

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1951)

**Heft:** 6

**Artikel:** Basel : 450 Jahre eidgenössisch = Bâle es suisse depuis 450 ans

**Autor:** R.C.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773958>

### 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>**

# BASEL

450 JAHRE EIDGENÖSSISCH  
BALE EST SUISSE DEPUIS 450 ANS

Am 13. Juli 1951 jährt sich zum 450. Male ein Ende und ein Anfang. Die Geschichte der Stadt Basel erlebte zu Beginn des 16. Jahrhunderts das Ende einer langen, vielbewegten Entwicklung voller Fährnisse und Höhepunkte und zugleich den Beginn einer Epoche der Stabilität und der Blüte. Bedenkt man, was es heißt, daß eine nach heutigen Begriffen sehr kleine



Oben: Brunnen in der Augustinergasse von Basel mit Blick gegen das Münster. Photo: Kasser  
Ci-dessus: Fontaine de la rue des Augustins, à Bâle, et vue sur la cathédrale.

Stadt schließlich selbständig und allein internationale Politik betrieb, erinnert man sich – um nur ein interessantes Beispiel herauszugreifen –, wie bewundernswert geschickt die Stadt damals diplomatisch operierte, als in finanzieller Bedrängnis Herzog Sigismund von Österreich die



Oben: Die «Amazone» von Carl Burckhardt (1923), am Großbasler Brückenkopf der Mittleren Rheinbrücke.

Ci-dessus: L'«Amazone» de Carl Burckhardt (1923) orne au Grand-Bâle la tête de la Mittlere Rheinbrücke.  
Photo: Kasser



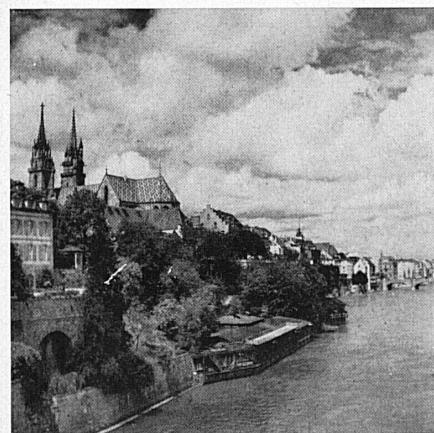
Oben: Der heilige Martin, eine der beiden berühmten gotischen Reiterplastiken vom Basler Münster.

Ci-dessus: Saint-Martin, une des deux célèbres statues gothiques de cavaliers (cathédrale). Photo: Gemmerli

Landgrafschaft vom südlichen Schwarzwald über Breisach bis weit ins Elsaß hinab an den burgundischen Herzog Karl verpfändete! Die Stadt stand mit einem Schlag auf dem Spiel. Von Burgund war sie schier völlig umklammert. Aber es gelang ihr, die Österreicher mit den Eidgenossen und den elsässischen Städten zu einer Koalition zusammenzuflechten, die Karl dem Kühnen Meister wurde; nach Grandson und Murten fiel er im Januar 1477 bei Nancy! Basel stand wieder sicher da.

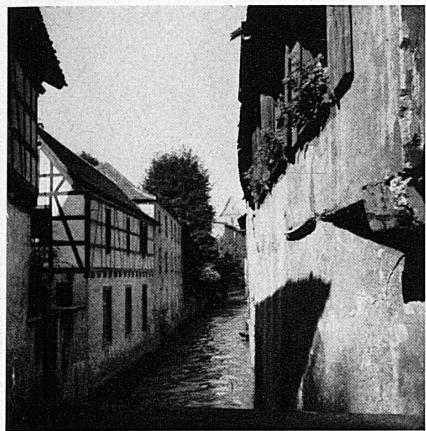
Oben: Die klassische Ansicht des Großbasler Rheinufers mit dem Münster. – Rechts: Ausblick von der Pfalz rheinabwärts. Man ahnt die weite elsässische Ebene.

Photos: Dr. Schenker, Kasser



Ci-dessus: Vue classique de la rive du Rhin au Grand-Bâle avec la cathédrale. – A droite: Vue plongeante de la Pfalz vers le Rhin. On devine au loin la plaine alsacienne.





Oben: Ein Stück mittelalterliches Basel: der sog. Albanteich, der alte Gewerbekanal im St.-Alban-Tal.

Ci-dessus: Un coin médiéval de Bâle: l'ancien canal artisanal dit Albanteich qui coule à travers le St-Alban-Tal.

Photo: Kasser

Wie manchesmal brandeten die Gefahren der großen Welt an Basels Mauern! Den 1499 ausgetriebenen Schwabenkrieg, die längst fällige Auseinandersetzung des Reiches mit den auf der Höhe ihrer Macht stehenden Eidgenossen, wetterte Basel als Stadt neutral durch. Und das Reich gab im Frieden zu Basel seine Ansprüche an die Eidgenossenschaft recht eingeschränkt preis. Als Vorwerk und Gebietszuwachs sagte Basel den Eidgenossen durchaus zu. Und Basel suchte Anlehnung. Mit der Konferenz vom 21. März 1501, wo Basel und die Eidgenossen überraschend schnell einig wurden, beginnt für die Stadt ein völlig neuer Abschnitt ihrer Geschichte; sie ist hinfür Schweizer Geschichte. Und die Jahre nach Basels glücklich vollzogenem Eintritt in den Schweizerbund heißen mit Recht die «goldene Zeit». Sie waren eine Zeit des Aufschwungs und der Blüte auf den Gefilden der Kunst, der Wissenschaft, des Handels und Verkehrs.

\*

Gutschweizerische Gepflogenheit, gerade aber auch die dräuenden Zeitläufte führen Basel dazu – beide Basel, Baseliadt und Baselland, muß man

seit 118 Jahren sagen –, seines Beitrags zur Eidgenossenschaft vor 450 Jahren mit aller wünschbaren feierlichen Festlichkeit zu gedenken. Es gilt, sich auf seinen politischen und geistigen Standort zu besinnen. Frei sind wir, und frei wollen wir bleiben, uns selber verantwortlich und auf uns selbst gestellt, von keiner anderen Macht der Welt abhängig, niemandem untertan. In beiden Halbkantonen wurde der tiefere Sinn der Möglichkeiten erkannt, der im äußerlichen Dezimalsystem der Jahrzehnte ruht. Wohl heißt es, man

müsste die Feste feiern, wie sie fallen. Gewiß! Aber es gibt Zeiten, wo es dem ganzen Volk nicht tut, sich an einen höheren Festtag der Landesgeschichte erneut auf das innere Wesen der Zu- und Zusammenghörigkeit ernsthaft und feierlich zu besinnen. Im gleichen Jahr trat auch Schaffhausen der Eidgenossenschaft bei, und vor 600 Jahren bereits vollzog Zürich diesen Schritt. Die Feiern fallen ins gleiche Jahr 1951. Etwas viel des Guten? Durchaus nicht! Recht so, möchten wir sagen.

Fortsetzung Seite 21



Oben: Flugsicht des Kerns der basellandschaftlichen Hauptstadt Liestal. Wundervoll hebt sich die guterhaltene Altstadt mit ihrer Umwallung und den drei Längsgassen von der Umgebung ab.

Ci-dessus: Vue aérienne du centre de Liestal, chef-lieu de Bâle-Campagne. La ville ancienne si bien conservée se distingue merveilleusement de ses alentours. Photo: Swissair



Oben: Modernes Basel: Blick auf das neue Bürgerspital.

Ci-dessous: Aspect moderne de Bâle: le nouvel Hôpital des Bourgeois.

Photo: Kasser



Links: Blick von der Ruine Pfäffingen im Grenzgebiet des Baselbieter, Berner und Solothurner Juras. Baselland erstreckt sich zum größten Teil über liebliches jurassisches Wald- und Bergland.

A gauche: Vue de Pfäffingen, ruine où se rencontrent le Jura bâlois, celui de Bâle et celui de Soleure. Une partie du territoire de Bâle-Campagne s'étend sur la ravissante contrée montagneuse et forestière du Jura. Photo: Schwabe

Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Kantonshauptstädten, doch harrten gleichzeitig dringlichere Projekte der Ausführung, so daß «einstweilen» zugewartet wurde. Dieser Zustand sollte nicht weniger als 45 Jahre andauern: immer wieder scheiterten die Bemühungen an den Interessengegensätzen der Beteiligten, und zudem gestattete erst die 1868/89 durchgeführte Juragewässerkorrektion den Bau einer direkten Linie durch das Große Moos. Dank der wirksamen Beteiligung der Gemeinden und Kantone (Bern, Neuenburg und Freiburg) kam 1897 die Finanzierung der BN zu stande. — Die Anlage erfolgte recht großzügig, trotz mannigfaltigen Geländeschwierigkeiten, die zum Teil bedeutende Kunstbauten, Brücken, Dämme und Tunnels erforderlich machten. Die «Direkte» sollte ja nicht allein dem Lokal- und Städteverkehr dienen, sondern zugleich Teilstück der internationalen Transitroute Paris-Pontarlier-Lötschberg-Italien werden. Am 1. Juli 1901 konnte die neue Eisenbahn ihren Betrieb mit einstweilen sechs Dampflokomotiven, 23 Personen- und 64 Güterwagen eröffnen; betriebsführende Verwaltung war — als Vorgängerin der BLS — die damalige Thunerseebahn. Es war allerdings nicht leicht, mit durchschnittlich sieben täglichen Zugpaaren den vielseitigen Anforderungen gerecht zu werden. Die 43 km lange Linie war vielleicht nur «zu direkt» angelegt und führte vielfach durch Gegenden mit bescheidenen Verkehrsbedürfnissen; größere Ortschaften, wie Laupen, Neuenegg und Murten, wurden nicht berührt, und es fehlte auch die Industrie in diesen Landwirtschaftsgebieten. Eine gewisse Verbesserung ergab sich später mit dem Bau verschiedener Anschlußbahnen, wie Freiburg-Murten-Ins (1903), Flamatt-Laupen-Gümmeren (1904) und Biel-Täuffelen-Ins (1917), zu denen sich mehrere Postautolinien gesellten. So gewann die «Direkte» im Lokalverkehr, später besonders auch im Vorortsverkehr der Städte, immer mehr an Bedeutung, während der internationale Verkehr begreiflicherweise stetigen Schwankungen unterworfen blieb und verhältnismäßig hohe Aufwendungen erforderte.

Etwas anders lagen die Voraussetzungen, die — ebenfalls zu Ende des vorigen Jahrhunderts — zum Bau der  
**Gürbetalbahn**

führten, denn bereits seit 1859 bestand eine sehr gut ausgebauten, direkte Verbindung Bern-Thun durch das Aaretal. Durch diese Centralbahnstrecke arg bedrängt, suchte man im benachbarten, vom Hauptverkehr nunmehr abgeschnittenen Gürbetal nach einem Ausweg aus der mißlichen Lage. An Projekten und Projektvarianten fehlte es nicht. Nach Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten konnte die Gürbetalbahn gebaut und am 13. August 1901 feierlich dem Betriebe übergeben werden, allerdings nur auf der Strecke Weißenbühl-Pfandersmatt (Burgistein-Wattenwil); die Eröffnung des durchgehenden Betriebes fand erst im folgenden Jahre, am 1. November 1902, statt.

Weder der GTB, noch der BN war in diesen fünfzig Jahren ein sorgenfreies Dasein beschieden. Gerade in der schwierigen Zeit des Kohlemangels und der größten Teuerung mußte die Elektrifikation der GTB vorbereitet und durchgeführt werden (1919/20); bei der BN erfolgte sie 1923 auf der Vorortsstrecke Bern-Bümpliz-Nord und 1928 durchgehend auf der ganzen Linie. Diese Umstellung war für beide Unternehmungen von weittragender Bedeutung. Sie gestattete schon sehr früh (1935/36) die Einführung des Betriebes mit Leichttriebfahrzeugen, der seiner Vorteile wegen (Verminderung des «toten Gewichts», erhöhter Komfort, geringere Betriebskosten) seither einen starken Ausbau erfahren hat. Auch durch Ergänzung, Modernisierung und ständigen Unterhalt der Geleise- und Stationsanlagen passen die beiden Bahnen ihren Betrieb den heutigen Anforderungen an; sie verfügen, wie das Beispiel des zweiten Weltkrieges gezeigt hat, über enorme Leistungsreserven, die keineswegs leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden dürfen. In Anerkennung dieser Tatsache wurden die Unternehmungen denn auch im Rahmen der Privatbahnhilfe von Bund und Kantonen unterstützt, wobei die GTB mit der

benachbarten, unter gleicher Leitung stehenden Bern-Schwarzenburg-Bahn fusionierte und damit die neue Gesellschaft «Gürbetal-Bern-Schwarzenburg», GBS, begründete.

— In ihrer Mittlerstellung zwischen Stadt und Land werden BN und GBS auch weiterhin unserer Volkswirtschaft in alter Treue und Zuverlässigkeit dienen.

Es geziemt sich, hier auch noch auf eine dritte bernische Dekretsbahn hinzuweisen, die ebenfalls im Jahre 1901 ihren Betrieb aufnahm, heute aber als eigene Gesellschaft kaum mehr dem Namen nach bekannt ist: die

#### **Spiez-Frutigen-Bahn.**

Schon bei der Planung und beim Bau der über Spiez führenden Thunerseebahn dachte man an künftige Zweiglinien, welche die Täler der Simme und der Kander erschließen sollten. Vier Jahre nach Eröffnung der Thunerseebahn, im August 1897, konnte die Strecke Spiez-Erlenbach dem Betriebe übergeben werden. Im Kandertal mußte man sich etwas länger gedulden, dafür wurde aber die Spiez-Frutigen-Bahn um die Jahrhundertwende nicht nur als Anschlußstrecke, sondern gleich als Teilstück einer internationalen Transitlinie, der kommenden Lötschbergbahn gebaut, was bei der Anlage des Trasses gebührend zu berücksichtigen war. Den Betrieb führte auch hier die Thunerseebahn; die feierliche Eröffnung erfolgte, mit einer kleinen Verspätung, am 24. Juli 1901 zur großen Freude der Bevölkerung, die das neue Transportmittel wohl zu schätzen wußte, denn damit wurde die Talschaft dem Fremdenverkehr erschlossen. In dichten Reihen standen von nun an «in der Saison» die Droschen — zur Winterszeit die Schlitten — bei der Station Frutigen, bereit, die zahlreichen Gäste hinauf nach Kandersteg oder Adelboden zu geleiten.

Trotz kostspieliger Verbauungen an Wildbächen und an der Kander durfte die SFB als wohlhabende, gutschlagende Unternehmung den Kaufvertrag für ihre Linie mit der neuen Lötschbergbahn (BLS) eingehen; die Auflösung erfolgte auf den 1. Januar 1907, im zehnten Jahre des Bestehens als Gesellschaft. h. u. w.

## **BASEL 450 JAHRE EIDGENÖSSISCH**

Fortsetzung von Seite 15

Männer, darunter Regierungsvertreter der beiden Halbkantone, haben sich unter der rührigen, erfahrenen Leitung von Dr. Rudolf Schwabe zusammengetan, um das äußere Gewand der Feiern abzustecken. Alles wird bestens bereit sein, wenn am 12. Juli der Bundesrat zusammen mit den Vertretern der 13 Alten Orte und der übrigen Kantonsregierungen um 11 Uhr zu vormittäglicher Stunde in Liestal eintrifft. Um halb zwei Uhr zieht ein Festzug durch das Städtchen, und eine Stunde danach vollzieht sich ein Festakt im Kasernenhof zur Begrüßung der Gäste. Eduard Wirz schrieb das mannhafte Wort dazu.

Um vier Uhr am Nachmittag verlassen die eidgenössischen Gäste die Kapitale des roten Krummstabes wieder und fahren dem schwar-

zen Krummstab, der Stadt Basel, entgegen, wo sie in feierlichem Empfang zunächst zum Münsterplatz geleitet und dort von den baselstädtischen Behörden begrüßt werden. Am Abend werden sie allesamt der festlichen – vierten – Aufführung des Festspiels beiwohnen, welches Traugott Meyer, der in der Stadt lebende Baselbieter Dichter, auf das beste verfaßt und ersonnen hat. Walter Geiser schrieb ihm dazu die kongenial volksnahe Musik, deren Leitung Dr. Hans Münch in seine erprobte Hand nimmt, während aus weitschichtiger Festspiel-erfahrung der Basler Dr. Oskar Wälterlin das vielfältige, großflächige Bühnengeschehen bewegen und lenken wird. Das Spiel «Inlyta Basilea» ist in Buchform bereits erschienen und läßt Schönstes erwarten!

Am Heinrichstag, am 13. Juli, an welchem vor 450 Jahren die der Stadt nahenden Eidgenossen ein spinnendes Weib vor dem Aeschentor als Wache sitzen sahen, während überall der Ruf erscholl «Hie Basel, hie Schweizerboden und die Stein in der Bsetzi!», am 13. Juli 1951 wird sich früh um 9 Uhr ein gewaltiger Festzug von wohl über zwölf Tausendschäften nach dem Schlachtfeld zu St. Jakob an der Birs bewegen, wo auf grünem Rasen, halb auf Landschäften, halb auf Stadtboden, der Festakt abgehalten werden soll. Und nach den Reden wird das Volk selbst zu ungezwungener Fröhlichkeit in gutem Beisammensein das Wort erhalten und so den Tag vollenden, der einst vor viereinhalb Jahrhunderten einen so grundlegenden Einschnitt in Basels Geschicke und Geschichte tat.

R. C.