

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Band: 45 (1972)

Heft: 6

Artikel: Das Basler Eisenbahntor - eine "Porte de la Suisse" im Jahre 1844 = Bâle en 1844 : "La porte du chemin de fer" ou "Porte de la Suisse" = La "Porte de la Suisse", ingresso ferroviario di Basilea, nel 1844 = The railway gate in Basle, à "Porte de la Suiss...

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

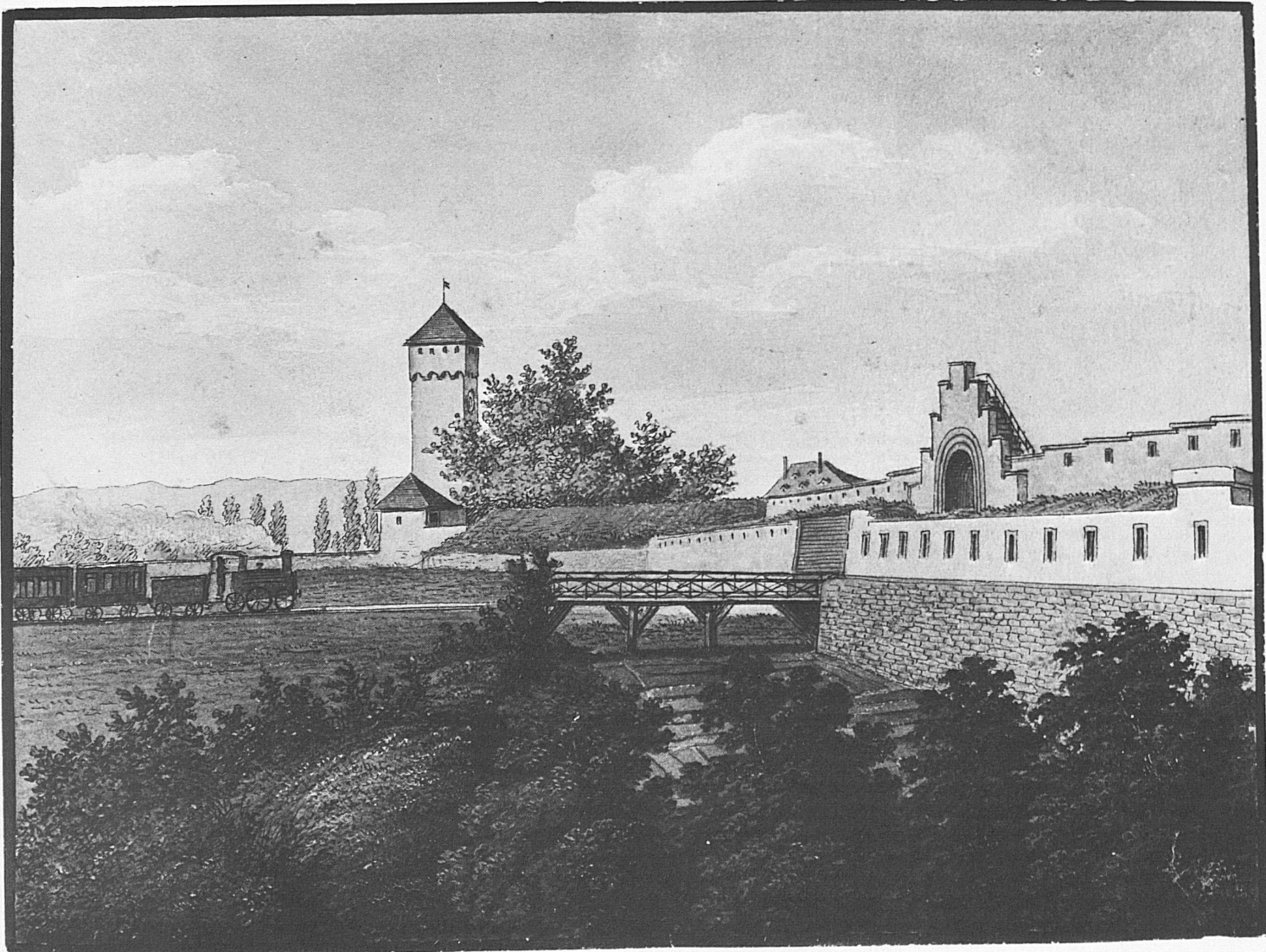
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.11.2024

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



Eine «Porte de la Suisse» im Jahr 1844. Quer durch Graben und Festungswall drang die erste Eisenbahn auf Schweizer Boden vom französischen St-Louis her in die Stadt Basel ein. Den Durchlass sicherte ein streng überwacht Eisenbahntor (rechts im Bild). Links das heute noch stehende St.-Johannis- Stadttor. Nach einer farbigen Lithographie aus der Schneiderschen Bildersammlung im Staatsarchiv Basel-Stadt

Une «Porte de la Suisse» en 1844. Pour assurer l'accès dans la ville du premier tronçon ferroviaire – St-Louis–Bâle – établi sur territoire suisse, une nouvelle porte a dû être ouverte dans les fortifications qui entouraient encore la cité. Cette porte (à droite) était fermée chaque soir. A gauche: la porte de St-Jean, qui a subsisté. (Reproduction d'une lithographie en couleur des collections des archives du canton de Bâle-Ville)

Una «Porte de la Suisse» del 1844. La prima ferrovia in territorio elvetico fu quella che da St-Louis, alla frontiera con la Francia, entrava a Basilea attraverso un varco praticato nelle mura cittadine e strettamente sorvegliato. A sinistra, la Porta di S. Giovanni, che tuttora sussiste. (Da una litografia polieroma della Collezione Schneider, oggi nell'Archivio di Stato di Basilea città)

A "Porte de la Suisse" in 1844. The first railway to run on Swiss soil came from St.Louis in France and entered Basle over the old moat and through the city wall. A closely supervised gateway (on the right in the picture) guarded the entrance. On the left St.John's Gate, which still stands. From a colour lithograph in the Schneider collection of the Basle City Archives

DAS BASLER EISENBAHNTOR – EINE «PORTE DE LA SUISSE» IM JAHRE 1844

Durch dieses Tor drang die Eisenbahn in die Schweiz ein, als «trojanisches Pferd, das mit einer geheimnisvollen Zukunft schwanger geht», wie sich ein misstrauischer Basler Ratsherr ausdrückte.

Wenn es auch in Zürcher Ohren nicht angenehm klingt: als erste Eisenbahn auf Schweizer Boden muss man die 1668,55 Meter Geleise von St-Louis Grenze nach Basel, ein Teilstück der Strassburg-Baseler Eisenbahn, bezeichnen, und nicht etwa die Spanisch-Brötli-Bahn, deren Jungfernfahrt vom 9. August 1847 Anlass zum Jubiläum «125 Jahre Schweizer Bahnen» gibt. Allerdings, die Spanisch-Brötli-Bahn war die erste rein schweizerische Eisenbahn, von Schweizern geplant, finanziert und gebaut, während der schwei-

zerische Beitrag zur Basler Eisenbahn fast ausschliesslich in mehrtägigen, heissen Redeschlachten im Basler Grossen Rat bestand, wo man sich fürs erste um das Ja oder Nein zu einer Eisenbahn stritt, und dann um die Frage, ob man sie in die Stadtmauern hereinlassen oder draussen vor dem Tore abfertigen wolle. Der Entscheid fiel knapp zugunsten der Eisenbahn und für einen Bahnhof «intra muros». Das bedingte die teilweise Schleifung und Wiedererrichtung der Festungswerke und den Bau eines Stadttors für die Eisenbahn. Denn Basel hielt als eine der letzten Städte noch bis 1850 an der allabendlichen Schliessung der Stadttore fest. Für richtige Überwachung und vorschriftsmässiges Öffnen und Schliessen zu sorgen gehörte zu den wich-

←< tigten Aufgaben des vom Staat eingesetzten Eisenbahn-Commissärs. Wenig einladend und gastfreundlich erscheint uns heute diese «Porte de la Suisse». Doch passierten schon im ersten halben Betriebsjahr 50000 Reisende, eine beachtliche Zahl, gemessen an der damaligen Einwohnerzahl von Basel, die kaum 25000 erreichte.

BÂLE EN 1844: «LA PORTE DU CHEMIN DE FER» OU «PORTE DE LA SUISSE»

C'est par cette porte qu'a pénétré en Suisse le premier chemin de fer — ce «Cheval de Troie porteur d'un avenir plein de mystères» comme l'appelait un conseiller bâlois que cette innovation remplissait de méfiance. Bien que les Zurichoïses et les Argoviens, fiers de leur «Spanisch-Brötli-Bahn», n'aient guère cette réminiscence, c'est sur le territoire bâlois qu'a été construite la première voie ferrée. Longue de 1668,55 m, et inaugurée le 14 juin 1844, c'était l'aboutissement de la ligne française Strasbourg-Bâle. Celle de Zurich-Baden, ouverte le 9 août 1847, est effectivement le premier tronçon entièrement suisse et financé par des capitaux suisses.

Il est donc légitime de le placer à l'origine du réseau helvétique, dont on fête le 125^e anniversaire cette année. Quant à notre contribution au tronçon bâlois, elle s'est bornée, après d'homériques discussions au Grand Conseil, à autoriser la construction. L'emplacement de la première gare suisse a également donné lieu à de vifs débats. Devait-elle être confinée au dehors

LA «PORTE DE LA SUISSE», INGRESSO FERROVIARIO DI BASILEA, NEL 1844

La ferrovia è penetrata in Svizzera da questo varco, non diversamente da un «cavallo troiano foriero di misteriosi destini», com'ebbe a dire, con diffidenza, un consigliere basilese.

Con buona pace dei Tigurini, la prima ferrovia in territorio svizzero non fu la «Spanisch-Brötli-Bahn» (ferrovia dei panini spagnoli), la cui corsa inaugurale avvenuta il 9 agosto 1847 offre oggi lo spunto per celebrare i 125 anni di vita delle ferrovie svizzere, sibbene la Ferrovia d'Alsazia, Strasburgo-Basilea, con i suoi ultimi 1668,55 m di binario da St-Louis, punto di frontiera, alla città renana. La «Spanisch-Brötli-Bahn», Zurigo-Baden, fu però la prima ferrovia interamente elvetica: ideata, finanziata e costruita da Svizzeri, ben altrimenti da quanto era avvenuto per la Ferrovia d'Alsazia, dove il contributo svizzero consisté quasi unicamente in vivacissime diatribe in seno al Gran Consiglio di Basilea, per statuire anzitutto se si dovesse o no accettare la ferrovia, e poi se avessero i treni da fermarsi fuori città oppure da entrarvi. I suffragi andarono infine, di stretta misura, alla ferrovia e ad

THE RAILWAY GATE IN BASLE, A «PORTE DE LA SUISSE» IN 1844

This was the gate through which the railway entered Switzerland—in the form of a «Trojan horse that is big with a mysterious future», as a sceptical alderman of the city of Basle put it.

Unwelcome as the statement may be to the ears of the burghers of Zurich, the first rail tracks on Swiss soil were those—1824¾ yards long—leading from the frontier at St-Louis to Basle and forming part of the Strasbourg-Basle Railway. This might seem to invalidate the claim of the «Spanisch-Brötli-Bahn», the «Spanish roll railway», whose opening on August 9, 1847, is being commemorated this year in the celebrations marking the 125th Anniversary of Swiss Railways. The fact is, however, that the «Spanish roll railway» was the first truly Swiss line, planned, financed and constructed by the Swiss themselves, while the Swiss contribution to the Basle railway was restricted almost entirely to heated debates lasting several days in the Great Council in Basle, where the first issue was whether the new railway should be accepted at all, and the second was whether it should be allowed to enter the town walls or should not rather be stopped short outside them. The final decision, reached by a small margin of votes, was in

Nach der Verlegung der Elsässer Linie und ihrer Einführung in den 1860 eröffneten Basler Centralbahnhof, wo sie mit dem schweizerischen Bahnnetz zusammengeschlossen wurde, hatte das Eisenbahntor seine Rolle ausgespielt. Mitte der sechziger Jahre wurde dieses Symbol vornehmer Zurückhaltung gegenüber dem technischen Zeitalter abgerissen.

des murs, ou le chemin de fer devait-il pénétrer dans la ville? A une faible majorité, on s'est prononcé pour une gare «intra muros», ce qui exigeait le démantèlement d'une partie des fortifications et l'ouverture d'une porte pour le nouvel engin. Jusqu'en 1850, Bâle a été l'une des dernières villes dont les portes étaient fermées chaque soir. La surveillance de la nouvelle «Porte du chemin de fer» fut confiée à un fonctionnaire spécial: le «Commissaire ferroviaire». Dès le premier semestre de l'ouverture de la nouvelle ligne, 50000 voyageurs ont franchi cette «Porte de la Suisse». Ce chiffre est appréciable si l'on songe que Bâle ne comptait que 25000 habitants.

En 1860, le tracé de la ligne d'Alsace a été modifié pour assurer son rattachement, à la Gare centrale, au réseau suisse. Devenue inutile, la «Porte du chemin de fer», qui ne symbolisait plus qu'une méfiance révolue à l'égard du progrès technique, a été démolie vers le milieu des années soixante.

una stazione «intra muros». Fu pertanto necessario smantellare e riattare parte dei bastioni per dar passaggio ai treni, che ebbero così adito alla città attraverso la loro porta speciale. Basilea fu una tra le ultime città svizzere a conservare sino al 1850 l'usanza di sbarrare ogni sera le porte d'accesso. La debita sorveglianza nonché l'apertura e la chiusura della porta nelle ore prescritte erano compito precipuo del Commissario ferroviario nominato dal Governo. Un ingresso così vigilato non poteva dirsi certamente all'insegna della cordialità e dell'ospitalità; pure, già nel primo semestre d'esercizio lo varcarono 50000 viaggiatori, numero davvero notevole a paragone di quello degli abitanti di Basilea, che a quel tempo ne contava appena 25000.

Nel 1860 quando la città inaugurò la stazione centrale, la Ferrovia d'Alsazia, per farvi capo e raccordarsi colà alla rete svizzera, mutò itinerario. La porta ferroviaria, simbolo della diffidenza e del riserbo feudali dinanzi al portato dell'era industriale, più non aveva ragione d'essere, e venne demolita verso la metà degli anni sessanta.

favour of the railway and even of a railway «intra muros». That meant that some of the fortifications around the city had to be pulled down and rebuilt in the form of a gate for the railway to pass through. For Basle was one of the last European cities to close its gates every night—a custom that was maintained till 1850. The supervision of the municipal defences, including the regulation opening and closing of the new gate, was entrusted to the state-appointed Railway Commissioner and was one of his principal duties. This «Porte de la Suisse» today seems a trifle uninviting and a little less than hospitable. Yet in the first six months of its existence no less than 50,000 travellers passed through it, an impressive number when one considers that the population of Basle at that time was only 25,000.

When the Alsace line was diverted to run into the new Basle Central Station, erected in 1860, where it connected up to the Swiss railway network, the Railway Gate had no further function to perform. In the mid eighteenth-sixties this symbol of dignified reserve in the face of a new technical age was finally demolished.

Eine imposante «Porte de la Suisse» beim Grenzbahnhof Vallorbe im Waadtländer Jura: Der Direct-Orient-Express mit Schlafwagen von Paris auf dem 59 m hohen, 44 m weit über die Orbe gespannten Viadukt von Le Day. Im Hintergrund die Dent-de-Vaulion (1486 m). Photo Studer

Un'altra «Porte de la Suisse» imponente: il viadotto di Le Day, nel Giura vedese, vicino alla stazione di frontiera di Vallorbe. È alto 59 m e ne ha 44 m di campata. Lo sta attraversando l'Orient-Express, con carrozze letti provenienti da Parigi. In basso scorre l'Orbe. Sullo sfondo, la Dent-de-Vaulion (1486 m)

Une imposante «Porte de la Suisse» près de la gare frontière de Vallorbe, Jura vaudois: venant de Paris, l'Orient-Express et ses wagons-lits franchissent le viaduc de Le Day, 44 m de longueur, jeté à 59 m au-dessus de l'Orbe. A l'arrière-plan: la Dent-de-Vaulion (1486 m)

Another imposing «Porte de la Suisse» near the border station of Vallorbe in the Jura mountains of Vaud. The Orient Express with sleeping cars from Paris is just crossing the viaduct of Le Day, which spans 144 ft. and runs 194 ft. high over the River Orbe. In the background the Dent-de-Vaulion (4876 ft.)



