

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: 50 Jahre öffentlicher Lagerbahnhof auf dem Dreispitz in Basel

Autor: H.S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775021>

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: 05.04.2026

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

50 JAHRE DIENST AN DER SCHWEIZERISCHEN WIRTSCHAFT

Die Schweizerischen Bundesbahnen sind viel jünger als die eidgenössische Post oder als die eidgenössische Armee. Sie blicken im Januar 1952 erst auf eine Entwicklung von 50 Jahren zurück und geben damit nur der zweiten Hälfte des ersten Eisenbahnjahrhunderts ihr Gepräge. Und doch ist es ihnen gelungen, in diesen fünf Jahrzehnten zu einer mitgestaltenden Kraft unseres Bundesstaates zu werden und im Volksbewußtsein fest Wurzel zu fassen. Die eidgenössische Staatsbahn gehört heute zum Inventar und Rüstzeug des Bundesstaates. Sie stellt eine jener Selbstverständlichkeiten dar, die unser kompliziertes Räderwerk in Gang halten und unseren hohen Lebensstandard ermöglichen. Es ist kein Widerspruch, sondern eine mehr und mehr anerkannte Wahrheit, daß auch eine weitgehend motorisierte Wirtschaft und Armee die Eisenbahn benötigt und auf ihren täglichen Diensten aufbaut.

Das ist im Fall der Schweiz mit ihrer ausgesprochenen Binnen- und Transitlage besonders augenfällig. Unsere Industrialisierung, der hohe Lebensstandard und der Drang zur Ortsveränderung bringen Transportbedürfnisse mit sich, die niemals auf ein einziges Transportmittel und einen einzigen Energieträger zugeschnitten sein dürfen. Die Elektrifikation der Bundesbahnen und auch der meisten Privatbahnen hat in dieser Hinsicht unsere Auslandsunabhängigkeit in einem Ausmaß verstärkt, daß die technische Pionierleistung vor der staatspolitischen und volkswirtschaftlichen Leistung fast etwas verblaßt.

Wenn je die Not zu schöpferischen Leistungen zwingt, so hat sich das für unser Volk an der Bundesbahnelektrifikation für jedermann sichtbar bewahrt. Die Kohlenmisere des Ersten Weltkrieges und die Erinnerung an die Kriegsfahrpläne von 1914 bis 1918 machten die Kräfte frei, die der weißen Kohle in unserem Land erst zu ihrem beispiellosen Siegeszug ver-

halfen. Die in der Bundesbahnelektrifikation investierte Milliarde Schweizer Franken hat dem Schweizervolk namentlich im Zweiten Weltkrieg reichlich Zinsen gebracht und sich zum Segen ausgewirkt. Unser Land verfügte in jenen Jahren über einen Fahrplan, der in Europa einzig dastand, und die Transportleistungen konnten dank der Einsparung von teurem, in den benötigten Mengen damals übrigens gar nicht erhältlichen Kohlen zu fast unveränderten Friedenspreisen angeboten werden. Es wird nie möglich sein, die Leistungen der Staatsbahn für den Einzelnen, für Volk und Wirtschaft in ihrer Gesamtheit zahlenmäßig genau zu beziffern. Was aber unserer Generation bei Anlaß der Feier zum 50jährigen Bestehen ins Bewußtsein gerufen werden sollte, das ist die gerechte Anerkennung der nicht meßbaren Leistungen der Bundesbahnen und der Verzicht auf ein rein renditemäßiges Denken. Zu diesen nicht meßbaren Leistungen gehört einmal ein sehr soziales Tarifsystem. Im Güter- und Personenverkehr wird von jeher der Solidaritätsgedanke verwirklicht. Die Tarife sind nach der Tragbarkeit und der Zahlungsfähigkeit der Kunden abgestuft. Und zwar ist der Tariffächer bei den Bundesbahnen weiter geöffnet als bei jeder übrigen europäischen Staatsbahn: So gehören die Milch, die Zuckerrüben, die Kartoffeln, das Mostobst, das Holz, die Kohle, zu den am billigsten transportierten Gütern, genau wie der Arbeiter und Schüler einen acht- bis zehnmal billigeren Preis bezahlt als der imaginäre Normalpassagier.

Weniger bekannt als diese Leistungen ist vielleicht die Tatsache, daß die SBB einen Rollmaterialpark bereithalten, der nach dem Gesetz zur Bewältigung auch der größten Verkehrsspitze ausreichen muß. Es ist ganz undenkbar, daß ein privates Transportunternehmen solche finanziell schwerwiegenden Verpflichtungen auf sich nehmen

könnte, wie es Beförderungs- und Tarifpflicht darstellen. Wo es sich darum handelt, von einem Tag auf den andern für die Landesversorgung beizuspringen, mit Hunderten und Tausenden von Güterwagen die Lebensmittel- und Rohstoffzufuhren von den Meerhäfen sicherzustellen, hört privates Rechnen und Disponieren auf. Erwartet man dazu von einem Unternehmen, daß alle Bestellungen im Inland vergeben werden müssen, daß diese auf alle Landesteile möglichst gleichmäßig zu verteilen sind, daß das Obligationenkapital bis jetzt immer restlos verzinst worden ist, so heißt auch das wiederum Verzicht auf rein renditemäßiges Denken. Milliarden werden so im Inland umgesetzt und ermöglichen einen volkswirtschaftlichen Kreislauf ganz eigener Art. – Aus diesen und anderen Beispielen, die sich vom Fahrplan, Tarif, von der Rollmaterialbeschaffung bis zur Vergebung der Druckaufträge und der Anstellung des Personals fortsetzen ließen, geht immer wieder hervor, daß die Bundesbahnen im guten Sinn des Wortes zu einem dienenden Instrument der Volkswirtschaft und unseres Bundesstaates geworden sind. Ihre Dienstleistungen werden um so eher von der Öffentlichkeit anerkannt und gewürdigt werden, als dieses mächtige Räderwerk der Nation immer wieder neu den Beweis der Modernisierung, der Verjüngung, der Anpassung an die Bedürfnisse der Gegenwart erbringt. Daß dieser Anpassungs- und Leistungswille beim ganzen Personal bis hinauf an die Spitze der Apparatur vorhanden ist, und daß der Wettbewerb und die öffentliche Kritik sich als durchaus heilsame Partner erwiesen haben, das zeigen die ersten 50 Jahre Dienst der SBB an der Wirtschaft. Möge auch die Zukunft der stolzen und vom Gesetzgeber 1897 und 1947 für die Staatsbahn geprägten Devise Recht geben, daß Dienen über Verdienen geht!

F. Wanner

50 JAHRE ÖFFENTLICHER LAGERBAHNHOF AUF DEM DREISPITZ IN BASEL

Daß Basel mit seinen Rheinhäfen, seinen umfangreichen Geleiseanlagen in Personen-, Güter- und Rangierbahnhöfen, seinen nach allen Richtungen innerhalb und außerhalb der Landesgrenzen ausgreifenden modernen Straßen und, last but not least, seinem internationalen Flughafen im elsässischen Blotzheim einen europäischen Verkehrsknotenpunkt erster Ordnung darstellt, ist überall bekannt. Nicht jedermann dürfte indessen wissen, daß Basel neben den Stationsanlagen dreier großer Staatsbahnen auch eine normalspurige und gar noch mit Dampf betriebene kantonale «Staatsbahn» und einen eigenen großen Güter- und Lagerbahnhof besitzt. Unbeachtet von den Scharen der durchreisenden internationalen Bahnpassagiere, deren viel-

sprachige Rufe die Basler Bahnhöfe erfüllen, und beiseite gelassen von den Touristen aus aller Welt, die zur Dreiländerecke und an den Rand der weiten Hafenbecken zu ziehen pflegen, liegt im Osten der Stadt in der Nähe der mächtigen Güteranlagen der SBB das Gelände der «öffentlichen Materiallagerplätze auf dem Dreispitz». Seit fünfzig Jahren stellt das vom Kanton Baselstadt verwaltete Unternehmen sozusagen den Keller und Estrich nicht nur des volkreichen Gemeinwesens, sondern eigentlich der ganzen Nordwestschweiz dar; die hohen Silotürme und die weiten Lagerschuppen des Areals bergen eine Unmenge von Waren, deren Besitz für die Stadt und ihre Bevölkerung lebensnotwendig ist. Auch zahlreiche Industriefirmen haben

sich in dem Gebiet niedergelassen, das dank vorausschauender Planung im Laufe der Jahre zu einem musterhaft organisierten Zentrum der baslerischen Wirtschaft geworden ist.

Eine äußerlich anspruchslose, doch im Inhalt außerordentlich vielseitige und lehrreiche Festschrift, von Dr. Josef Fahm verfaßt, ist zum Anlaß des Jubiläums erschienen; sie vermittelt einen trefflichen Einblick in das Wesen und die Aufgaben der bedeutenden kantonalen Unternehmung und erzählt sehr anmutig von der «Basler Staatseisenbahn» und ihren vier treuen Lokomotiven (darunter dem ältesten noch verkehrenden «Dampfkohli» der Schweiz mit Baujahr 1873!), ohne deren Dienste die Lagerhäuser und Fabriken auf dem Dreispitz kaum bestehen könnten.

H. S.