

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 37 (1975)
Heft: 10-11

Artikel: 100 Jahre Jurabahn 1875-1975
Autor: Gilliéron, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-862230>

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: 13.04.2026

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

100 Jahre Jurabahn 1875–1975

Von RENE GILLIERON

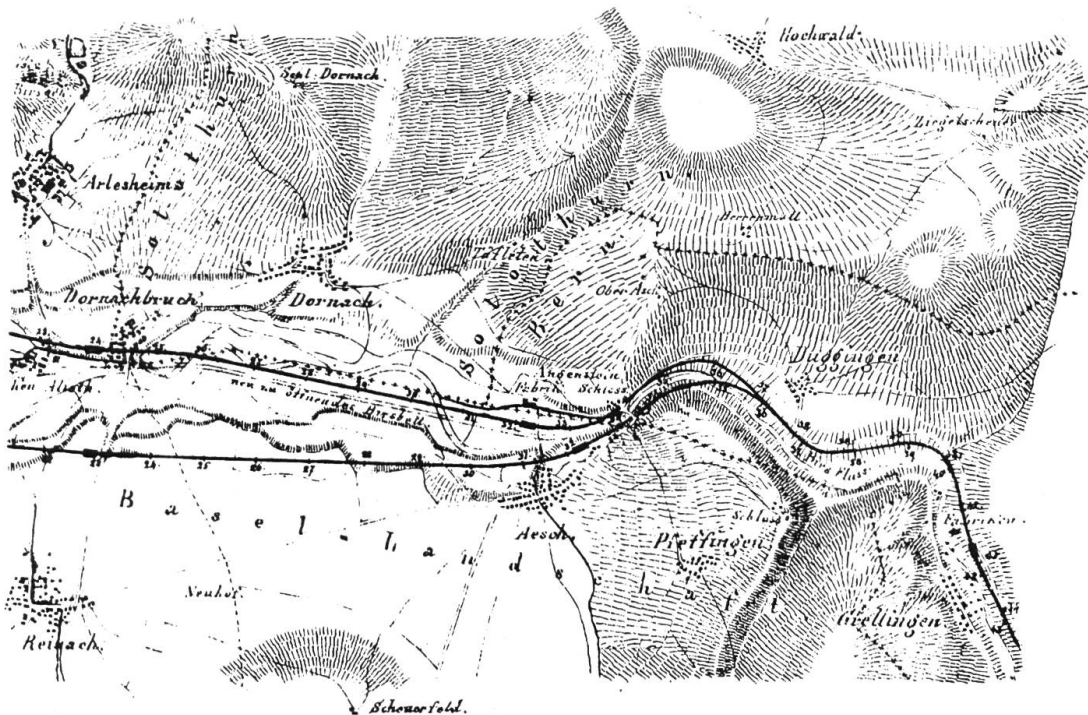
Die zweite Etappe des schweizerischen Eisenbahnbaues — die erste fand mit der Inbetriebnahme der Linie Basel–Läufelfingen am 1. Mai 1857 ihren Abschluss — rüttelte den Kanton Baselland, und mit ihm auch die ganze Nordwestschweiz, zu einer starken Betriebsamkeit auf, die mit der Beendigung des deutsch-französischen Krieges zu einer eisenbahnpolitischen Hochkonjunktur führte. Es war die Rede von der Gotthardbahn, von einer Bözbergbahn, von zwei Jurabahnen, von einer Waldenburger-, einer Leimentaler- und einer Wasserfallenbahn. Das basellandschaftliche Volk stimmte 1870 dem «Unternehmen einer Gotthardbahn» zu. 1871 wurde die Waldenburgerbahn-Konzession gutgeheissen. Die Bözbergbahn wurde am 31. Juli 1875 eröffnet.

Speziell die *Jurabahn* soll hier eine geschichtliche Würdigung erfahren, ist sie doch am 21. September 1975 hundertjährig geworden.

Allgemeine Situation

Einige Jurassier hatten schon 1856 die Absicht, einen Schienenweg von Basel über Delsberg nach Biel und von Delsberg nach Pruntrut anzulegen. Da aber gerade damals die Schweiz mit dem Königreich Preussen in politischen Verwicklungen steckte, wurden die Vorbereitungen unterbrochen. Später scheiterten die Verhandlungen an den Bedingungen, dann am Ausbruch des deutsch-französischen Krieges und der schweizerischen Grenzbesetzung. Man war sich zudem im untern Birstal nicht einig, ob die Jurabahn dem linken oder dem rechten Flussufer entlang geführt werden sollte.

Nach dem Friedensschluss von 1871 und dem Übergang des Elsass an Deutschland standen die Bahnbauer vor einer veränderten Ausgangslage. Die französische Ostbahn sah sich von Basel abgeschnitten und damit auch vom Anschluss an die Zentral- und Ostschweiz, aber auch nach Bayern und Österreich. Die Güter konnten nur über deutsches Gebiet durch zwei Zolllinien an ihren Bestimmungsort gelangen. Zum Nachteil des Personen- und Warenverkehrs wurden die Zollvorschriften so schikanös gehandhabt, dass die französische Ostbahngesellschaft zum Entschluss kam, sich über den Jura einen Schienenweg zu öffnen, der die Züge nach Basel führen sollte, ohne deutsches Gebiet zu berühren. So tauchten denn auch sofort Pläne einer neuen Verbindung auf, die nur durch den bernischen Jura führen konnte.



«Juraeisenbahn, Section Basel–Grellingen, rechtsseitige & link-seitige Birsthallinie, gezeichnet durch das technische Bureau von J. S. Alioth & Cie, 1871»

Diverse Projekte

Von schweizerischer Seite wurde der Anschluss nach Basel durchs Lützeltal über Laufen vorgeschlagen, doch dazu kam es nicht. Vielmehr entschloss man sich zur Trasse von Delsberg–Glovelier–Saint-Ursanne nach Pruntrut. Die bernische Jurabahn verpflichtete sich, die Verbindung von Delsberg mit Basel durch das Birstal herzustellen. Den Zügen der französischen Ostbahn wurde freier Parcours über das Netz der Jurabahn nach Basel zugestanden.

Der Bahnbau von Frankreich her wurde derart gefördert, dass die Strecke Delle–Pruntrut schon am 23. September 1872 eröffnet werden konnte.

Die Gründe für eine Bahn durchs Birstal

Es wurden Gutachten abgefasst, damit die zuständigen Behörden sich in der Bahnbaupolitik ein besseres Bild machen konnten. Unstreitig stand unter dem Gesichtspunkt der Rentabilität die Linie Basel–Delsberg oben an. «Die- selbe hat eine dreifache Bedeutung, indem sie von Basel bis Delsberg dem durchgehenden Verkehr in der Richtung nach Pruntrut einerseits, in der Richtung nach Biel anderseits dient, und ausserdem den grössten Lokal-

verkehr haben wird» (Bahnakten im Staatsarchiv BL). Die Nähe der grossen Stadt Basel übte auf die an dieser Linie gelegenen Gemeinden einen massgebenden Einfluss aus; diese fanden den Absatz ihrer Produkte in Basel und dort bezogen sie auch ihren Verbrauchsbedarf. Als hauptsächlichste Rentabilitäts-elemente kamen aber für diese Strecke die grossen industriellen Etablissements an der Birs in Betracht. Von diesen waren namentlich die drei Florettseidenspinnereien in Dornachbrugg, Angenstein und Grellingen, die Papierfabrik in Grellingen und die Holzstofffabrik in Bellerive zu nennen. Daneben bestanden im Laufener Talkessel noch zwei Seidenzwirnereien, welche bis nach Delsberg hinauf viele hundert Arbeiter mit Seidenweberei beschäftigten.

Als weiterer Vorteil für einen Bahnbau im Birstal betrachtete man das Vorhandensein des bekannten Laufener Bausteins. Er wurde von Sachkundigen über den Solothurner Stein gestellt. Schon 1870 waren in den grossen Steinbrüchen bei Laufen über 100 Arbeiter beschäftigt. Man war überzeugt, dass sich diese Zahl gewaltig vervielfachte, wenn einmal die Eisenbahn erstellt sein würde. Man war der Auffassung, dass die Steine von Laufen in Basel fast alle andern verdrängen würden, und dass sich auf der Eisenbahn der Export dieses Gutes nach Basel, ins Elsass und nach Deutschland auf mehrere hunderttausend Zentner beziffern würde. Eine andere Industrie, die ins Gewicht fiel, war die Eisenindustrie im Delsbergertal mit ihrem grossen Export. Auch stellte man einen reichbefrachteten Holzhandel in der Richtung nach Basel fest, denn der Holzreichtum des bernischen Juras war fast unerschöpflich.

Die Finanzierung

In den Jahren 1873/74 bildete sich eine Aktiengesellschaft mit dem Zweck der Erstellung einer Jurabahn. Auch die kantonalen Regierungen der interessierten Kantone sagten ihre Mitwirkung zu. Es wurden auch sämtliche an der zu erstellenden Eisenbahnlinie gelegenen Gemeinden sowie auch die im engern Umkreise liegenden interessierten Dörfer zur Aktienzeichnung eingeladen.

Viel zu sprechen gaben auch die vielen Landabtretungen und Expropriationen entlang des Eisenweges. Nur schon die Verhandlungen der drei ersten Stationen ab Basel füllten drei dicke Mappen, die heute im Staatsarchiv Baselland aufbewahrt werden.

Im Laufe der fortschreitenden Bauarbeiten hatte die Bahngesellschaft mit enormen Schwierigkeiten zu kämpfen, da infolge der vielen unvorhergesehenen Kunstbauten im Jura der Baukredit das Doppelte des Voranschlages er-

reichte. Die Bahnstrecke Basel–Delsberg erforderte 112 Jucharten Privatland für 414 130 Franken und 42 Jucharten Gemeindeland für 81 905 Franken. Das Terrain für Bahnhöfe und Stationen belief sich auf 23 Jucharten und kostete 116 251 Franken, inbegriffen 80 000 Franken für die Erweiterung des Bahnhofes Basel.

Die Konzessionsverhandlungen der Jurabahn füllen allein fürs Baselbiet mit den Gemeinden Münchenstein, Arlesheim und Aesch einen prallen Aktenband über die Jahre 1856—1875.

Die Linienführung im Birseck

Noch bevor das Getöse der Bauarbeiten durch das ganze Birstal hallte, musste der Kanton Baselland die Linienführung im unteren Teil von Aesch nach Basel, bzw. bis zur Kantonsgrenze beschliessen. Ursprünglich war bei einem eventuellen linksufrigen Bahnbau ab Angenstein eine Untertunnelung des Aeschberges (Eichsberg) vorgesehen. Dieser Tunnelbau wurde aber bald fallengelassen, da das technische Bahnbüro (1871) eine andere Variante vorschlug. Von bedeutendem Gewicht zugunsten des rechtsufrigen Trassees musste für die entscheidende Baselbieter Regierung schon *der* Umstand sein, dass der Kanton Baselland bei einer Bahn auf dem rechten Ufer *drei* Haltestellen erhalten konnte: eine bei Münchenstein, eine zweite bei Arlesheim und die dritte bei Aesch in der Nähe der dortigen Fabrik. Der Entscheid, ob links- oder rechtsufrige Birstallinie ab Angenstein bis Münchenstein, gab viel zu reden. Das linksufrige Projekt sah nur zwei Haltestellen vor, eine bei Reinach und eine bei Aesch (entweder beim Leisacker oder beim bernischen Zollposten). Die Wahl fiel auf das rechte Birsufer und erschloss so die volks- und gewerbereichen Ortschaften Münchenstein, Arlesheim und das solothurnische Dornach. Das Baselbietervolk hiess am 13. April 1872 die Jurabahnkonzession gut. Selbstverständlich gab die Bahn in den folgenden Monaten und Jahren noch viel zu reden, während an zahlreichen Felsenengen die Bohrhämmer in den Berg eindrangten.

Opposition

In Zwingen wurde die Frage der finanziellen Beteiligung wie überall auch diskutiert, der notwendige Kredit aber verweigert. Als daher am Eröffnungstag der Bahn das Dampfross mit der langen Wagenreihe auf der Fahrt von Laufen nach Grellingen ohne jeden Anhalt an Zwingen, der einstigen Residenz der Herren von Ramstein und des fürstlichen Vogtes, vorbeisauste, werden die Leute von Zwingen wohl gestaunt haben. Volle 13 Jahre lang



Bärswil (Aufnahme: Walter Fotsch, Fotodienst SBB, Bern)

fuhr die Bahn an Zwingen vorbei. Erst 1887 erhielt es eine einfache Haltestelle.

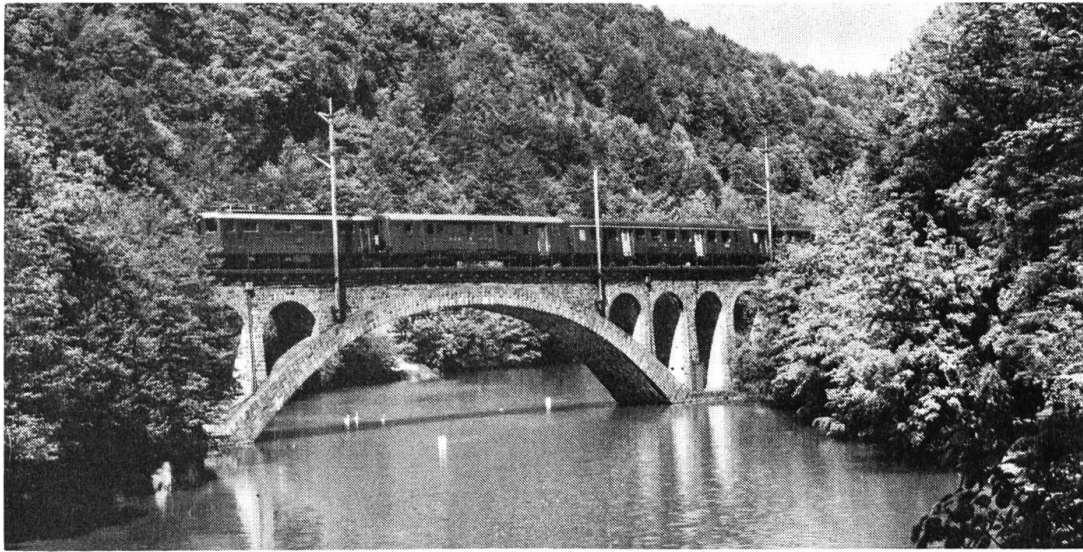
Der Vollendung entgegen

«Massenhaft waren italienische Arbeiter am Bahnbau beschäftigt nebst vielen Einheimischen», heisst es in einem aufbewahrten Arbeitsprotokoll.

Die feierliche Eröffnung der Strecke Basel–Delsberg erfolgte am 21. September 1875; vom 25. September an fuhren die Züge regelmässig von Basel bis Delsberg. Es herrschte eitel Freude, als die Strecke endgültig dem Betrieb übergeben werden konnte. Staunend blickte die Bevölkerung der ganzen Umgebung, die am genannten Eröffnungstage zu Hunderten links und rechts des neuen Schienenweges sich plazierte, auf die vorbeifahrende Zugkomposition. An den Bahnhöfen sangen die Schulkinder und spielten die Musiken.

Zwei Jahre später war die Linie Delsberg–Pruntrut fertig erstellt und somit die Verbindung zwischen Paris und Wien, ohne das deutschgewordene Elsass zu berühren. Besonders zu erwähnen sind der Tunnelbau zwischen Doubstal und Glovelier und das mächtige Viadukt über das Seitental von Malrang, welches das einst abgeschiedene Städtchen St-Ursanne an den Weltverkehr anschloss.

Der eiserne «Choli», so nannte man die Bahn damals, hatte aber zur Folge, dass der Fuhrwerkverkehr Basel–Delsberg gewaltig zurückging und manche Poesie verschwand. Einst bekannte Gasthäuser, vor denen die vielen



Birsbrücke (Aufnahme: Walter Fotsch, Fotodienst SBB, Bern)

Fuhrwerke hielten, wurden nun «Sterne» und «Sonnen» zweiter Grösse; so ändern sich die Zeiten.

Weitere Entwicklung

Erst 1903 ging auch die Jurabahn an die Schweizerischen Bundesbahnen über. Die mit elektrischer Kraft betriebenen Züge fahren seit 1931 durch das untere Birstal von Delsberg nach Basel. Es war am 31. Oktober, als die Lokomotive zum erstenmal kein Räuchlein mehr von sich gab. Der erste, aus einer elektrischen Lok und zwei Zweitklasswagen bestehende Festzug verliess mit einer Ehrengesellschaft um 9.34 Uhr den Bahnhof Delsberg. Er prangte im Festschmuck und erreichte ohne Dampfen und Pusten den Bahnhof Basel. An allen Haltestellen wurde er freudig von Schulkindern und Behörden bejubelt. Um 11.45 Uhr winkte in Basel der Vorstand zur Rückfahrt nach Delsberg, wo den Gästen ein Ehrenbankett serviert wurde. Am darauffolgenden 1. November wurde der elektrische Betrieb im Vollen aufgenommen. Die 39 km lange Fahrleitung bezog den Strom von Amsteg bzw. Rapperswil über das Unterwerk MuttENZ (15 000 Volt). Die Bundesbahnen bauten die Jurabahn nach und nach zweiseitig aus, ausgenommen bis heute noch das Teilstück von der Klus Angenstein bis Delsberg. Hier zeigt es sich, dass die engen Täler und Klusen nur mit Mühe Raum für zwei Schienenstränge freigeben. In der Klus bei Moutier zum Beispiel hat die Bahn oft nur in Tunnels Platz neben der tief eingefressenen Birs.

Möge die heute 100jährige Jurastrecke Basel–Delsberg weiterhin gedeihen und uns wohlerhalten ans Ziel unserer Fahrt bringen!

Quellen- und Literaturnachweis

Staatsarchiv Liestal: Aktenmappen F 1–11, Eisenbahnen, Jura. — *C. A. Müller*, Das Buch vom Berner Jura. Derendingen 1953. — *K. Gauss*, Geschichte der Landschaft Basel und des Kantons Basellandschaft. Liestal 1932. — *Dr. Schwarzbueb*, Jahr- und Heimatbuch. Breitenbach 1932. — Verband Schweiz. Transportunternehmen (VST), Bern, Oktoberheft 1965 und Maiheft 1975.

Gesellschaft Raurachischer Geschichtsfreunde

Zweite Sommerfahrt

Obwohl Prof. Paul Stintzi als Reiseleiter ins Unterelsass umständehalber absagen musste, fand unsere zweitägige Reise vom 7./8. Juli ein recht grosses Interesse. Mit dem grössten und bequemsten Car der Firma Erich Saner machten wir uns auf die abwechslungsreiche Fahrt. Reiseführer war unser bewährtes Ehrenmitglied Leo Jermann. Unsere Fahrt ging an Schlettstadt mit seinem hohen Wasserturm, seiner spätromanischen St.-Fides- und seiner gotischen St.-Georgs-Kirche vorbei. Einen ersten Halt machten wir in *Ebersmünster*. Unser Besuch galt der ehemaligen Klosterkirche im schönsten und besten Barock des Elsasses und seiner klangvollen Silbermannorgel. Ebersmünster war auch Mittelpunkt der Verehrung des Hl. Mauritius an der Römerstrasse Strassburg–Mainz. Bevor wir Strassburg, unser Übernachtungsquartier, erreichten, schalteten wir noch zwei Stationen ein, in *Rosheim* mit seiner echt romanischen und teilweise gotischen St.-Peter- und Paul-Kirche und in *Molsheim*, wo wir die eindrückliche Dreifaltigkeitskirche, ein bedeutendes Beispiel bester Jesuitengotik, besuchten. Nachdem wir beim Vorbeifahren noch den grössten und reichsten Sechseimerbrunnen von 1579 in Obernai gesehen hatten, erreichten wir auf die Mittagszeit die Metropole *Strassburg*. Die einstündige Stadtrundfahrt, die Besichtigung des gewaltigen Münsters und die abendliche Son-et-Lumière-Darbietung waren die Höhepunkte unseres Besuches.

Nach einer weiteren Fahrt durch fruchtbares elsässisches Land gelangten wir am zweiten Tag zuerst nach *Haguenau*, einer alten Reichsstadt, wo die sehenswerten Reichsinsignien aufbewahrt werden und wo früher die sieben Kurfürsten zum Reichstag zusammenkamen. In den beiden Stadtkirchen waren Ausstattungstücke des nahen, anlässlich der Französischen Revolution gänzlich gesprengten Grossklosters Neuburg zu besichtigen. Der Mittagshalt wurde in der Bäderstadt *Niederbronn-les-Bains* eingeschaltet. Das angenehm warme Wetter war Grund genug, vermehrt elsässische Edelweine zu geniessen. 12 Kilometer vor Saverne besuchten wir die Abteikirche von *Neuwiller* mit ihrer romanischen Ostseite, dem frühgotischen Hauptschiff, der klassizistischen Turmfront und ihren vier berühmten Bild-Wandteppichen mit der ausführlichen Darstellung des Lebens des Hl. Adelphis. Noch zwei Halte gab's auf unserer Unterelsassfahrt, die erste in *Saverne*, der Residenz und Wirtschaftsmetropole der Strassburger Bischöfe, die