bahnhofanlage in Basel. Diese war, wo jetzt die Strafanstalt und das Frauenspital stehen. Besonderes Interesse weckten bei den vielen Besuchern das schöne Eisenbahntor und die Brücke über den Festungsgraben. Damit die neue Bahnhofanlage auch den Schutz der Befestigungswerke genieße, wurde die Stadtmauer unweit des St. Johanntors abgerissen und dann um das neue Areal mit dem Bahnhof wieder errichtet. Wie die übrigen Stadttore, wurde auch dieses schmucke Eisenbahntor polizeilich bewacht, jeden Abend nach Ankunft des letzten Zuges geschlossen und am Morgen eine halbe Stunde vor dem Frühzug geöffnet.

Ein reiches, sorgsam ausgewähltes Bildmaterial erläuterte die fortschreitende Modernisierung der Schienen-, Bahnhof- und Tunnelanlagen im schweizerischen Eisenbahnnetz. Eine wertvolle Ergänzung dieser Abteilung der Ausstellung bildeten die zwar verkleinerten, aber immer noch großen Modelle von Dampf- und elektrischen Lokomotiven.

«Reisen damals und heute.» Zwei Welten tun sich hier auf! Wie primitiv mußten doch die Menschen vor nur hundert Jahren noch reisen! Sie waren zum Beispiel in den offenen Drittklaßwagen allem Ruß, Regen und der Sonnenglut ausgesetzt. Es muß damals ein zweifelhaftes Vergnügen gewesen sein, zur Winterszeit eine Reise per Bahn zu unternehmen. Wie sind dagegen wir modernen Menschen in bezug auf Reisebequemlichkeit verwöhnt. Schlaf- und Speisewagen und sehr komfortable Drittklaßwagen stehen uns zur Verfügung. Zugsverspätungen kommen heute nur als Ausnahmen vor.

Die Eisenbahn bedeutete eine Revolution im materiellen und geistigen Leben unserer Stadt und des ganzen Landes. Wir müssen unsern Vätern dankbar sein, daß sie es gewagt haben, dieses pustende schwarze «Dampfroß» in die Stadt hereinzulassen. Ihr Weitblick und ihre Tatkraft sind uns und unserem Gemeinwesen zum großen Segen geworden. Mögen wir von ihnen lernen, den neuen Verkehrsmitteln, die sich uns heute anbieten, ebenso offen und verständnisvoll gegenüberzustehen, wie sie seinerzeit dem etwas unheimlichen «Dampfroß». Nur so werden auch wir vor dem Urteil der Geschichte bestehen können. A. M.-G.