

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1944)

Heft: 6

Artikel: Hundert Jahre Eisenbahn auf Schweizerboden : zur Zentenariums-Ausstellung 1844-1944 vom 10.-30. Juni 1944 im Gewerbemuseum in Basel

Autor: Thalmann, J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779112>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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



Französischer Bahnhof zu Basel St. Johann um 1847. Ölgemälde eines unbekannten Malers im Besitz des Historischen Museums in Basel. Blick von der innern Estrade des Eisenbahntores gegen den Personenbahnhof.

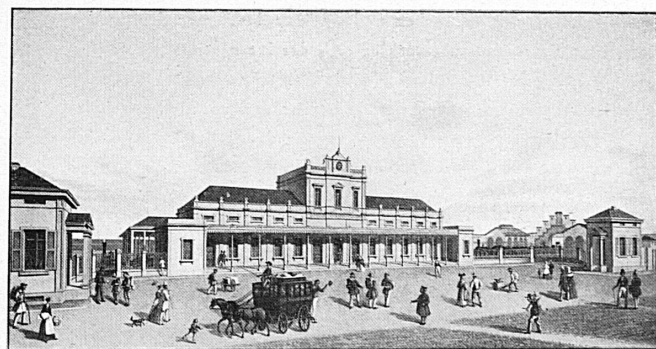
La gare alsacienne Bâle-St-Jean vers 1847. Peinture à l'huile d'un maître inconnu, propriété du Musée historique de Bâle. Vue du faite de la porte du chemin de fer sur la gare.

Hundert Jahre Eisenbahn auf Schweizerboden

Zur Zentenariums-Ausstellung 1844–1944
vom 10.–30. Juni 1944 im Gewerbemuseum in

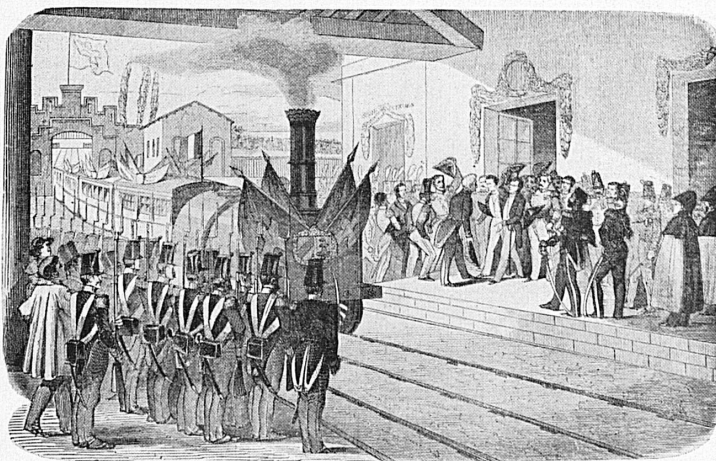
Basel

Der Betriebseröffnung der ersten Eisenbahn auf schweizerischem Territorium vom 15. Juni 1844 und der nachmaligen Einweihung der gesamten Stationsanlage zu St. Johann vom 11. Dezember 1845 ging ein langjähriger, heftiger und verbissener Kampf pro und contra Eisenbahn voraus, der dazumal nicht nur die Basler Köpfe erhitze, sondern in der ganzen Schweiz und sogar in den beiden mitinteressierten Nachbarländern Frankreich und Deutschland stark beachtet wurde. Die Tragweite des Entschlusses zum Bahnbau bis in die alte



Französischer Bahnhof in Basel. Aquarellierte Planzeichnung im Staatsarchiv Basel-Stadt. Das Eisenbahntor ist rechts außen sichtbar.

La gare du chemin de fer d'Alsace à Bâle. Dessin colorié (Archives cantonales de Bâle-Ville). Au fond, à droite, la porte du chemin de fer.



Einweihung des französischen Bahnhofes. Nach einem Stich aus einer elsässischen Zeitschrift. Im Hintergrund links das Eisenbahntor.

«Inauguration de la station du chemin de fer à Bâle le 11 décembre 1845» gravure de l'époque. Au fond, à gauche, la porte du chemin de fer.

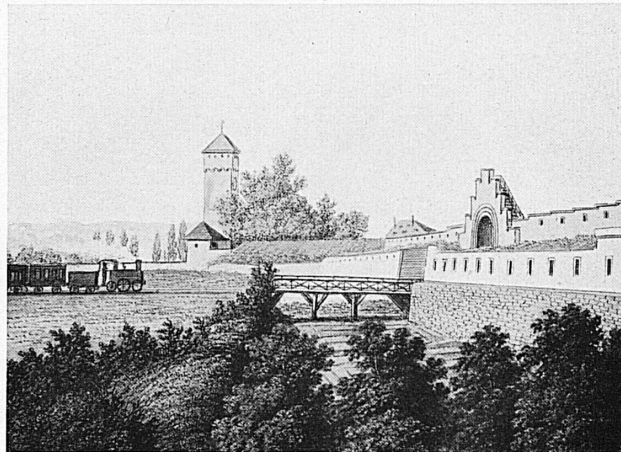
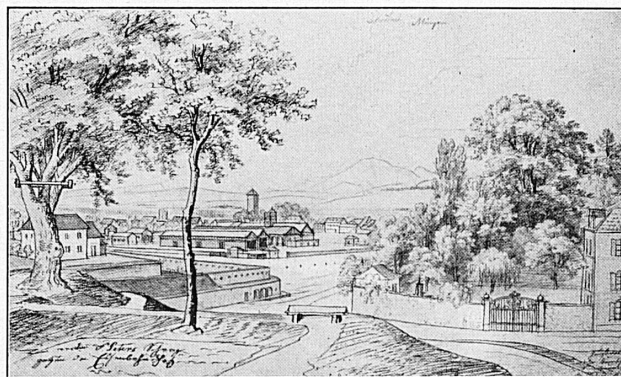
Handelsstadt hinein konnten die Zeitgenossen kaum ermessen. Gab doch damit die Basler Bürgerschaft um 1840 ihre jahrhundertalte, behagliche Abgeschlossenheit einem neuen, in seiner zukünftigen Bedeutung noch kaum geahnten Verkehrsmittel preis, um dafür wohl manche Vorteile, aber auch gewisse Nachteile in Kauf zu nehmen. Nicht zu Unrecht hat der damalige Bürgermeister Charles Burckhardt, selbst ein eifriger und konsequenter Verfechter der Eisenbahnidée, anlässlich der Jahresversammlung der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft am 28. September 1841 u. a. gesagt :
« ... Schon manchem ernstgestimmten Beobachter stieg wohl zuweilen eine gewisse Besorgnis vor den fast schwindlichten oder doch tief eingreifenden Veränderungen auf, welche mit den Eisenbahnen mitkommen möchten. Gerade in unserer Stadt Basel sind von sehr ehrenwerten Männern mitunter solche Empfindungen ausgedrückt worden. Und in der Tat, so wie die Eisenbahnen geeignet sind, die allgemeine Befriedung und Verbrüderung der Menschen mächtig zu fördern, so leicht ist es möglich, daß sie dagegen auch manches gemütsanprechende, manches ehrenhafte, manches poetische zerstören könnten, was mit bisheriger Lebensweise oder mit dem gesonderten Leben der Völker und Landesteile zusammenhing; vielleicht wird auch

manche einfache Sitte verschwinden, vielleicht jener unruhige hastige Sinn der heutigen Menschen und der Stolz auf die Kraft der Industrie und Naturkunde noch mehr angeregt werden...»

Von den besorgten Stadtvätern und von den öffentlichen Hütern der Ordnung mag damals gar manchen ein heimliches Grauen erfaßt haben vor der «fremden eisernen Hand, die da kommen und ein Tor erbauen wird». Und doch blieben die Allzuängstlichen und Allzubesorgten zuletzt in der Minderheit, als es darum ging, dem wahren Fortschritt den Weg zu ebnen und dem Schienenstrang und seinen «flugschnellen» Dampfmaschinen den Eintritt in die bewehrte Stadt zu gestatten. Selbst als ein einfallsreicher Redner im Großen Rat als abschreckendes Beispiel das trojanische Pferd mit seinem Bauch voll listiger Griechen zitierte und seine Hörer u. a. mit den nachfolgenden Worten beschwor:

«Du Geist des alten Priamos
Erschein im Großen Rate!
Und warn ihn vor dem Eisenroß,
das gar zu gern uns nahte.
Sag ihm: Zerbrecht nicht Euren Wall,
Und werdet dieses Rosses Stall!
Sag ihm: Es sei ganz einerlei,
Ob 's Roß von Holz, von Eisen,
Und ob der, der im Bauche sei,
Franzos oder Grieche mög heißen!»

konnte dies die standfesten Eisenbahnfreunde im Ratskollegium nicht wankend machen. Im Ernste war dies ja auch nur einer jener vielen guten Witze über die Eisenbahn, die mit allgemeiner Heiterkeit quittiert werden durften! So wurde nach dem Ratsbeschluß der Basler in den Festungsring der Stadt eine Bresche geschlagen und bei gleichzeitiger Vergrößerung des innern Stadtraumes der neue Wall und der Graben um die stattliche Stationsanlage, «intra muros» wieder aufgebaut. Das Sehenswerteste und historisch Einmalige daran ist vor allem das extra errichtete hübsche Eisenbahntor, das, wie die



Oben: Auf der Petersschanze mit Blick gegen den franz. Bahnhof, zirka 1857. Aqua-rellierte Zeichnung von Anton Winterlin. Original im Kunstmuseum-Kupferstichkabinett Basel. Unten: Einfahrt der Eisenbahnlinie durch die Fortifikationen der Stadt Basel, St.-Johann-Tor und Eisenbahntor.

En haut: Vue de la Petersschanze sur la gare du chemin de fer d'Alsace vers 1857, dessin à la plume colorié d'Anton Winterlin. En bas: La ligne alsacienne et les fortifications de Bâle; la porte St-Jean et la porte du chemin de fer.



Der Lohnkutscher u. die Eisenbahn.

En Hudeer het ne Lebzig' gha,
Gang wie ne Fürst uf Erde,
Jetzt ist er den en arme Ma!
Was soll zletscht usem werde?

Dört brüelt die donnders Isebahn,
Mit ilreem Dampf vo Kohle;
„Ig nähn gern eine uf en Zahn!“
Der Dufel soll sie hole.

Hieronymus Hess: Der Lohnkutscher u. die Eisenbahn.

übrigen Stadttore, am Morgen kurz vor Abfahrt des «Frühzuges» auf- und am Abend nach Ankunft des «Spätzuges» zugemacht und beständig bewacht werden mußte.

Der kurze, kaum zwei Kilometer lange Schienenweg von der Grenze bei St-Louis bis in die Stadt, bedeutet deshalb für die Basler und die Schweiz nicht nur die «erste Eisenbahn auf Schweizerboden» und nicht nur die erste zwei Länder miteinander verbindende Bahnstrecke. Dieser damaligen Straßburg-Basler-Eisenbahn war als einziger des Kontinents und des ganzen Jahrhunderts ein sehr originelles Tor beschieden. Als Symbol des hereinbrechenden Eisenbahnzeitalters in die Schweiz ist es in die Geschichte eingegangen. Die Basler Jubiläums-Ausstellung wird ihren Besuchern die mannigfachsten Bilder des «französischen Bahnhofes» von 1844 vermitteln. Was an aufschlußreichem Planmaterial, an zum Teil recht wertvollen Gemälden, Bildern und Stichen aus den Archiven, den Bibliotheken, den Museen und aus Privatbesitz aus jener Epoche vorhanden und erhalten geblieben ist, das wird die Wände und Vitrinen der Ausstellungsräumlichkeiten zieren. Den Mittelpunkt der Schau aber wird das historisch getreu nachgebildete Riesenmodell des ersten Bahnhofes mit dem ihn umgebenden Stadtwall und seinem Eisenbahntor bilden. Eine zweite, große und reichhaltige Abteilung unter dem Motto «Reisen, damals und heute» wird dem Beschauer reizende Details aus der guten, alten Reisezeit und das kontrastreiche Verkehrsleben unserer Tage dokumentieren.

Damit wird dieses den Zeitumständen angemessene stille Jubiläum zwischen der lauten Mustermesse und der kommenden vaterländischen St.-Jakobs-Jahrhundertfeier zu einem trotzdem bedeutsamen Ereignis, das in seiner Art nicht nur den Historiker und Fachmann, sondern vor allem die breite Öffentlichkeit zu fesseln vermag.

J. Thalmann.

Der Lohnkutscher und die Eisenbahn. Karikatur des Basler Malers Hieronymus Hess. Sammlung Kunstmuseum-Kupferstichkabinett Basel. Lith. Le cocher et le chemin de fer, caricature de Hieronymus Hess, collection du Cabinet des estampes, Bâle.