

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2003)
Heft: 3

Artikel: Das Eisenbahnfieber in Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843547>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.02.2026

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

Das Eisenbahnfieber in Basel

Die erste Bahn bekommen die Basler in St. Louis zu sehen, von wo aus seit 1839 eine Verbindung bis Strassburg besteht. Am 15. Juni 1844 fährt der erste Zug, ein qualmendes Ungetüm, nach Basel ein. In vier Stunden und zwanzig Minuten kann man nun ins ferne Strassburg reisen. Die Tage der Kutschen sind gezählt, die Ferne rückt näher. «Mein Auge geht nach Süden – aber noch weiter als Luzern – dort liegt unsere Zukunft.» Dies schreibt Johann Jakob Speiser – einer der Basler Bahnpioniere – 1853 und hat bereits den Gotthardtunnel im Auge. Aber ...



... die Anfänge liegen im Ausland

Im Jahr 1829 gewinnt der englische Bahngründer George Stephenson mit seiner Lokomotive «Rocket» einen Wettkampf auf der Strecke zwischen Manchester und Liverpool. Und als wenig später diese Linie ihren Betrieb aufnimmt, beginnt der Durchbruch der Dampfeisenbahnen, zunächst in England, dann auch auf dem Kontinent mit ersten Streckenöffnungen in den 1830er Jahren in Deutschland und Frankreich.

Die politischen Ereignisse mit der Krise zwischen der konservativen und der liberalen Schweiz, dem Sonderbundskrieg und schliesslich der Schaffung des Bundesstaates von 1848 bringen hierzulande die Bahnprojekte landesweit ins Stocken. Anderes geht vor, vor allem gilt es, aus dem neuen Staat einen einheitlichen Wirtschaftsraum zu bilden. In dieser Zeit der Umorientierung tritt nicht zuletzt in Basel eine neue Generation liberaler Kaufleute in Erscheinung.

Mit im Ausland gesammelten Erfahrungen ausgerüstet, stellen sie ihre Fähigkeiten in den Dienst des Bundes und profilieren sich als eigentliche Gründergeneration des Eisenbahnwesens.

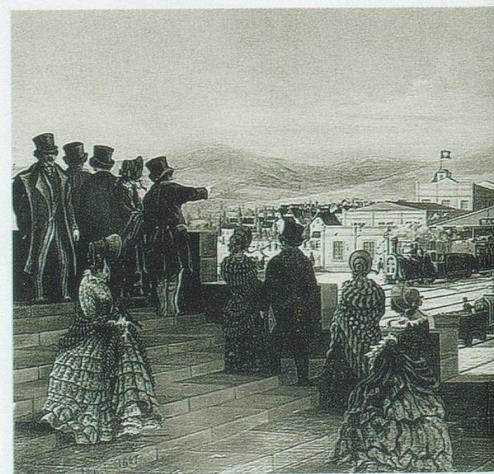
Die Basler sind skeptisch

«Unsere Stadt wird nach wie vor ohne Eisenbahn überleben können», schliesst 1841 ein Redner an der Sitzung des Basler Grossen Rates. Kurz zuvor war das erste Basler Eisenbahnprojekt unter lautem Beben zusammengebrochen: Die 1838 gegründete Aktionsgesellschaft der Basel-Zürich-Eisenbahn hatte sich soeben aufgelöst. Viel weiter entwickelt ist Frankreich. Im nahe gelegenen Mülhausen gibt es bereits seit 1837 eine Fabrik, die gusseiserne Dampfrohre herstellt. Der Maschinenbauer und Mühlhäuser Unternehmer Nicolas Koechlin hatte vorsorglich eine englische Lizenz zum Lokomotivbau erworben, und vermietet an die Eisenbahngesellschaften seine Mechaniker als Bedienungspersonal. Für die geplante Eisenbahn von Mülhausen nach Basel lässt er ein Projekt zeichnen, welches eine ebene Linienführung am Fuss der Sundgauer Hügel vorsieht, über Rixheim, Habseim, Sierenz, Bartenheim, Blotzheim und Hässingen Richtung Basel. Aber Koechlin hat die Rechnung ohne die Blotzheimer gemacht. Hier schürt die Familie de Reinach die Angst vor dem feuerspeienden Ungetüm, deren Anblick bei Rindern Wahnsinn und bei Menschen Melancholie hervorrufe. Alle Überzeugungsarbeit ist umsonst: Blotzheim bockt und verweigert das Durchfahrtsrecht. Es bleibt gar nichts anderes übrig, als die Bahn von Bartenheim aus südostwärts nach St. Louis zu führen.

Als 1840 die moderne Zeit in Gestalt der Strecke Mülhausen-St. Louis bis kurz vor die Tore Basels kommt, nehmen die fortschrittlichen Kräfte der Stadt erneut Anlauf, um den Anschluss nicht vollends zu verpassen. Vor allem der an der Universität Basel lehrende Nationalökonom Christoph Bernoulli erweist sich als

wortgewandter Verfechter der neuen Technik. Im Januar 1841 entscheidet sich der Grosse Rat in einer Kampfabstimmung knapp für den Bau der 1,86 km langen Teilstrecke von Basel nach St. Louis, allerdings in hitzigsten Diskussionen und Streitereien um die Frage, ob der zu bauende Bahnhof innerhalb oder ausserhalb der Stadtmauern zu stehen komme, ob «intra oder extra muros» wie es in einem Ratsbericht aus jener Zeit heisst.

Am 15. Juni 1844 ist es soweit. Noch vor der legendären «Spanischbrölibahn», die zwischen Zürich und Baden verkehrt, rollt mit der von St. Louis kommenden Eisenbahn zum ersten Mal ein Zug über schweizerischen Boden, allerdings nicht durch das Eisenbahntor, welches noch nicht fertiggestellt ist. Die Fahrt endet am Anfang der heutigen Vogesenstrasse vor einem kleinen Stationsgebäude, einer eilends zusammengezimmerten Holzbaracke. Es dauert noch ein Jahr, bis Basel seinen ersten Bahnhof besitzt. An der Lottergasse – dort, wo im Schellenwerk, also dem Gefängnis von Basel, die «lottrigen» Personen einsitzen – kommt der französische Bahnhof, gebaut von Melchior Berri, zu stehen. Ein in klassizistischem Stil aus rotem Sandstein gebautes Gebäude, welches oben einen Treppengiebel mit Wehrgang und darunter ein schweres schmiedeeisernes Fallgatter besitzt. Das Fallgatter wird jeden Abend um 21 Uhr nach der Einfahrt des letzten Zuges aus Strassburg geschlossen und jeden Morgen um

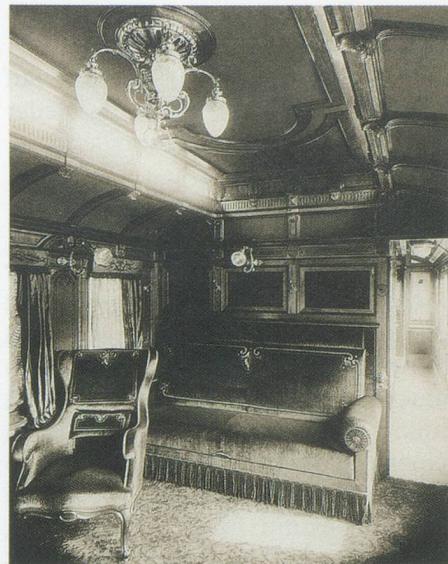


5.30 Uhr vor der Abfahrt des ersten Zuges wieder hochgezogen. Bis zum 15. Juni 1860, also nur 15 Jahre, erfüllt das Tor seinen Zweck – denn dann eröffnet der neue Centralbahnhof Basel seinen Betrieb.

Die Lohnkutscher sehen der neuen Entwicklung mit grosser Sorge entgegen. Zu Recht. Schon zwei Wochen nach der Eröffnung der Linie erlebt die Eisenbahn ihren ersten grossen Ansturm: Das Eidgenössische Schützenfest bringt besonders viele Besucher nach Basel, von denen sich die meisten eine Fahrt mit dem technischen Wunderwerk nicht entgehen lassen wollen. Der für die Registrierung der Passagiere zuständige Eisenbahnkommissar kommt mit dem Zählen nicht mehr nach und notiert fassungslos in sein Logbuch, dass «die Personenzahl an das Un-glaubliche» grenze.

Damasttapete im Erstklassabteil

Die ersten Personenwagons lehnen sich in ihrer Form an die Postkutsche an: In der Pionierzeit werden bisweilen mit Hilfe eines Portalkranks die Aufbauten direkt vom Postkutschen-chassis auf eine schienengebundene Fahrunterlage gehievt, ein frühes Huckepacksystem, bei dem die Fahrgäste sitzen bleiben können. Der neue Wagon hingegen ähnelt einem länglichen rechteckigen Kasten mit durchgehendem Dach. Der Erstklass-wagen weist achtsitzige Coupés mit vier Doppelsofas auf, letztere mit Zwischenlehnern und grünem Samt-bezug, davor ein Tischchen aus Mahagoni. Die Decken sind weiss lackiert und haben goldene Verzie-



rungen, die Wände sind mit Damast bekleidet, während die Türen mit Ein-legearbeiten aus Mahagoni versehen sind. Eher miserabel sehen dafür die Wagen dritter Klasse aus. Zeitgenos-sen klagen über die harten Holzbänke, deren Rückenlehne lediglich aus einem schmalen Holzbrett besteht, ebenso über qualmende Heizöfen sowie undichte Fenster und Türen, durch die der Fahrtwind pfeift. Dritt-klasswagen der ersten Jahre sind nicht mehr als Holzverschläge mit Dächern aus Teerpappe auf Rädern. Trotz dieser Unannehmlichkeiten begeistert die Eisenbahn die Menschen. Einer von ihnen ist der dänische Dichter Hans Christian Andersen, der 1846 mit der Eisenbahn nach Basel fährt. In seinem Tagebuch schwärmt er: «Man fliegt, als ginge es mit dem wilden Heer um die Wette.»

Basels eigene Eisenbahngesellschaft

1843 wird der Gedanke einer Bahn durch den unteren Hauenstein nach Olten erstmals öffentlich diskutiert und am 22. Januar 1846 gründet der provisorische Basel-Olten-Eisenbahn-verein die Schweizerische Central-bahn mit Sitz in Basel. Das neue Unternehmen erhält vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt die Konzes-sion, Solothurn schliesst sich an und auch Luzern und der Tessin bekun-den Interesse. Da tauchen plötzlich Schwierigkeiten auf, mit denen nie-mand gerechnet hat. Die ländliche Bevölkerung steht den Bahnen sehr skeptisch gegenüber. Sie befürchtet eine Verödung der Landstrassen und

damit einen Zusammenbruch der vielen Wirtschaften und eine Arbeits-losigkeit der Fuhrwerker. Trotzdem sehen die Baselbieter ein, dass der Bau der Eisenbahn wohl nicht aufzu-halten sei. So stimmt auch Baselland dem Bau der Centralbahn zu, jedoch unter einer Bedingung: Die Linie dürfe unter keinen Umständen bis Basel geführt werden. Sie solle in Birsfelden in einem Kopfbahnhof enden, denn das verhasste Basel dürfe keinen Bahnhof erhalten. «Birsfelden solle aber mit seinem Kopfbahnhof zur Grossstadt auf freiem Landschäftler Boden heranwachsen», und die Stadt Basel in eine wirtschaftliche Bedeu-tungslosigkeit drängen. Wie auch im-

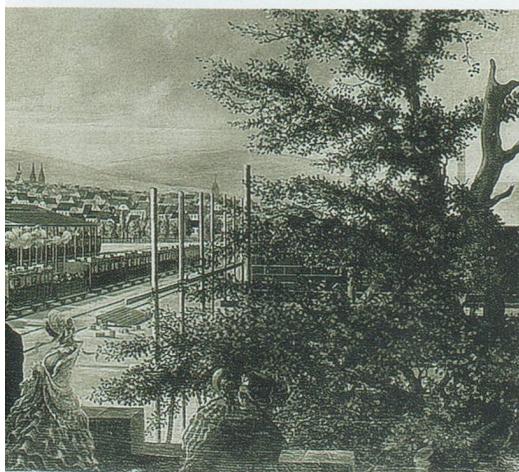


mer, das Centralbahn-Komitee lässt nicht locker und erklärt entweder eine Bahn bis nach Basel oder gar keine. Doch das Projekt kommt ins Stocken, die Gesellschaft löst sich auf.

Eine Aufholjagd sondergleichen

Speiser, Geigy, Bischoff: drei in ihrer Art unterschiedliche Persönlichkei-ten aus Basel machen sich für die Staatsbahn stark. So plädiert Speiser in einem Zeitungsartikel, die Bahn sei in ihrer Natur monopolistisch, und im Gesamtinteresse der Gesellschaft könne nur der Staat und nicht die freie Konkurrenz ein solches Mono-pol bewältigen. Speiser warnt zudem, dass Privatbahnen ausländischen In-vestoren ausgeliefert seien, die keine Rücksicht auf Gemeinanliegen in der Schweiz nähmen. Am weitesten ging Bischoff: ihm schwebt eine Staats-bahn allein durch den Bund vor – er nimmt vorweg, was ein halbes Jahr-hundert später mit den SBB Wirk-llichkeit wird.

In Bern jedoch ist man zerstritten. Schliesslich setzen sich Argumente durch wie: Private sind beweglicher als der Staat und einem staatlichen



Bahnbau droht der Bankrott. Im Juli 1852 entscheidet sich die Bundesversammlung knapp für die Privatbahn, wohl auch unter dem Einfluss des mächtigen Alfred Escher. Nun bricht allerorts das Eisenbahnfieber aus, verstärkt durch die Interessen ausländischer Investoren, die das grosse Geschäft in der Schweiz wittern.

Speiser ist schnell, sehr schnell. Wenn nicht eine staatliche Bahn, dann eben eine private, aber subito – wohl auch darum, dass der Bahnbau unter eigener Kontrolle bleibt – wenn auch mit ausländischer Beteiligung. Noch 1852 konstituiert sich in Basel die schweizerische Centralbahngesellschaft – als Neuauflage jener von 1845. Speiser legt dabei ein unheimliches Tempo an den Tag. Innert weniger Tage liefert er die Grundlagen der Gesellschaft: Leitbild, Pflichtenheft, Konzessionsgesuche und die Vorschläge für die Aktienemission. Carl Geigy wird Präsident des Verwaltungsrates, Speiser Direktor, Achilles Bischoff Verwaltungsrat. Auch ein gewisser Stephan Gutzwiller nimmt Einstieg im Verwaltungsrat, jener Gutzwiller, der Jahre zuvor die Baselbieter Rebellion anführte und zum meist gehassten Mann in Basel avancierte – doch die Zeiten haben sich geändert.

Die Centralbahn erlebt in den 1850er Jahren eine Aufbauphase mit Höhen und Tiefen. So wird der Höhepunkt des Durchstichs am Hauenstein von 1858 vom Unglück eines Schachtbrands und Einsturzes im Jahr zuvor überschattet. Die Katastrophe fordert 63 Menschenleben und

zeigt auf tragische Weise Mängel, Unserfahrenheit und unzumutbare Arbeitsbedingungen im Tunnelbau auf – Auslöser für viele, die Bahn wieder grundsätzlich in Frage zu stellen.

Der Weg zur SBB

Bereits 1846, zwei Jahre nach der Eröffnungsfahrt aus Strassburg, gibt der grosse Rat der Schweizerischen Centralbahn grünes Licht zum Bau eines Bahnhofs. Nur der Standort ist unklar, und so kommt es zunächst zu einem Provisorium an der Langen Gasse. Zwölf Jahre später, 1858, wird die Konzession für die Verbindung der französischen Ostbahn und der Centralbahn erteilt und der definitive Bahnhof am heutigen Standort an der Elisabethen-Schanze geplant.

Der erste Centralbahnhof – so benannt nach der Schweizerischen Centralbahn – ist nach Plänen von Oberingenieur Rudolf Maring erbaut und im Juli 1860 fertig gestellt. Dabei liegt der Bahnhof in der damaligen Zeit auf dem «Feld vor dem Elisabethen Bollwerk», ausserhalb der Stadtbefestigung, die erst einige Jahre später geschleift wird. Mit dem Bau und der Strecke zum Hauenstein in Richtung Innerschweiz wird Basel damals schon zur Eisenbahndrehscheibe für die Bahnen dreier Länder. (1844 Anschluss an den französischen, 1854 an den badischen Schienennetz). Der Bahnhofbau hat allerdings nicht sehr lange Bestand: Bereits um 1900 wird ein neues Gebäude notwendig. Nach den Plänen der Architekten Emil Faesch und Ema-

nuel La Roche kommt es zum Bau des heutigen Bundesbahnhofes.

Wer heute kopfschüttelnd miterlebt, wie eine SBB-Station während eines halben Jahres zur Baustelle wird, wenn die Perrons um ein paar Zentimeter angehoben werden müssen, kann nur staunen über das Tempo, welches die damaligen Bahnunternehmer an den Tag legten. Mit einem Kraftakt ohnegleichen macht die Schweiz ihren verkehrspolitischen Rückstand wett, allerdings hat das Tempo seinen Preis, denn die Baukosten für einen Schienenkilometer betragen satte 340'000 Franken. Damit droht die Abhängigkeit von ausländischen Geldgebern, allen voran dem Crédit Mobilier, der in den 1850er-Jahren ganze Aktienpakete der Centralbahn und der Westschweizer Bahn aufkauft.

Zusammen mit dem Kapital aus Paris kommt aber – und dies ist ja bis auf den heutigen Tag so – die spezifische französische Einkleidung für das gesamte Bahnwesen. Der Bahnsteig ist auch in der deutschen Schweiz der Perron, die Fahrkarte, das Billet, ja sogar am Guichet hatte man ursprünglich sein Billet oder Abonnement bezogen.

Aber schon die unerwartet hohen Erstellungskosten der Pionierzeit lassen Böses erahnen, was den angestrebten «volkstümlichen und billigen Transport» betrifft. Wohl spart der Bahnreisende Zeit, die Fahrkosten aber liegen höchstens bei der Billigklasse mit denjenigen der Postkut-





Johann Jakob Speiser

Der Textilkaufmann Speiser macht – nach Jahren in Frankreich und England – in der Heimatstadt mit Agenturgeschäften für ausländische Firmen Karriere. Umsichtig und entscheidungsfreudig tut er sich bald als im Land gefragter Finanzexperte hervor. So erstaunt es nicht, dass der Bundesrat ihm die Münzreform überträgt – und Speiser macht mit der Einführung des Frankens dem bisherigen eidgenössischen Währungswirrwarr ein Ende.



Carl Geigy

Spross einer Handelsfamilie in der Drogen- und Kolonialwarenbranche, baut Geigy sein Unternehmen zu einer erfolgreichen Farbdynastie auf. Schon früh erkennt er die grosse Chance der Bahn für den internationalen Handel, weshalb er eine Konzession für die Weiterführung der Elsässerbahn in die Stadt anstrebt. Als Experte der ersten Stunde erfüllt er den Bundesauftrag für ein Gutachten zum Bau eines schweizerischen Schienennetzes mit Bravour. Geigy verkörpert den Typus des Eisenbahnbarons; bezeichnend dafür ist etwa, dass er nach der Eröffnung der ersten Teilstrecke Basel-Liestal die Züge beim Gartentor zu seiner Villa an der St. Jakobsstrasse an einer Privatstation halten lässt.



Achilles Bischoff

Der Tuchindustrielle wirtschaftet in seinen jungen Jahren wie viele Schweizer Kaufleute in der Lombardei. Zurück in Basel beginnt eine glanzvolle politische Karriere, die ihn als erster Basler Nationalrat des Bundesstaates nach Bern führt. Föderalistischen Zwängen stellt er stets Gesamtlösungen entgegen. Damit ist er prädestiniert, das Schweizer Zollwesen zu vereinheitlichen, führt die Post- und Telegraphenrevision durch und engagiert sich zusammen mit Speiser und Geigy an vorderster Front für die Centralbahngesellschaft.

sche gleichauf. Erst- und Zweitklasspassagiere erkaufen sich die Zeiter sparnis mit happigen Mehrkosten. Wie man es auch dreht und wendet: Bahnfahren bedeutet für die grosse Mehrheit der Bevölkerung eine extravagante Angelegenheit, eine Sonderausgabe, die man sich nur in aussergewöhnlichen Situationen leistet.

Das Eisenbahnfieber in der Schweiz dauert jedoch an. Allerdings kommt es in der Wirtschaftskrise ge-

gen Ende des 19. Jahrhunderts – bedingt durch Spekulationswut, rücksichtslosen Wettbewerb und nicht selten auch durch Aktienschwindel zu spektakulären finanziellen Zusammenbrüchen. Die Basler bekämpfen

die Missstände so gut es geht, und die Basler sollen Recht behalten – eine Staatsbahn hätte den Ruin so mancher Familie oder Firma verhindert. Schliesslich greift Bern ein und fasst eine Kaufübernahme der Gesellschaften durch den Bund ins Auge. Im Februar 1898 sagt das Stimmvolk deutlich ja zur Verstaatlichung der Bahn und fünf Jahre später übernehmen die Bundesbahnen die grossen Gesellschaften, darunter auch die Centralbahn – der Grundstein der SBB ist gelegt.



Verwendete Literatur

Ewald Billerbeck, als Basel der Bahn Dampf machte, Basler Magazin, BaZ 2002

Andreas Brenner, Dreiland-Zeitung, Ausgabe vom 9. Juni 1994

Hansrudolf Schwabe, Die älteste Eisenbahn auf Schweizer Boden, 1844 – Die neueste Bahnstrecke in Basel, 1994, Pharos Verlag

Heinz von Arx (Hrsg.), Der Kluge reist im Zuge, Hundert Jahre SBB, AS Verlag, Zürich 2001