

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 18 (1967)

Artikel: Carl Geigy (1798-1861)
Autor: Wanner, Gustaf Adolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091101>

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: 18.01.2026

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

CARL GEIGY

1798–1861

Unter den vier hervorragenden Baslern, denen ein wesentlicher Anteil an der Schaffung der wirtschaftlichen Grundlagen der jungen Eidgenossenschaft zufällt, ist, zeitlich gesehen, Carl Geigy der zweite: Seiner Geburt nach steht er zwischen Achilles Bischoff und Benedikt La Roche, seinem Tode nach zwischen dem früh verstorbenen Johann Jakob Speiser und dem allerdings schon fünfzehn Jahre vor seinem Hinschied zur Untätigkeit verurteilten Achilles Bischoff. Ihm ist er am ehesten in seiner politischen Haltung zur Seite zu stellen: Deutlich hebt sie sich ab vom Konservatismus altbaslerischer Ordonnanz, der den zwar jüngeren Bankier Benedikt La Roche prägt; in ihr spiegelt sich der pragmatische Realismus des weltoffenen Industriellen, der sich im Streben nach tragbaren Lösungen durch kein sakrosanktes politisches Credo eingeengt fühlt. Carl Geigys Geburt fällt in das Jahr, in dem die Französische Revolution den erstarrten eidgenössischen Staatenbund zum Einsturz bringt, sein Tod ins dreizehnte Jahr des neuen schweizerischen Bundesstaates, in dem sich die alten Kräfte der historischen Schweiz mit dem Ideengut des Liberalismus in fruchtbarer Synthese vereinigen. Durch seine Herkunft in der Atmosphäre des wohlhabenden Bürgertums der kleinen baslerischen Stadtrepublik beheimatet, erblickt sein klarer Geist bereits die weltweiten Horizonte einer neuen wirtschaftlichen Zukunft.

In drei sich vielfach berührenden, ja gegenseitig durchdringenden konzentrischen Kreisen vollzieht sich die Lebensleistung Carl Geigys: Im Bereich des Familienunternehmens, im Rahmen des städtischen Gemeinwesens und auf der Ebene der neuen Eidgenossenschaft. Die Tradition seines Geschlechts weist ihm als ältestem Sohn von Hieronymus Geigy-Sarasin seinen Beruf in der Firma zu, die um die Mitte des 18. Jahrhunderts von seinem Großvater Johann Rudolf Geigy-Gemuseus gegründet worden

ist und sich mit dem Handel in Drogen, Kolonialwaren und Spezereien befaßt. Darauf richtet sich seine sorgfältige Ausbildung im Gymnasium auf Burg und im Philotechnischen Institut Christoph Bernoullis; dort erschließt sich ihm die moderne liberale Gedankenwelt.

Der kaufmännischen Lehre im väterlichen Geschäft folgt in den Jahren 1817/18 ein Aufenthalt in Marseille, wo er sich mit dem Geschäftsbetrieb eines Handelshauses des südfranzösischen Seehafens vertraut macht, und 1819 der Beginn der Tätigkeit in der Familienfirma, in der er bereits 1824 zum Teilhaber aufrückt. Unter den kräftigen Impulsen, die dank seiner rastlosen Tätigkeit, seinem glücklichen Blick und seiner raschen Entschlossenheit von Carl Geigy ausgehen, schlägt sein Haus als einziges baslerisches Unternehmen des Drogenhandels eine neue Richtung ein durch die vorwiegende Konzentration auf Farbwaren, insbesondere Indigo und Krapp, deren wachsende Zukunftsaussichten er erahnt. Ein noch folgenreicherer Schritt ist der Übergang vom Handel zur eigenen *Produktion von Farbstoffen*, vorerst auf handwerklicher Grundlage, später, als die steigende Nachfrage und die differenzierteren Bedürfnisse der Textilindustrie durch die 1833 im St. Alban-Tal errichtete Farbholzmühle nicht mehr befriedigt werden können, auf industrieller Basis. Zusammen mit seinem Sohn, dem späteren Nationalrat Johann Rudolf Geigy-Merian, sichert er 1857 für die im Jahr zuvor durch Fusionierung entstandene Firma J. R. Geigy & U. Heusler ein nahezu drei Jucharten umfassendes Areal vor dem Riehentor in der Nähe des alten Badischen Bahnhofs; hier wird im Jahr darnach mit dem Bau einer durch Dampf betriebenen «Extraktfabrik» begonnen, deren Maschinen im Frühling 1859 zu laufen beginnen. 1856 hat sich Carl Geigy aus der aktiven Leitung des Geschäfts zurückgezogen, um sie seinem tatkräftigen Sohn zu übertragen; doch bleibt er dem Unternehmen, das er zu einer blühenden Großhandelsfirma mit einem weite Teile Mittel- und Westeuropas umfassenden Vertreterstab entwickelt hat, als Kommanditär bis zu seinem Hinschied verbunden. In dessen Geschichte bedeutet die Ära Carl Geigys das bedeutsame Vorspiel zu dem großen Aufschwung, der nach seinem Tod mit dem Beginn der *synthetischen Farbstoff-Herstellung* bevorsteht. Johann Rudolf Geigy-Merian ist dazu bestimmt, das Werk des Vaters fortzuführen und zu vollenden.

Vorerst sind Carl Geigys Kräfte beansprucht durch das eigene Geschäft und weitere kommerzielle und industrielle Unternehmungen, namentlich auch durch die Beteiligung an der von seinem Bruder Oberst Wilhelm Geigy

ins Leben gerufenen Baumwollspinnerei in Steinen im badischen Wiesental; mit dieser Gründung zeigen die beiden Brüder den schweizerischen Gegnern eines Anschlusses Badens an den Deutschen Zollverein (von 1833) den klugen Ausweg, auf dem sie aus dieser neuen Sachlage Nutzen ziehen können. Zudem hat die Rücksicht auf seine bereits seit 1829 angegriffene Gesundheit Carl Geigy bisher die Pflicht zur Schonung auferlegt; doch haben ihn verschiedene Kaltwasserkuren zu Anfang der 1840er Jahre körperlich erstarken lassen. Allerdings tritt er, wenn auch noch nicht auf politischem Boden, schon frühzeitig aus den Schranken bloßer Privattätigkeit heraus: Nicht nur ist er bestrebt, tüchtigen jungen Männern am Beginn ihrer Laufbahn fördernd beizustehen; auch allgemeine Zwecke finden sein Interesse und seine Unterstützung. Als einer der tätigsten Initianten wirkt er bei der Gründung des *Stadttheaters* und der Schaffung des *Stadt-Casinos* mit.

Carl Geigys eigentliches öffentliches Wirken für die Vaterstadt aber beginnt erst 1846. Seit der schicksalhaften Staatstrennung von 1833 hat Basel seine besten Kräfte mobilisiert und herangezogen für die Leitung der Stadtrepublik. Noch auf drei Jahrzehnte hinaus steht sie im Zeichen des konservativen Regiments von Bürgermeister und Rat mit einer Vielzahl von Kollegien unbesoldeter Fachleute, an deren Spitze jeweils ein Mitglied des Kleinen Rates amtet; erst die Verfassung von 1875 wird den Übergang zum modernen Regierungssystem der besoldeten Departementsvorsteher bringen.

Der erste Schritt Carl Geigys in die Politik erfolgt mit seiner Wahl in den *Großen Rat*. Hier zählt er seiner Gesinnung nach zur konservativen Mehrheit, ohne daß er sich indessen parteipolitisch eng gebunden betrachtet. Dank dieser freieren Stellung gewinnt er im Parlament rasch allgemeines Vertrauen. Als nach der politischen Krise von 1847, die mit einer höchst bescheidenen Revision der Verfassung geendet hat, Bürgermeister Carl Burckhardt-Paravicini und vier weitere konservative Ratsherren, unter ihnen Professor Andreas Heusler I., der streitbare Redaktor der „Basler Zeitung“, aus ihren Ämtern ausscheiden, zieht Carl Geigy in den *Kleinen Rat*, das heißt in die Regierung, ein; mit ihm auch Achilles Bischoff. Mit der neuen Zusammensetzung hat die Exekutive des Stadtstaates ein anderes Gepräge gewonnen; nicht mehr die militanten Elemente der Altkonservativen geben fortan den Ton an, sondern Persönlichkeiten, die auf Grund ihrer beruflichen Position und Erfahrung eine realistische Stellung zu den

Tagesproblemen einnehmen, sich gegenüber der Notwendigkeit von Neuerungen, namentlich im wirtschaftlichen Bereich, nicht verschließen und durch ihre vermittelnde Haltung die Wege einer versöhnlicheren Politik des Ausgleichs anbahnen.

Nachdem er auf die Regierungsbank hinübergewechselt hat, werden Carl Geigy die Präsidien des Finanzkollegiums, der Kaufhauskommission und der Ohmgeldkammer übertragen, für die er das Rüstzeug und die Erfahrung des Großkaufmanns mitbringt. Hervorragende Sachverständige wie Johann Georg Von der Mühll-Burckhardt, Johann Jacob Iselin-La Roche, Johann Jakob Speiser, Eduard His-La Roche, Achilles Bischoff, Benedikt La Roche-Stehelin und Leonhard Heusler-ThurneySEN arbeiten im Finanzkollegium an Geigys Seite mit, im Sinne einer kühn und klug zurückhaltenden staatlichen Ausgabenpolitik, die bei den radikalen Neuerern nicht immer auf Verständnis stößt. Dort aber, wo sich dem Gemeinwesen große, in die Zukunft weisende Aufgaben stellen, wie etwa auf dem Gebiet des Verkehrswesens, durchbricht die Mehrheit dieses Gremiums in großzügigem Weitblick die bisherigen Schranken konservativer Bedenklichkeit. Bedeutsam ist auch Carl Geigys Wirken an der Spitze der Kaufhauskommission; die in diesem Gremium zu behandelnden Fragen der Zollverwaltung führen ihn besonders eng mit Achilles Bischoff zusammen. Großes Geschick, unermüdlicher Eifer und gewissenhafte Genauigkeit zeichnen Geigys Tätigkeit in seinen baselstädtischen Ämtern aus. Seine Untergebenen achten und lieben ihn; denn er ist alles andere als ein Doktrinär. Wohl klagt er hin und wieder lebhaft über den schleppenden Gang, in dem unter dem damaligen Kollegialsystem die Geschäfte erledigt werden – als Persönlichkeit, die zu dirigieren versteht, würde er das Direktorialsystem grundsätzlich vorziehen –; aber unter den gegebenen Verhältnissen sucht er mit seiner Hingabe das Beste zu leisten.

Die Aufgaben des Staates sind nicht die einzigen öffentlichen Probleme, welche Carl Geigy neben dem eigenen Unternehmen beschäftigen: In vorderster Reihe steht er zusammen mit Johann Jakob Speiser, als es 1843 gilt, mit der *«Giro- und Depositenbank»* das erste zentrale Bankinstitut Basels ins Leben zu rufen und dieses zwei Jahre später als *«Bank in Basel»* auf einer neu konsolidierten Basis einem erfreulichen Aufstieg entgegenzuführen; als deren Vorsteher nimmt er aktiven Anteil an der Entwicklung Basels zum modernen Finanzplatz. Ebenso kann Speiser mit dem tatkräftigen Beistand Geigys rechnen, als die im Gefolge der Februarrevolution ausgebrochene

Geldkrise des Jahres 1848 zu raschem Handeln zwingt, um die Kapitalknappheit und den Kreditmangel zu überwinden und die baslerische Wirtschaft vor der Gefahr einer katastrophalen Erschütterung zu bewahren. Die Firma Johann Rudolf Geigy figuriert an der Spitze derjenigen Häuser, welche in dieser schwierigen Situation versprechen, solidarisch füreinander zu haften, und dadurch viele Unternehmen aus großer Verlegenheit, einige aus noch größerer Kalamität retten. Als prominenter Repräsentant des Basler Handelsstandes tritt Carl Geigy dem Kreditausschuß bei, der den Kreditverein bildet und die Kaufleute der Stadt vor den drohenden Risiken absichert.

Über Basel hinaus reicht Carl Geigys Bedeutung als *Eisenbahnpolitiker*; als solcher wächst er, auch wenn er nie ein parlamentarisches Mandat oder ein Amt in der Bundesverwaltung bekleidet hat, zu eidgenössischem Format empor. Seine Leistung auf dem Gebiet des Verkehrswesens darf daher in den Mittelpunkt dieser Darstellung gerückt werden.

Bereits 1837 ernennt der Basler Rat eine Eisenbahnkommission – im gleichen Jahr, in dem Paris seinen frühesten Eisenbahnanschluß – nach St-Germain, den Beginn der heutigen Linie Paris–Le Havre – erhält, und zwei Jahre, nachdem auf der sechs Kilometer langen Strecke Nürnberg–Fürth in Deutschland die erste Dampfeisenbahn ihren Betrieb aufgenommen hat. Die Kommission soll ein wachsames Auge auf die Entwicklung des neuen Verkehrsmittels haben und Voruntersuchungen darüber anstellen, wie Basel in das internationale Schienennetz einbezogen werden kann, dessen Verwirklichung die folgenden Jahre bringen werden. Carl Geigy gehört diesem ersten Ausschuß noch nicht an; aber für die Wichtigkeit technischer Fragen ist er aufgeschlossen seit den Tagen, da er zu Füßen Christoph Bernoullis gesessen hat. Im Winter 1838/39 – kurz bevor die erste Schienenverbindung im Elsaß zustande kommt und sich mit der Fortführung bis Saint-Louis nahe an die Basler Grenze heranschiebt – hält sein ehemaliger Lehrer eine Reihe von Vorträgen über das Eisenbahnwesen, denen alles, was Rang und Namen hat, beiwohnt. Heftig wogen in den nächsten Jahren in der Stadt und im Ratssaal die Wellen der Debatte für und gegen die Eisenbahn; im harten Widerstreit der Auffassungen über die Frage der Weiterführung der französischen Ostbahn nach Basel setzt sich als eines der wenigen hiesigen Handelshäuser unter dem bestimmenden Einfluß Carl Geigys dessen Firma dafür ein, daß der französischen Bahngesellschaft 1843 die Konzession für den Bau und Betrieb der Strecke Saint-

Louis–Basel erteilt wird. Aus der dreitägigen Redeschlacht des Großen Rates gehen am 5. Mai dieses Jahres die Befürworter der Eisenbahn als Sieger hervor, und ein Jahr später, am 15. Juni 1844, dampft die erste Lokomotive in Basel ein – durch ein spezielles, in die alte Befestigungsanlage eingefügtes Eisenbahntor. Am 11. Dezember 1845 folgt dann die Einweihung des Französischen Bahnhofs zu St. Johann, des ersten Bahnhofs auf Schweizer Boden, der zugleich zur ersten internationalen Eisenbahnstation Europas wird, und vier Tage hernach die Eröffnung des Güterverkehrs zwischen Saint-Louis und Basel. Das neue Verkehrsmittel versetzt der alten Rheinschiffahrt den Todesstoß; schon 1843, unmittelbar nachdem das baselstädtische Parlament die Fortführung der Bahn in positivem Sinne entschieden hat, ist der Betrieb der Dampfschiffe, die seit 1832 die Verbindung zwischen Straßburg und Basel vermittelt haben, stillgelegt worden. Wilhelm Geigy, Carls jüngerer Bruder, hat seinerzeit im Auftrag des Basler Handlungs-Comités als Experte für Fragen des Dampfschiffverkehrs gewirkt.

Mit der Aufnahme des Personen- und Güterverkehrs bis Basel auf dem Schienenweg gewinnt das Eisenbahnproblem für die Grenzstadt und für die Schweiz bedrängende Aktualität. In der schon 1838 konstituierten Eisenbahngesellschaft Basel–Zürich ist Basel eine vorwiegend passive Rolle zugefallen; die zürcherische Initiative zur Realisierung des Gedankens einer Verbindungsleitung zwischen den Städten am Rhein und an der Limmat hat hier nicht den erhofften Widerhall gefunden, vorab darum nicht, weil in Basel immer mehr jene Idee an Boden gewinnt, der die Zukunft gehören wird: der Plan, die Bahn ins Innere des Landes auf dem kürzesten Weg durch den Hauenstein ins Aaretal und von dort nach dem *Gotthard* zu führen. In der ersten Hälfte der 1840er Jahre ist dieser Gedanke in den Köpfen des Ingenieurs Andreas Merian und des Industriellen Hans Georg Stehlin in Nieder-Schöntal, des Bruders des Ratsherrn und späteren Bürgermeisters Johann Jacob Stehlin, ausgereift; 1845 treten sie damit erstmals vor die Öffentlichkeit. Überzeugt von der Richtigkeit der Konzeption einer solchen «Centralbahn», stellt sich Carl Geigy noch im selben Jahr an die Spitze eines «provisorischen Basel-Olten-Eisenbahnvereins», der am 22. Januar 1846 unter seinem Vorsitz die erste Generalversammlung abhält. Er kann dabei bereits von günstigen Resultaten der Vorverhandlungen Kenntnis geben: Die Zustimmung Solothurns liegt vor; an der Unterstützung von Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird nicht gezweifelt; das Interesse der

künftigen Gotthardkantone Luzern und Tessin steht außer Frage, und auch von Bern erwartet man, daß es sich auf die Seite der Befürworter einer Centralbahn schlagen werde. Mit dieser Phalanx hofft Carl Geigy den Widerstand Zürichs zu brechen, das geographisch ganz nach den Bündner Pässen, insbesondere dem Splügen, orientiert ist und sich durch die geplante Linienführung zum Gotthard bedroht fühlt. In guter Zuversicht klingt das erste Treffen des «Basel-Olten-Eisenbahnvereins» aus; so rasch als möglich soll mit dem Bau begonnen werden.

Aber kurz hernach wird die hoffnungsvolle Stimmung Geigys und seiner Freunde schwer gedämpft: Das Baselbiet bricht aus der Front aus. Zwar nicht offiziell; denn am 22. April 1846 stimmt der basellandschaftliche Landrat der Aufnahme der Verhandlungen über den Bau der Bahn nach Olten grundsätzlich zu; doch verpflichtet er die Regierung, ein Abkommen nur unter der Bedingung abzuschließen, daß die Bahn ihren Ausgang nicht im konservativen Basel nehme, sondern auf «freiem» Landschäftler Boden: Auf dem Birsfeld, wo sich damals nur der inzwischen verschwundene alte Hof am Rheinbord, genannt Klein-Rheinfelden, und einige weitere, zerstreut gelegene landwirtschaftliche Gehöfte samt einer Reihe von Gasthäusern längs der alten Landstraße befinden, soll ein Kopfbahnhof erstehen, von welchem man träumt, er werde zur Gründung einer vom Weltverkehr durchfluteten Großstadt vor Basels Toren führen, die der alten Kapitale am Oberrhein den Rang ablaufen und sie wirtschaftlich erdrosseln könne! Der Groll gegen Basel, von dem die Landschaft seit dreizehn Jahren getrennt ist, hat den Gegnern der Stadt diese abstruse Idee diktiert und ihren Blick für die realen Verhältnisse völlig vernebelt. Nur in Zürich findet die basellandschaftliche Opposition ein Echo; denn dort gibt man sich Rechenschaft darüber, daß der Widerstand der Baselbieter die Errichtung der Basel–Olten-Bahn in Frage stellen und damit dem ursprünglichen Projekt einer Linienführung nach Zürich längs des Rheins zu neuem Auftrieb verhelfen könnte.

Carl Geigy läßt sich nicht beirren: Entschlossen erklärt er der basellandschaftlichen Regierung, der Plan eines Birsfelder Kopfbahnhofs könne überhaupt nicht ernsthaft in Diskussion gezogen werden; eher werde man auf den Bau der Bahn gänzlich verzichten. Am 19. Mai 1846 genehmigt der Große Rat von Basel-Stadt den Vertrag mit der Bahnunternehmung, und unter dem Druck Berns, dem an der Realisierung des Hauenstein-Projekts mehr gelegen ist als an der Unterstützung der Don Quichotterie seiner radikalen Gesinnungsfreunde im Baselbiet, ist auch Liestal zum Einlenken gezwun-

gen; man erklärt sich dort bereit, die Verhandlungen wieder aufzunehmen. Im Moment ist es dafür indessen zu spät. Der Ausbruch der Wirren des Sonderbundskrieges verunmöglicht es Geigy vorläufig, seinen Plan weiter voranzutreiben; doch ist er durch sein bisheriges Wirken weit über Basel hinaus zum anerkannten Sachverständigen in Eisenbahnfragen geworden. Man weiß, daß man im gegebenen Zeitpunkt wieder von ihm hören wird.

Bei der Redaktion der Bundesverfassung des Jahres 1848 herrscht Einigkeit darüber, daß die Zentralgewalt des neuen Bundesstaates in die Lage versetzt werden muß, auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens entscheidende Schritte zu unternehmen; denn überall in den Nachbarstaaten werden neue Schienenwege angelegt, und immer bedrohlicher wird die Gefahr, daß unser Land zu seinem bleibenden Nachteil den Anschluß daran verliert und umfahren wird. Im Blick auf die Eisenbahnen wird denn auch in Artikel 21 – dem heutigen Artikel 23 – dem Bund das Recht eingeräumt, im Interesse der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder zu unterstützen, verbunden mit der Befugnis zur Expropriation gegen volle Entschädigung. Vorerst freilich kann sich der Bundesrat noch zu keinen weittragenden Maßnahmen in der Eisenbahnfrage entschließen; allzu groß ist die Besorgnis darüber, ob die verfassungsmäßigen Einkünfte des Bundes eine hinreichende Grundlage dafür bieten würden, ein Unternehmen von solcher Größe in Angriff zu nehmen. So wird zunächst die Schaffung des finanziellen Fundaments der jungen Eidgenossenschaft durch die *Neuordnung von Post und Zoll* in den Vordergrund gerückt. Erst am 14. Dezember 1849 nimmt die Exekutive durch eine, an erster Stelle vom damaligen Nationalratspräsidenten Alfred Escher unterzeichnete Motion der Bundesversammlung den Auftrag entgegen, unter Beiziehung unbeteiligter Experten mit möglichster Beförderung den Plan für ein allgemeines schweizerisches Eisenbahnnetz sowie den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Expropriation für Eisenbahngebäude auszuarbeiten und Anträge betreffend die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes sowie die Konzessionsbedingungen für den Fall der Erstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften vorzulegen. Das Bundesgesetz über die Expropriation für Eisenbahngebäude gelangt bereits am 1. Mai 1850 zur Annahme; zu einem endgültigen Entscheid in der Eisenbahnfrage selbst aber wird es erst im Sommer 1852 kommen.

Der Bundesrat beauftragt zunächst zwei englische Ingenieure, eine technische Expertise zu erstatten: Robert Stephenson – den Sohn des berühmten

George Stephenson, der schon um 1814 die erste Dampflokomotive gebaut hat – und dessen Gehilfen Henry Swinburne; von ihnen wünscht er vor allem eine Stellungnahme zur Frage der Priorität der zu erbauenden Linien und deren Führung. Für die *Begutachtung der Eisenbahnfrage* unter kommerziellen und finanziellen Aspekten aber fällt die Wahl des Bundesrates auf Carl Geigy und den Winterthurer Ingenieur Johann Melchior Ziegler; als Sekretär wird ihnen der gescheite Basler Gymnasiallehrer Wilhelm Schmidlin zur Seite gegeben, der nicht nur für die redaktionellen Aufgaben zur Verfügung steht, sondern als gewandter Mathematiker auch die schwierigen Frequenz- und Rentabilitätsberechnungen übernimmt.

Die Ernennung des Basler Ratsherrn, der bisher auf eidgenössischem Boden noch in keiner Weise hervorgetreten ist, bedeutet eine Anerkennung seines Wirkens an der Spitze des Eisenbahnvereins von 1846. Er ist in der Tat die einzige schweizerische Persönlichkeit, die bereits auf praktische Erfahrungen zurückblicken kann; Alfred Escher steht in diesem Zeitpunkt dem Eisenbahnproblem nur theoretisch, als Jurist und Politiker, gegenüber. In Bern liegen, wie Geigy alsbald feststellen muß, noch keinerlei Vorarbeiten vor; das von Bundesrat Wilhelm Näff geleitete Verkehrsdepartement hat das Studium der Eisenbahnfrage überhaupt noch nicht in Angriff genommen. Es gilt somit, das ganze Gebiet von Grund auf zu erarbeiten. Im Sommer 1850 nehmen Geigy und Ziegler in Bern erstmals Kontakt, und bereits am 31. Oktober sind sie in der Lage, ihren Bericht auf den Tisch des Bundesrates zu legen.

In der grundsätzlichen Frage, ob Eisenbahnen für die Schweiz erwünscht seien, decken sich die positiven Auffassungen der beiden Experten. Sie entkräften die mannigfachen Bedenken, die in verschiedenen Gebieten und Ständen der Eidgenossenschaft noch immer, wenn inzwischen auch mit verminderter Lautstärke, gegen das neue Verkehrsmittel ins Feld geführt werden. Der Besorgnis des Berner Oberlandes, der Fremdenverkehr könnte lahmgelegt werden, treten sie entgegen in der Überzeugung, daß sich um so mehr Leute den Genuss des Reisens werden leisten können, je weniger Zeit und Geld dasselbe beansprucht. Den «Speditoren», die sich in ihren Verdienstmöglichkeiten bedroht sehen, wird zum Bewußtsein gebracht, daß die Bahnen das Gewerbe der Fuhrleute nicht überflüssig machen, sondern nur die Richtung seiner Tätigkeit verändern. Den Agrariern, die von den Bahnen einen Preissturz für landwirtschaftliche Produkte befürchten, räumt der Bericht ein, daß die Erleichterung des Transportes wohlfeileres

Brot bringen werde; doch dürfe dies als Fortschritt begrüßt werden, da es ja mehr Leute gebe, die Brot essen, also solche, die Getreide verkaufen.

Widerstreitende Standpunkte vertreten die beiden Sachverständigen dagegen in der Frage der Finanzierung: Der Ostschweizer Ziegler neigt dem Gedanken des Betriebs durch *Private* zu, der Basler Geigy aber gelangt zum klug abgewogenen Vorschlag eines *Zusammenwirkens von Bund, Kantonen und Privaten*. Eine Finanzierung des Eisenbahnbau aus ohne Beteiligung des Staates erscheint ihm im vornherein undenkbar. Er verweist auf die Situation am internationalen Geldmarkt, wo das Vertrauen in die Bahnaktien einem weitverbreiteten Mißtrauen gewichen ist. In der Schweiz, deren Bodenverhältnisse dem Bau von Eisenbahnen besondere Hemmnisse in den Weg legen, werde sich das Kapital angesichts der Erfahrungen im Ausland nur dann bereit finden, seine Mittel für ein solches Unternehmen zur Verfügung zu stellen, wenn die Baugelder durch die staatliche Garantie einer Verzinsung zu $3\frac{1}{2}\%$ sichergestellt würden. Eine solche Beihilfe des Staates wird von Geigy nachdrücklich befürwortet; er erachtet sie für die «vollkommenste Straße» als mindestens ebenso gerechtfertigt wie die öffentliche Förderung des Straßenbaus. Freilich möchte er die Last nicht den Kantonen allein aufbürden, deren Finanzkraft ihm hiefür nicht zu genügen scheint; der Bund hätte sich mit einem Dritt, die Kantone mit zwei Dritteln an der Übernahme des Ertragsausfalls zu beteiligen, der nach Schmidlins Berechnungen höchstens $1\frac{1}{2}$ – 2% des Anlagekapitals erreichen sollte. In diesem beschränkten Rahmen hält Geigy die Mitwirkung des Bundes für durchaus verantwortbar, obschon dessen Finanzlage in diesem Zeitpunkt noch nicht völlig abgeklärt ist. Dagegen kann er sich nicht dazu entschließen, den Bahnbetrieb ganz in die Hände des Bundes zu legen; stattdessen bringt er eine Kombination von Privat- und Staatsbetrieb in Vorschlag: An die Spitze jeder beschlossenen Bahnlinie soll ein Verwaltungsrat treten, der das erforderliche Kapital im Auftrag des Bundes durch die Ausgabe von sogenannten «Eisenbahnpartialen» aufzubringen hat. Für die Zeichner solcher Partialen fordert er nicht allein den Genuß des staatlich garantierten Zinses von $3\frac{1}{2}\%$; ebenso wie Aktionäre sollen sie auch eine bei einem eventuellen Reingewinn auszuschüttende Dividende beanspruchen können. Dadurch hofft er, die Partialen für breite Schichten des Mittelstandes attraktiver zu gestalten und die Eisenbahnen als eigentliches Nationalunternehmen in weiten Kreisen der Bevölkerung finanziell zu verankern.

A cursive signature in black ink, reading "Carl Geigy" above "1798-1861".

Carl Geigy
1798–1861
«des Raths» (Regierungsrat)
Nach einem Aquarell von Dietler (1848)

Carl Geigys Brüder



Wilhelm Geigy
1800–1866
Gründer der Baumwoll-
spinnerei Steinen



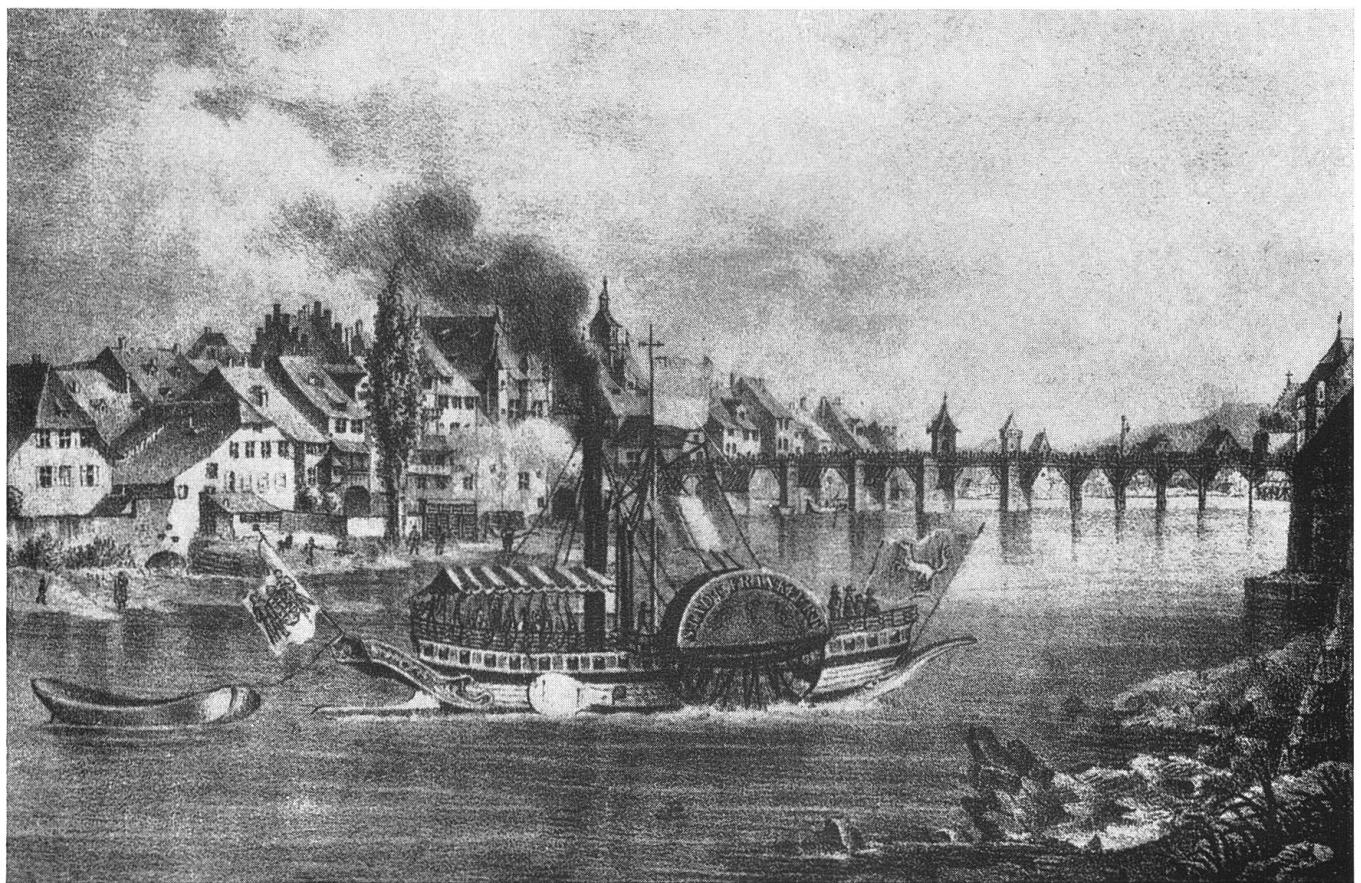
Eduard Geigy
1801–1855
neben Carl in der Firma
Geigy tätig.



Der Lichtenfelscher Hof,
Geigys Wohnhaus in der
Stadt und zugleich Sitz
seiner Firma.



Der Barfüßerplatz in Basel um das Jahr 1830, nach einem Aquarell.



Die Ankunft des ersten Dampfschiffes in Basel am 28. Juli 1832,
nach einer zeitgenössischen Lithographie.

Zum Schriftstück rechts: Der Bundesrat erhielt am 14. Dezember 1849 vom Nationalrat den Auftrag, der Bundesversammlung «mit möglichster Beförderung» vorzulegen:

1. einen Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetze,
2. den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Expropriation,
3. Gutachten und Anträge über die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des Eisenbahnnetzes und die Konzessionsbedingungen.

Nach längeren Verhandlungen über die in Betracht fallenden Experten erteilte der Bundesrat am 4. September 1850 dem Basler Ratsherrn Carl Geigy mit dem hier faksimilierten Brief den Auftrag, zusammen mit dem Winterthurer Ingenieur Melchior Ziegler ein ausführliches Gutachten über die Wünschbarkeit und den Betrieb von Eisenbahnen in der Schweiz abzugeben.

Bem. vom 4. September 1850

Dad

Post- und Bau-Departement

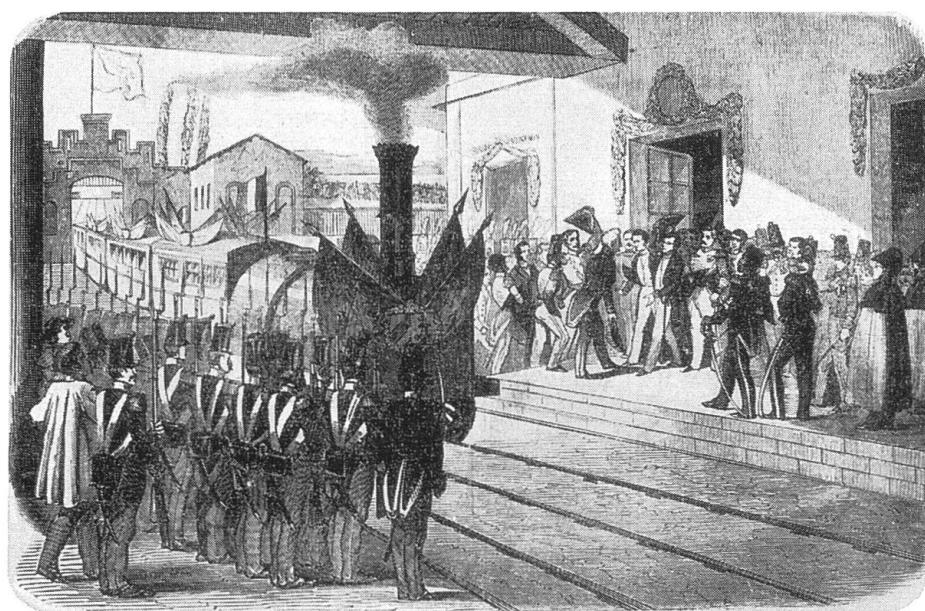
der schweizerischen Eidgenossenschaft

überliefert, fandt von alle Châtelots einbeschriebenen Herren Ratschancen
Geigy von Basel und Ingenieur Ziegler zum Palengarten im
Winterthore ausgestrahlten Linien zu gefällige Abzugsertheilung:

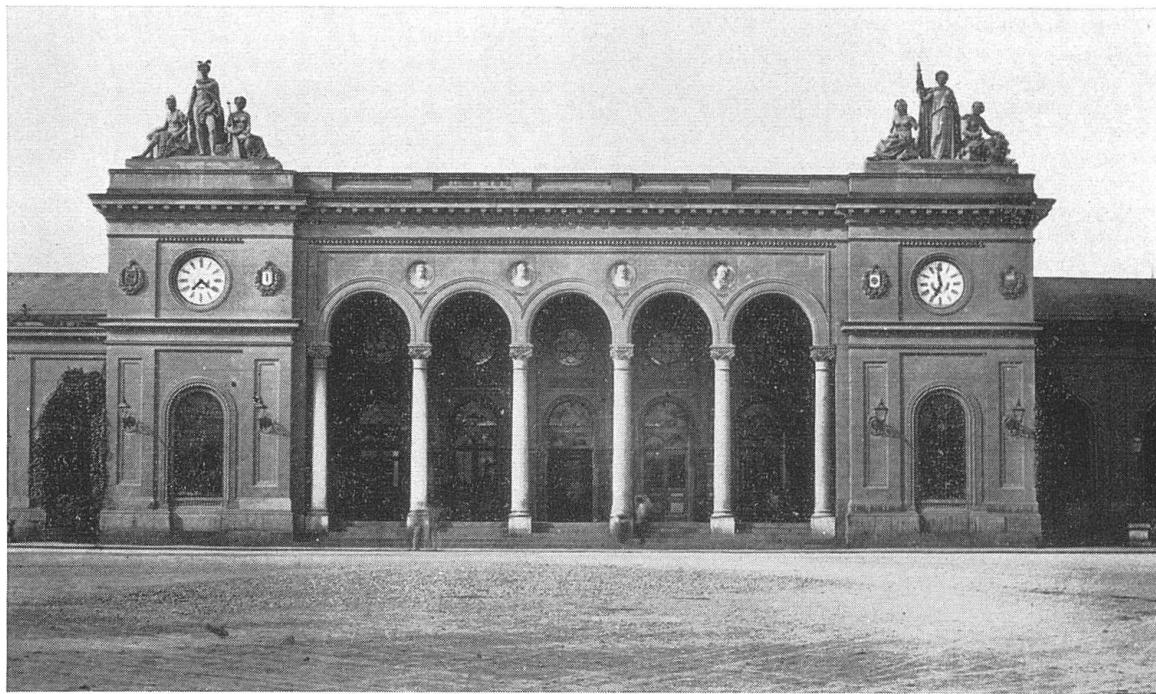
1. Sind die Eisenbahnen für die Beförderung vom Hafen Winterthore
nicht genügend, auf den Wind bei einem Hochwasser abzu-
reißig befähigten soll, oder soll dann eine Fällung der fernen
Combination überlaufen werden?
2. Welches sind die Dampfsäle und Kraftsäle der ausgedienten
Fähren, welche den Wind auf bei dem Wind von ferner
befähigten kann, und welche verhindert den Abzug für
die fernerwirksame Dampfschiffahrt?
3. Ob es welche Dampfsäle und Räume auf den Dampfschiffen sind, welche
Geldmittel für den Betrieb von Eisenbahnen oder Kraftsälen auf
beizubringen: Zollfuß - Kraftsäle am Gewinn - Dampfsäle -
Kraftsäle - Zollfuß.
4. Welche Dampfsäle sind auf den ausgeschaltenden Dampfschiffen
ausgeschalteten - welche auszubringen und in welchen Ortschaften
auf ein fernerwirksame Eisenbahn aufzuhängen - Abfahrt -
Längen - Reisefolge.
5. Welche Wirtschaft ist im Allgemeinen und im Besonderen
von den ausgedienten, im Projekt liegenden Dampfschiffen veranlaßt
und welche Ortschaften ausgeschalteten Wässer zu haben sind?
6. Welche Dampfsäle auf den Wind am Dampf Dampf (Kraftsäle)
sind und auf den Räumen zu gewirkt werden?
7. Wie kann der Wind die ausgeschaltete Kraft befreien?



Der Durchstich des «oberen Hauenstein»-Tunnels von 2495 m Länge zwischen Läufelfingen und Trimbach war der erste Eisenbahntunnelbau in der Schweiz. Unser Bild gibt die Einweihungsfeierlichkeiten vom 27. April 1858 wieder.



Der erste Eisenbahnzug der Elsässerbahn traf am 15. Juni 1844 in Basel ein. Die Einweihung des Bahnhofs St. Johann – die hier dargestellt ist – erfolgte am 11. Dezember 1845.



Der im Jahre 1860 eingeweihte Centralbahnhof in Basel.

Der alte Badische Bahnhof am Riehenring in Basel.

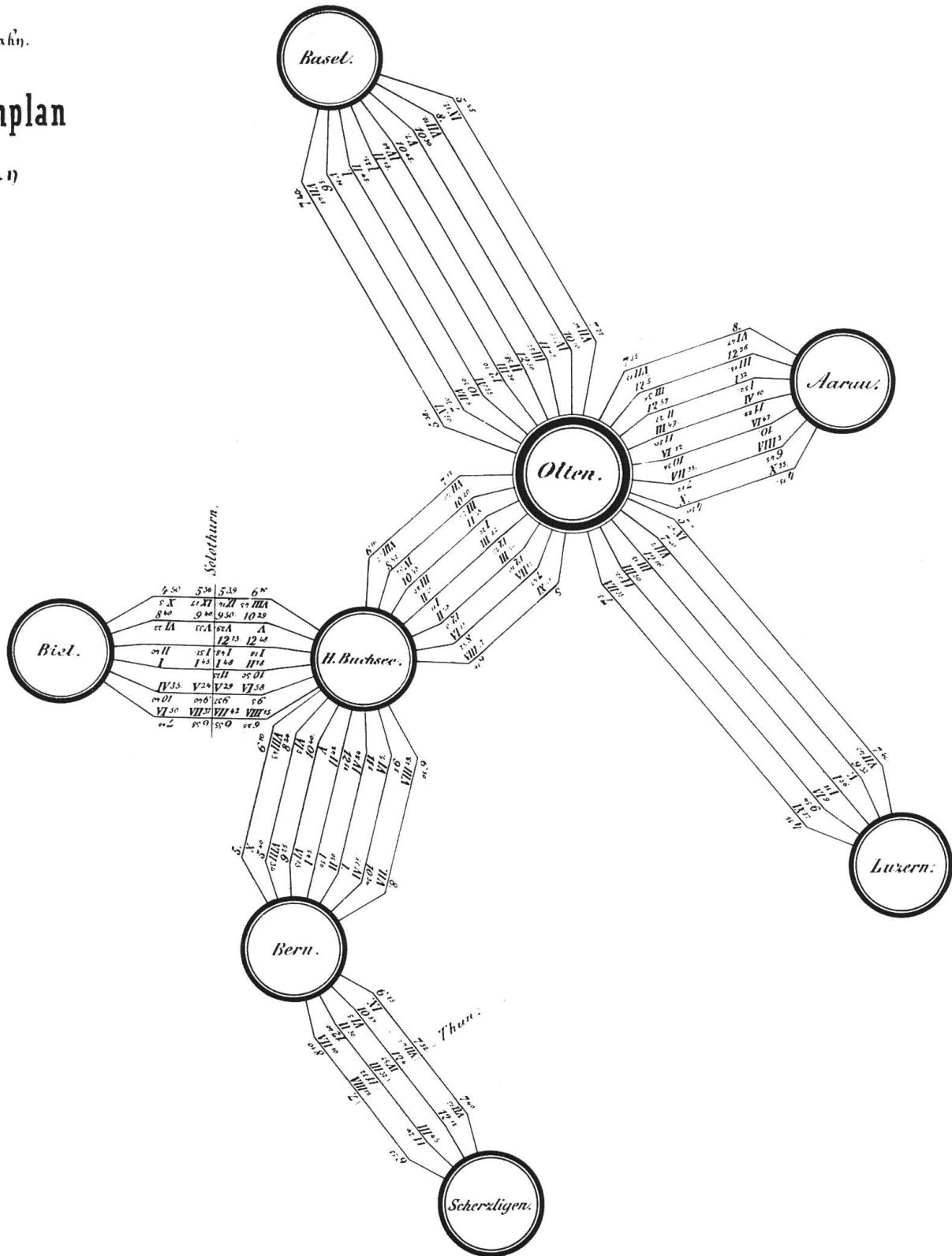


Sommerfahrtenplan

vom 1. Juni an

1864.

Abzug vom 9. Mai.



Der Fahrplan der Schweizerischen Centralbahn vom Frühjahr 1864. Zwischen Basel und Olten verkehrten täglich in jeder Richtung 8 Züge. Die Fahrzeit betrug $1\frac{1}{4}$ bis 2 Stunden. Ein Vergleich mit 1965: es verkehrten auf der Strecke Basel–Olten täglich rund 95 Reisezüge und 102 Güterzüge. Die Fahrzeit eines Schnellzuges beträgt rund 30 Minuten. Der heutige Verkehr benützt den 1915 fertiggestellten, 8134 m langen «Unteren Hauenstein»-Tunnel, der von Tecknau nach Olten führt; er wird nur noch zeitweise nachts über den alten Hauenstein umgeleitet, um größere Reparatur- und Unterhaltsarbeiten am Basistunnel oder an den Geleisen zu ermöglichen.

Die Konzeption Carl Geigys ist eine durchaus eigenständige Schöpfung, die ihn sowohl von der Seite des konservativen Politikers wie des liberalen Handelsherrn zeigt. Er ist sich klar darüber, daß das Bahnunternehmen eine Aufgabe des Gemeinwesens darstellt und darum auch staatliche Förderung wie staatlichen Schutz verdient und nicht der freien Konkurrenz des Privatkapitals ausgeliefert werden darf, die im Ausland unerfreuliche Blüten getrieben hat. Ebensowenig aber kann ihm die gewaltige Ausdehnung der Zentralgewalt erwünscht sein, welche die Übertragung des Baus und Betriebs der Bahnen auf den Bund zur Folge haben müßte. Darum beschreitet er einen Mittelweg; er führt ihn zu der glücklichen Synthese, welche den Bahnen zugleich die Wahrung der mit ihnen verbundenen öffentlichen Interessen wie die Vorzüge eines privaten Unternehmens sichern will.

Der Bundesrat ist durch die erstaunliche Sicherheit und weise Mäßigung Carl Geigys beeindruckt; die Vorlage, die er den eidgenössischen Räten unterbreitet, nimmt seine Vorschläge in vollem Umfang auf. Aber bereits in den Verhandlungen der nationalrätlichen Kommission, welche zunächst dazu Stellung zu beziehen hat, tritt die mächtige Gegnerschaft in Erscheinung, die Geigy von zwei Seiten her erwächst: Alfred Escher und seine ostschweizerische Gefolgschaft setzen sich vorbehaltlos für das System der Privatbahnen ein, während die Gegenpartei unter der Führung des Schaffhausers Friedrich Peyer im Hof die These vom völligen Staatsbau und Staatsbetrieb verficht. In dieses Lager schlagen sich auch Geigys Basler Freunde Achilles Bischoff und Wilhelm Schmidlin, die, trotz ihrer politisch konservativen Haltung, in der Eisenbahnfrage eine eindeutig zentralistisch-etatistische Stellung einnehmen und die «Bundesbahnen» im vollen Sinne des Wortes fordern; Schmidlin hat dieser Meinungsverschiedenheit wegen noch vor dem Abschluß des Expertenberichts sein Mandat als Sekretär niedergelegt. In der Bundesversammlung dringt Alfred Escher durch; obwohl Peyer im Hof als Berichterstatter der Kommission mit seinem brillanten Plädoyer für das Staatsbahnsystem deren Mehrheit hinter sich hat, fällt der Entscheid im Plenum des Nationalrates am 8. Juli 1852 eindeutig zugunsten des Privatbaus; im gleichen Sinne gestaltet sich kurz hernach die Abmehrung im Ständerat. In Verkennung der Tatsache, daß die mit den Bahnen verknüpften öffentlichen Interessen nur durch ein weitgehendes Aufsichtsrecht des Staates gesichert werden können, hat das Parlament einen Mißgriff getan, den die kommenden Generationen teuer zu bezahlen haben werden. Das Eisenbahngesetz von 1852 verurteilt den Bund zur

Untätigkeit in einem der wichtigsten Sektoren des schweizerischen Wirtschaftslebens und öffnet Tür und Tor für «ein unrühmliches Feilschen um Bahnlinien» (Alfred Bürgin), bei dem Konkurrenzneid und Kirchturminteressen ihre Trümpfe ausspielen. Bitter rächt sich das Fehlen der im Plan Geigys enthaltenen Gesamtkonzeption. Nahezu ein halbes Jahrhundert muß verstreichen, bis die Verstaatlichung dem Schweizervolk 1898 die endgültige Lösung der Eisenbahnfrage bringt.

Trotz der Ablehnung seiner Vorschläge stellt sich Carl Geigy indessen nicht in den Schmollwinkel; zu deutlich erkennt er, was für seine Stadt auf dem Spiel steht; er ist sich bewußt, daß sie in dem jetzt anhebenden Ringen der lokalen und regionalen Gegensätze seiner Mitarbeit dringend bedarf. Wenige Tage nach der unglücklichen Abstimmung in der Bundesversammlung greift er mit seinen Freunden den Plan einer *schweizerischen Centralbahn* von neuem auf. Eine Genugtuung hat er im vorparlamentarischen Stadium der Eisenbahnfrage erlebt: Die Expertise von Stephenson und Swinburne, die – in der Übersetzung Schmidlins – dem Bundesrat gleichzeitig mit Geigys eigenen Gutachten unterbreitet worden ist, hat, ganz im Sinne der Thesen Andreas Merians und Hans Georg Stehlins von 1845, der Verbindung Basels mit dem Mittelland durch den Hauenstein unter allen schweizerischen Eisenbahnplänen die größte Bedeutung zugemessen und deren sofortige Inangriffnahme empfohlen. Jetzt gilt es, diesen Gedanken so schnell als möglich in die Tat umzusetzen; denn schon rüstet sich Zürich, einem Konkurrenzprojekt zur Verwirklichung zu verhelfen. Es geht dabei nicht mehr um die ursprünglich vorgesehene Linie auf dem linken Rheinufer, die in Basel den Anschluß an die ausländischen Bahnen finden soll; vielmehr soll jetzt das Großherzogtum Baden dazu bewogen werden, den Eintritt seiner Bahn in die Schweiz von Basel weg nach Waldshut zu verlegen, wo das zürcherische Unternehmen die Linie abnehmen und in die Ost- und Zentralschweiz fortsetzen will.

Basel droht somit von neuem, diesmal freilich weit gefährlicher als bei dem utopistischen Birsfelder Plan von 1846, das Risiko der Umfahrung und Isolierung. Geigy und seine Freunde erkennen, daß ihm nur durch rasch entschlossenes Handeln begegnet werden kann. Ohne Zeit zu verlieren, beruft Johann Jakob Speiser bereits auf den 5. August 1852 eine Zusammensetzung maßgebender Persönlichkeiten nach Basel ein, von denen anzunehmen ist, daß sie dem Unternehmen der Centralbahn ihre Förderung nicht versagen werden; am 26. August, dem Tag der Schlacht von St. Jakob

an der Birs, soll in einem weitern Kreis die neue Centralbahngesellschaft konstituiert werden. Der Appell verfehlt seine Wirkung nicht: Mehr als zweihundert Teilnehmer aus Basel-Stadt und Baselland, dem Aargau, Solothurn und Luzern erscheinen zu dieser zweiten Versammlung. Dr. Schmidlin setzt das Ziel der Gesellschaft und das im Moment einzuschlagende Vorgehen auseinander; hierauf wird ein provisorischer zwölfgliedriger Verwaltungsrat gewählt, in dem neben den beiden Basel auch Solothurn, der Aargau und Bern vertreten sind. Die Persönlichkeit Carl Geigys, dem das Präsidium anvertraut wird, bietet für alle Beteiligten die beste Garantie des Erfolgs. Das Vizepräsidium übernimmt als zweiter Stadtbasler Achilles Bischoff; Speiser wird zum Sekretär und im Jahr darauf zum Direktor ernannt.

In enger Zusammenarbeit mit Geigy, der, in der eigenen Firma nunmehr entlastet durch den Sohn, neben den Geschäften als Rats herr dem Bahnunternehmen fortan völlig unentgeltlich den größten Teil seiner Zeit und Kraft schenkt, legt Speiser die Richtlinien des Handelns fest; so rasch als möglich soll der Bau der *Strecke Basel–Olten* in Angriff genommen werden. Für dessen technische Leitung läßt sich der württembergische Oberbaurat Karl von Etzel, einer der bedeutendsten Eisenbahningenieure der Zeit, gewinnen. Aus seinem Gutachten geht hervor, daß auf den Drahtseilbahn betrieb, den Stephenson und Swinburne auf der Strecke Buckten–Läufelfingen als notwendig erachtet haben, verzichtet werden kann. Niklaus Rigggenbach, der damals noch junge Mechaniker, der als Chef der Reparaturwerkstätte in Olten in Aussicht genommen ist, hat sich beim Bahnbau auf dem Semmering davon überzeugen lassen, daß der Vorspann einer zweiten Lokomotive genügt, um die Steigung des Hauensteins zu bemeistern. Auch der Verlauf der anfänglich recht mühevollen Konzessionsverhandlungen vermag Geigy und Speiser im allgemeinen zu befriedigen: Basel-Stadt heißt das entsprechende Gesuch bereits am 8. November 1852 gut, und nur der Aargau zögert noch, ob er sich Basel oder Zürich zuwenden will; Ende 1853 erteilt er dann der Centralbahn die Konzession bis Aarau, während die Strecke von dort bis nach Baden, das schon seit 1847 durch die «Spanischbrölibahn» mit Zürich verbunden ist, der Nordostbahn reserviert bleibt. Von gutem Erfolg begleitet sind die Anstrengungen zur Finanzierung des Werkes: Das Gros der Aktien kann bei Bankhäusern in Paris (17 Millionen) und Basel (5 Millionen) placiert werden; der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich mit 2 Millionen, und bei der öffentlichen Emission der

verbleibenden Aktien lassen sich bei weitem nicht alle Zeichnungswünsche erfüllen. Im Februar 1853 erfolgt die endgültige Konstituierung der Gesellschaft, die im «Spießhof», dem prachtvollen Renaissance-Bau am Obern Heuberg in Basel, ihr Domizil aufschlägt. Das Präsidium des fünfköpfigen Direktoriums wird Speiser übertragen. Im Juli 1853 nehmen die Bauarbeiten ihren Anfang.

Carl Geigy hofft, sich nach diesem für den Präsidenten des Verwaltungsrates außerordentlich arbeitsreichen Anfangsstadium etwas entlasten zu können; allein schon im folgenden Jahr fordern die Umstände erneut seinen kraftvollen persönlichen Einsatz für das Unternehmen. Der Krimkrieg hat das französische Wirtschaftsleben schwer erschüttert und auch die Kurse der Centralbahn-Aktien, die in großer Zahl an der Pariser Börse zirkulieren, in Mitleidenschaft gezogen. Von dem 500 Franken betragenden Nennwert der Aktien sind bisher 100 Franken einbezahlt worden; nun soll auf Grund eines Beschlusses des Verwaltungsrates vom 31. Januar 1854 eine weitere Tranche von 100 Franken erhoben werden, damit der Bau nicht ins Stocken gerät. Allein die Pariser Großaktionäre, durch den Kurssturz aufs höchste beunruhigt, verweigern eine weitere Einzahlung; damit aber ist die Fortsetzung der Arbeiten gefährdet. Verwaltungsrat und Direktorium verlieren indessen den Mut nicht; zu tief wurzelt in ihnen die Überzeugung von der inneren Berechtigung des großen Werkes. Geigy und Speiser reisen nach Paris, wo sie in klugen Verhandlungen mit den dortigen Finanzkreisen das ins Wanken geratene Vertrauen neu festigen. Durch das Zugeständnis einer Konversionsmöglichkeit gelingt es ihnen schließlich, die Aktionäre zu der erforderlichen Einzahlung zu bewegen und so die Krise zu überwinden.

Am 19. Dezember 1854 kann die Strecke Basel–Liestal eröffnet werden; im Jahr hernach findet sie ihre Fortsetzung bis Sissach und 1857 bis Läufelfingen. Ihren Anfang nimmt sie auf baslerischer Seite vor dem erst 1861 abgetragenen Aeschentor: An der Langen Gasse ist ein aus einfachen Holzbauten bestehender provisorischer Bahnhof geschaffen worden; von dort dampfen nun die Lokomotiven auf die Landschaft hinaus. Unfern von diesem ersten «Centralbahnhof» liegt der Sommersitz Carl Geigys. Sein Stadthaus ist noch immer der Lichtenfelser Hof am Münsterberg, das Domizil der Firma; die gute Jahreszeit aber verbringt er auf seiner Campagne an der St. Jakobs-Straße, an der die Bahnlinie vorbeiführt. Ein Gartenpförtchen öffnet dort dem Herrn Verwaltungsratspräsidenten den

Zugang zum Geleise, auf dem der Zug, unmittelbar vor Geigys Villa, anhält, wenn er die Bahn zu benützen wünscht!

Basler Bahnhofprobleme sind es vor allem, die Carl Geigy neben den fortgeschreitenden Bauarbeiten in den kommenden Jahren stark in Anspruch nehmen; daß er als Ratsherr den Standpunkt der Centralbahngesellschaft in den Behörden mit Nachdruck vertreten kann, kommt der glücklichen Lösung, die sich nach langem Widerstreit der Interessen endlich durchsetzt, in hervorragendem Maße zustatten. 1855 hat der Schienenweg auch auf dem Nordufer des Rheins Basel erreicht; am Riehenring, auf dem Gelände des heutigen Hauptgebäudes der Schweizer Mustermesse, ist der erste Badische Bahnhof erstanden. Damit besitzt Basel nunmehr drei Kopfbahnhöfe in verschiedenen Teilen der Stadt, die gegenseitig nicht miteinander verbunden sind. Weiten Kreisen erscheint dieser Zustand nicht unerfreulich; denn die Beförderung von Menschen und Waren von einer Station zur andern bringt viel Arbeit, Verdienst und Gewinn. Daß der Bahnhof der Centralbahn an der Langen Gasse kein Definitivum sein kann, liegt auf der Hand; dort hat man ihn vorläufig nur darum erstellt, weil sich eine Einigung mit der Regierung über den endgültigen Standort noch nicht hat erzielen lassen. Die Behörden der Centralbahn geben sich Rechenschaft darüber, daß die Zukunft des Eisenbahnplatzes Basel den durchgehenden Verkehr zum dringenden Erfordernis macht; ebenso drängt die französische Bahngesellschaft auf eine Verbindung mit der Schweizer Bahn und einen durchgehenden Bahnhof. Weite Kreise der Bürgerschaft aber halten aus kleinlichen Quartierinteressen an der Idee eines Kopfbahnhofs der Centralbahn fest; auf dem Areal des alten Steinenklosters, neben dem heutigen Stadttheater, soll er errichtet werden! Es bedarf der ganzen Energie und Überzeugungskraft Geigys und seiner Mitarbeiter, um dieses unzeitgemäße Projekt abzuwehren und in den Behörden wie in der Öffentlichkeit der besseren Einsicht zum Durchbruch zu verhelfen. Im Juni 1857 ist schließlich der hartnäckige Widerstand überwunden: Jetzt schließt sich die Mehrheit des Großen Rates der Auffassung der Centralbahn an, womit der Bau des Bahnhofs am heutigen Platz, vor dem damaligen Elisabethen-Bollwerk, möglich wird.

Ein wertvoller Mitstreiter hat während der letzten Phase dieses zähen Kampfes seine Augen geschlossen: In der Blüte der Mannesjahre ist Johann Jakob Speiser am 8. Oktober 1856 einem heimtückischen Leiden erlegen; das Präsidium des Direktoriums der Centralbahn, das er mit überragender

Intelligenz, unermüdlichem Tatendrang und unerschütterlicher Willenskraft geführt hat, ist verwaist. Carl Geigy ist sich bewußt, wie viel in diesem entscheidenden Stadium auf dem Spiel steht, und so tritt er selbst in die Lücke, die Speisers Tod gerissen hat; trotz der Fülle seiner Verpflichtungen in der Privatwirtschaft und in der Staatsführung nimmt er neben dem Vorsitz des Verwaltungsrates jetzt noch die Bürde der aktiven Geschäftsleitung auf sich. Nahezu vier Jahre lang trägt er diese schwere doppelte Verantwortung; er behält sie auch bei, als er 1858 das Mandat als Ratsherr niederlegt und sich auf die Präsidien des Finanzkollegiums, der Kaufhauskommission und der Ohmgeldkammer beschränkt. Erst 1860 zwingt ihn seine angegriffene Gesundheit, aus dem Direktorium auszuscheiden, das er bis dahin mit einzigartiger Sachkenntnis geleitet hat. Seiner überlegenen Ruhe und seiner besonnenen Sicherheit hat das Unternehmen dringend bedurft in den Jahren, in dem seine schwierigste Aufgabe, der Durchstoß durch den Hauenstein, vollendet worden ist, vorab in den dunkeln Vorsommertagen von 1857, in denen die furchtbare Katastrophe des Einsturzes eines Tunnelschachts 63 Todesopfer gefordert hat. Als Carl Geigy von der Leitung der laufenden Geschäfte im «Spießhof» zurücktritt, ist nicht nur die direkte Verbindung Basels mit Olten (seit 1. Mai 1858) und damit diejenige mit Bern und – durch die Abzweigung von Herzogenbuchsee – mit Solothurn, Biel und der Westschweiz hergestellt; durch den Bau der Strecken *Olten–Aarau* und *Aarau–Baden* ist 1858 ebenso der ununterbrochene Bahnweg Basel–Zürich zustande gekommen, und seit 1859 fährt man auch direkt von Basel nach *Luzern*. In Basel hat die französische Bahn mit der Fertigstellung der Ringlinie den «Elisabethen-Bahnhof» erreicht. So ist das Stammnetz der Centralbahn im Sinne der baslerischen Konzeptionen im großen und ganzen vollendet und das Bahnhofproblem nach den Wünschen Geigys gelöst; am 4. Juni 1860 kann der neue Centralbahnhof offiziell eingeweiht werden – Basels Stellung als großes Verkehrstor des Landes ist gesichert.

Carl Geigy überlebt diesen Erfolg nicht lange. Bereits Anfang 1860 ist er gefährlich erkrankt; doch bringt ihm eine Kur in Heidelberg nochmals vorübergehende Heilung. Im Gefühl wiedergewonnener Kraft mutet er sich von neuem eine Tätigkeit zu, die seine geschwächten physischen Fähigkeiten übersteigt. Noch im November ruft er seine Mitarbeiter in der Centralbahn an sein Krankenlager, um mit ihnen die Reorganisation des Direktoriums zu beraten. Dann aber gebietet der rasche Fortschritt des

Leidens seinem unermüdlichen Wirken Einhalt. Am Jahresende haben die Ärzte die Hoffnung auf eine Wiedergenesung aufgegeben, und am 27. Januar 1861 setzt ein kampfloser Tod seinem reichen, tätigen Leben ein sanftes Ende.

Basel ist sich bewußt, daß es am Grabe eines seiner hervorragendsten Bürger steht, einer Persönlichkeit, der die Stadt und das ganze Land zu bleibendem Dank verpflichtet sind. Seinen vorbildlichen menschlichen Eigenschaften gelten die schönen Worte, die ihm die ‚Basler Nachrichten‘ am 29. Januar 1861 nachrufen: «In seinem ganzen Leben war ihm rastlose Thätigkeit von früh bis spät Bedürfnis. In seinen Ausgaben war er sehr liberal. Für humane, gesellige, gemeinnützige, wissenschaftliche Zwecke gab er gern und reichlich. Die Kraft, zu erwerben, hielt er höher als den Besitz. Er schätzte den Mann nach seiner Tüchtigkeit und lieh derselben, wo sie es bedurfte, gerne eine Stütze. Aus den Büchern hatte er wenig, aus dem Leben unendlich viel gelernt. Sein Temperament war lebhaft; er war ein Mann des Handelns, rasch entschlossen und rastlos thätig.»

Dr. Gustaf Adolf Wanner

