

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 3

Artikel: Bahnhof-Anlagen und -Projecte: die Basler Bahnhoffrage 1874/1875
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3660>

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: 09.01.2026

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

DIE EISENBAHN + CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 22. Januar 1875.

No. 3.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. — Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. à Zurich. in Zürich.

Abonnement. — Fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Bahnhof-Anlagen und -Projecte. — Ueber Personewagen für Tramway und Verwendung von Dampf zum Betrieb derselben. — Mémoire à l'appui de la demande de concession d'un tronçon de chemin de fer de La Sarraz à Echallens. — Mémoire à l'appui de la demande de concession du tronçon du chemin de fer du Jura situé sur le canton de Genève. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Anzeigen. — Beilage: Bundesbeschluss betr. Verzollung von Eisenbahnmaterial. — Einige Erörterungen über das schweiz. Eisenbahnwesen. — Rapport mensuel Nr. 24 du Conseil fédéral suisse sur l'état des travaux de la ligne du St-Gotthard au 30 novembre 1874. — Eingegangene Drucksachen.

Bahnhof-Anlagen und -Projecte.

II.

Die Basler-Bahnhoffrage, 1874/1875.

(Hiezu die Beilage: Schematischer Uebersichtsplan der Basler-Bahnhofprojecte.)

In der Basler-Bahnhoffrage sind bis heute — ausser den Besprechungen in den Basler Zeitungen — folgende Druckschriften erschienen:

- 1) Gutachten des Herrn Oberbaurath A. Thommen über das Project eines neuen Güter- und Rangirbahnhofs der schweiz. Centralbahn in Basel. — Erstattet im Auftrage der Regierung von Basel-Stadt. October 1874.
- 2) Der neue Rangir- und Güterbahnhof der schweizerischen Centralbahn in Basel. — Eine Beleuchtung des Gutachtens des Herrn Oberbaurath A. Thommen. Basel 1874.
- 3) II. Gutachten des Herrn Oberbaurath A. Thommen über einen neuen Güter- und Rangirbahnhof der schweizerischen Centralbahn in Basel. — Erstattet im Auftrage der Regierung von Basel-Stadt im November und December 1874.
- 4) Gutachten des Herrn Nationalrath R. Brunner über die Unzulässigkeit der Niveau-Kreuzungen der schweizerischen Centralbahn mit den bestehenden öffentlichen Strassen in Basel. — Erstattet im Auftrage der Regierung von Basel-Stadt im November 1874.

In dem der heutigen Nummer der „Eisenbahn“ beigefügten Plane finden sich die verschiedenen in obigen Schriften besprochenen Projecte nebst der gegenwärtig bestehenden Bahnhofanlage eingetragen.

Die Bahnhoffrage wurde angeregt auf Seite der schweizer. Centralbahn selbst durch die Zunahme sowohl des Platz-, als insbesondere des Transit-Güterverkehrs. Derselbe betrug im Centralbahnhof in Centnern:

	1869	1870	1871	1872
Localverkehr:	1,353,000	1,508,000	1,774,000	1,859,000
Transitverkehr:	5,582,000	5,453,000	7,162,000	9,264,000

Diese in den Jahren 1871 und 1872 eingetretene ausserordentliche Transitvermehrung war vorzugsweise das Ergebniss der Uebernahme des Betriebes der Bahnen von Elsass-Lothringen

durch die deutsche Reichsverwaltung, welche den Verkehr der untern Rheingegenden, Belgiens und Hollands in der Richtung nach und über Basel in bedeutenderem Umfange als bisher an sich zu ziehen vermochte. Allein nicht nur diese vermehrte Zufuhr der bestehenden Bahnen, sondern auch die bevorstehende Einmündung neuer Linien, der Jurabahn, der Wasserfallen- und der Bötzbergbahn, brachten die Bahnhoffrage in Fluss.

Auf der andern Seite wurden Klagen des Publikums laut. Aus den ältern Quartieren der Stadt und vom Centralbahnhofplatze aus führen nämlich drei Uebergänge à niveau in die neuen mit jedem Jahre mehr bevölkerten Quartiere jenseits der Bahnlinie. Auf diesem Terrain sind industrielle Etablissements erstanden, welche ausser dem Verkehr der Arbeiter auch einen starken Verkehr von Fuhrwerken veranlassen. Diese Fuhrwerke haben die Bahn — wenn sie zum Güterschuppen oder von diesem zum Etablissement gelangen wollen — theilweise, in der Communication mit der Stadt jedoch ganz zu passiren. Jenseits der Bahnlinie befinden sich: die neue grosse Actienbrauerei, eine Ziegelfabrik, eine Giesserei und Maschinenfabrik, eine Malzfabrik, dann eine Holzhandlung, Eisenhandlung, Weinhandlung u. s. w. Ausserdem haben sich ziemlich rasche Anfänge eines neuen Quartieres gebildet, das in allerkürzester Zeit vollständig ausgebaut würde, wenn die Uebergänge à niveau einmal gehoben sind. Diese drei Uebergänge werden nöthig durch die Margarethen-Strasse, die Heumatt-Strasse und die Bruderholz-Strasse. Sie werden uns als mit einer Menge von Inconvenienzen verbunden geschildert. Ein durchaus zuverlässiger Berichterstatter schreibt uns: „Sehr oft passirt es, dass, wenn man nach längerem Warten wegen Verstellung eines äussern Geleises endlich bis auf die Mitte des Bahnkörpers vorgedrungen ist, dort wieder ein Zug vorfährt, einzelne Wagen abstossst, wieder etwas vorwärts fährt, ohne jedoch den Uebergang frei zu machen, und von Neuem werden Wagen auf ein anderes Geleise ausrangirt und man wird so neuerdings zu einem Halte genöthigt.“ Es seien diese Strapazen bei ungünstiger Witterung nur um so unangenehmer, da die Uebergänge nicht gepflastert seien.

Unser Berichterstatter sagt ferner:

„Im Sommer gehen Morgens 10 Uhr 30 Min. und Nachmittags 2 Uhr 15 Min. Schnellzüge der S. C. B. hier ab oder sollten wenigstens um diese Zeit hier abgehen. Nun finden sich während der drei Sommermonate zu diesen Zügen stets sehr viele Passagiere ein und oft in solcher Zahl, dass die Verwaltung nie scheint auf so viel gerechnet zu haben und stets zu wenig Wagen in den Zug rangirt werden. Die Verwaltung hat einen ganz ausgesprochenen horror vacui und könnte es nicht verdauen, wenn einmal ein Wagen mit einem oder gar ein paar leeren Sitzen mitföhre. Es werden also die Reisenden zusammengepfercht, — und wenn nur ein Theil placirt werden kann, wird die Locomotive abgesandt, noch einen Wagen zu holen. Dieser wird wieder gefüllt. . . . Während dieser ganzen Zeit muss vor der Barrière gewartet werden. . . . Ich spreche hier nicht von Hörensagen, sondern als Einer, der nur seit 8 Jahren Tag für Tag diesen Uebelständen zugesehen, in deren Mitleidenschaft gezogen worden, und Wochen, ja Monate verlorner Wartezeit aufzuweisen hat.“ Wir fühlten uns verpflichtet, diese uns zugegangenen Beschwerden von Seite des Publikums möglichst ungeschminkt zu veröffentlichen.

Es handelt sich also in der Basler Bahnhoffrage für die Bahnverwaltung: um Adaptirung des Bahnhofes an den gewachsenen und noch wachsenden Verkehr, für das Publikum: um Entfernung der Uebergänge à niveau.

Die Centralbahn glaubt diesem Zwecke zu genügen durch Verlegung des Güter- und Rangirbahnhofes auf den „Wolf“, wie der beiliegende Plan andeutet. Dabei war die Meinung, dass der Platzgüterdienst im jetzigen Bahnhofe zu verbleiben hätte. Hiezu bemerkte jedoch die Bahnverwaltung in einer Eingabe vom 7. Dec. 1872 an die Regierung, betreff das Wolf-project:

„Vom Standpunkte aus der Belassung des Platzgüterdienstes „im jetzigen Bahnhofe müssen wir daher die projectirte Erweiterung desselben als unerlässlich erachten. Zwar sind leider „für diese Erweiterung bereits dadurch neue Erschwerungen geschaffen worden, dass ein Theil des dazu benötigten Bodens aus Speculation vorweg gekauft werden konnte, obgleich wir „uns beim Verkäufer dafür ebenfalls als Bewerber anmeldeten. Würde nun die Staatsbehörde Anstand nehmen, einzelne derjenigen Geleise, weil öffentliche Straßen durchschneidend, zu bewilligen, welche allein geeignet sind, eine allseitig nützliche Erweiterung und Bedienung des bestehenden Bahnhofes zu erreichen, oder würde die Legung solcher Geleise an lästige Bedingungen geknüpft, so würden wir in die Lage versetzt, die Frage der Vereinigung des Platzgüterdienstes mit dem projectirten Rangirbahnhof in nähere Erwägung ziehen zu müssen und eventuell eine solche Vereinigung vorzuschlagen.“

Das Directorium gab dem Verwaltungsrathe von dieser Eingabe an die Regierung Kenntniss mit dem Vorschlage auf grundsätzliche Genehmigung der Anlage eines Güter- und Rangirbahnhofes auf dem „Wolf“, zum Zwecke der Ausarbeitung und Vorlage eines vollständigen bezüglichen Projectes, nachdem für den grundsätzlichen Vorschlag die staatliche Zustimmung gegeben sein werde. Aus Auftrag des Verwaltungsrathes veranstaltete das Directorium eine Expertise über die Lage des zu erstellenden Güter- und Rangirbahnhofes und über die Frage der Tieferlegung des Bahnhofes und der westlich in denselben einmündenden Linie. Der Experte, Herr Gerwig, Oberingenieur der Gotthardbahn, erklärte, dass das Feld „Wolf“ zur Aufnahme eines Güter- und Rangirbahnhofes am besten geeignet sei, und bezüglich der Tieferlegung des Bahnhofes sprach er die Meinung aus, dass man dieselbe bei allen weitern Bauten im Auge behalten sollte, damit später die im Gefälle liegende Bahnstrecke zwischen dem Personen- und dem Güterbahnhof beseitigt, beide zu einem zusammenhängenden Ganzen auf gleicher Höhe vereinigt und damit die Niveauübergänge über den Personenbahnhof durch Ueberbrückungen beseitigt werden könnten.

Das Project der Tieferlegung nach der Angabe des Herrn Gerwig wurde dann berechnet und das Ergebniss dem Verwaltungsrathe vorgelegt, nachdem dem letztern auch bekannt geworden war, dass der von der Regierung von Basel berufene Experte, Hr. Bau- und Regierungsrath Schwabe von Berlin, Mitglied der k. Direction der Niederschlesisch-märkischen Eisenbahn, sich ebenfalls für das Project auf dem „Wolf“, aber gegen die Tieferlegung ausgesprochen habe. Der Verwaltungsrath entschied sich für das „Wolfproject“ und lehnte den nebenbei gestellten Antrag auf weitere Prüfung der Tieferlegung des Personenbahnhofes ab. In der Sitzung vom 14. August 1874 genehmigte der Verwaltungsrath dann ein ausgearbeitetes Project des Directoriums. Es wurden die Katasterpläne gefertigt und behufs Eingabe der Expropriationsforderungen öffentlich aufgelegt. Das Planproject wurde ebenfalls dem Schweizer Bundesrath übermittelt und durch diesen der Regierung von Basel-Stadt zur Vernehmlassung zugestellt, die dann den Hrn. Oberbaurath Thommen um ein ausführliches Gutachten ersuchte. Dieses Gutachten ist das sog. I. Thommen'sche Gutachten, auf welches eine Erwiderung des Directoriums der schweiz. Centralbahn, dann das II. Thommen'sche Gutachten und schliesslich dasjenige von Hrn. Nationalrath Brunner folgte. Soweit das Geschichtliche der Basler Bahnhoffrage in kurzen Umrissen.

Damit ist aber auch schon das „Wolfsproject“ des Directoriums nebst der Einmündung der Jurabahn, sowie der Abzweigung nach der Verbindungsbahn (siehe den beiliegenden Plan) genügend skizzirt. Die Centralbahn glaubt, dass durch dieses Project die Belästigung des Strassenverkehrs durch die Niveauübergänge grösstenteils aufgehoben würde und hat ausserdem die Geneigtheit ausgesprochen, den Uebergang an der Bruderholzstrasse, welcher allein in Folge der Erstellung des Wolfbahnhofes durch Vermehrung der Geleise in Anspruch genommen wird, mittelst Ueberbrückung zu beseitigen und hinsichtlich der Unterführung des sog. Margarethenüberganges in Unterhandlung zu treten. Die Centralbahn hiebt dafür, dass mit der Erstellung zweier vom Bahndienst ganz unabhängiger Strassenübergänge zu beiden Seiten des Bahnhofgebäudes sowol den gegenwärtigen, wie künftigen Bedürfnissen des Strassenverkehrs in ausreichendem Maasse genügt werden können.

Wir reihen hier an die Besprechung der Thommen'schen Projecte und bemerken, dass es uns scheint, als ob diese Projecte erst in Folge der Erörterungen der schweiz. Centralbahn und der hierauf erfolgten Einladung des Hrn. Oberbaurath Thommen durch die Regierung von Baselstadt zur Erstellung eines zweiten Geleises eingehend durchgearbeitet worden sind.

Wir übergehen daher das erste Thommen'sche Gutachten und beschäftigen uns vorzugsweise mit den drei, dem zweiten Gutachten beigegebenen Planprojecten. In der heute beiliegenden Karte finden sich diese Projecte ebenfalls eingezeichnet.

Das Thommen'sche Project II verlegt den Güterbahnhof auf das Gundeldinger- und Dreispitzfeld, wie überhaupt alle Thommen'schen Projecte, so dass der Thommen'sche Güterbahnhof schlechthin auf jene Felder zu liegen kommt. Das Project II begnügt sich mit einer Verlegung des Güterbahnhofes. Derselbe ist durch eine das offene Terrain schräge durchschneidende Verbindungsbahn mit dem Personenbahnhof in Contact gebracht. Die blaue Linie im beiliegenden Plane deutet die Einmündungen der Verbindungsbahn und der Centralbahnlinie in den Güterbahnhof an. Eine derartige Combination hat zur Voraussetzung, dass der Personenbahnhof in seiner Höhenlage bleibe, die Idee der Senkung ist ausgeschlossen. Es kommen diese Güterbahnhöfe auf ein höheres Terrain zu liegen und da sie bei dieser Ausdehnung nicht eingeschnitten werden können, so muss ihr Niveau dem natürlichen Terrain angepasst werden, somit ohnedies schon um einige Fuss höher zu liegen kommen als jenes des bestehenden Personenbahnhofes ist. Würde dieser noch gleichzeitig gesenkt werden, so entstünde eine ganz unzulässige Niveaudifferenz zwischen beiden Bahnhöfen.

Herr Thommen hält diese Combination als nicht geeignet, zur Verbesserung der Verhältnisse um den Personenbahnhof beizutragen.

Das Project I beabsichtigt die gänzliche Verlegung des Bahnhofes. In beiliegendem Plane ist dasselbe durch die rothe Linie parallel der Güterstrasse im Allgemeinen ange deutet. Dieses Project hat den unleugbaren Vortheil, dass es die Entwicklung der Stadt in vollstem Maasse gestattet. Diese Idee war auch bereits im ersten Gutachten aufgenommen. Den Vortheilen dieses Projectes steht als erster und wesentlichster Nachteil entgegen, dass es eine Vergrösserung der Distanzen zwischen dem Centrum der Stadt und den Einsteighallen wie den Waarenmagazinen, sowol gegenüber dem bestehenden Bahnhofe, als gegenüber dem projectirten Wolfgüterbahnhof erforderlich macht.

Die Entfernung zwischen dem Marktplatz, als Centrum der Stadt angenommen, und dem neuen Personenbahnhof gegenüber dem jetzigen Aufnahmsgebäude würde um 1400—1500 Fuss, und die Entfernung zwischen demselben Platz und dem Güterbahnhof gegenüber dem Wolfsproject um 1000—1200 Fuss sich vergrössern.

Am Vorzüglichsten scheint das III. Thommen'sche Project die Bahnhoffrage zu lösen, d. h. die Umgestaltung des bestehenden Personenbahnhofes in einen Kopfbahnhof mit gleichzeitiger Errichtung des Güterbahnhofes auf den Gundeldinger- und Dreispitzfeldern. Dieses Project vereinigt in sich die Vortheile der Erhaltung des Personenbahnhofes auf seiner gegenwärtigen Stelle, der möglichsten Freihaltung des städtischen Gebietes, der ermässigten Baukosten, sowie der Zulässigkeit, mit dem Güterbahnhof wenigstens zwei Positionen einnehmen zu können, um unabhängig von localen Umständen zu werden.

Es ist schon wiederholt bemerkt worden, dass der Personenbahnhof in Basel eben factisch nichts anderes als ein Kopfbahnhof sei. Es gibt keine durchlaufenden Züge, es gab nie solche und wird wol auch nie solche geben; alle Züge laufen nach der Richtung aus, aus der sie eintreffen.

In beiliegendem Plane finden sich die weitern Aufschlüsse über dieses Project, welches sofort bei seinem Auftauchen viele Sympathien errungen hat.

Wir berühren für heute die in der Basler Bahnhoffrage sich geltend machenden Rechtsverhältnisse nicht, also nicht den rechtlichen Theil der Thommen'schen Broschüre (II) und das Brunner'sche Gutachten; dagegen bemerken wir noch, dass das Directorium der schweiz. Centralbahn — veranlasst durch die sich nun so weitläufig entwickelnden und unabsehbaren Erörterungen, sowie durch die sich stets steigernden und drohenderen Anforderungen an die Gesellschaftscasse — sich gezwungen sah, dem Verwaltungsrath ein neues sog. provisorisches Project beliebt zu machen, welches eine Bausumme von ca. Fr. 3,000,000 erfordert. Dieses Project soll ebenfalls auf dem „Wolf“ ausgeführt werden und enthält nur Rangirgeleise, während der Platzgüterdienst auf dem dermaligen Bahnhofe zu verbleiben hätte. Aus diesem Provisorium könnte sich dann später in schicklicher Weise ein Definitivum entwickeln durch Einreihung der Güterschuppen etc. Der Verwaltungsrath hat diese Vorlage genehmigt, und wenn sie die bundesrätliche Gutheissung erhalten haben wird, so soll dann das früher eingegebene 10-Millionenproject wieder zurückgezogen werden.

* * *

BEILAGE ZUR EISENBAHN N°. 3 BAND II.

Schematischer Uebersichtsplan

der

Basler Bahnhof-Projekte

1875

Maßstab: 1 x 10,000

Zeichen-Erklärung

Bestehende Geleise und Projekte der

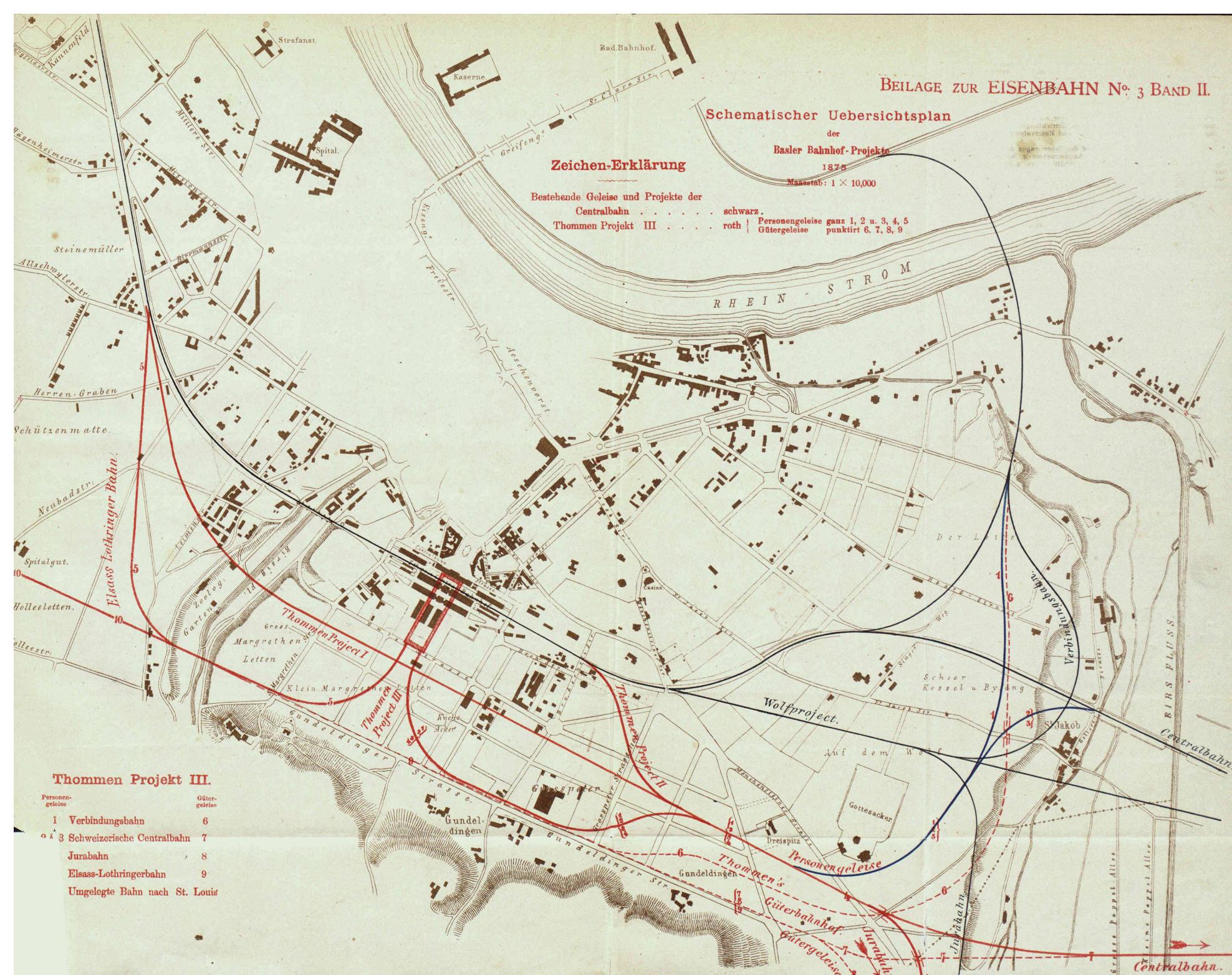
Centralbahn

schwarz.

Thommen Projekt III

roth | Personengeleise ganz 1, 2 u. 3, 4, 5

Gütergleise punktiert 6, 7, 8, 9



Seite / page

leer / vide /
blank