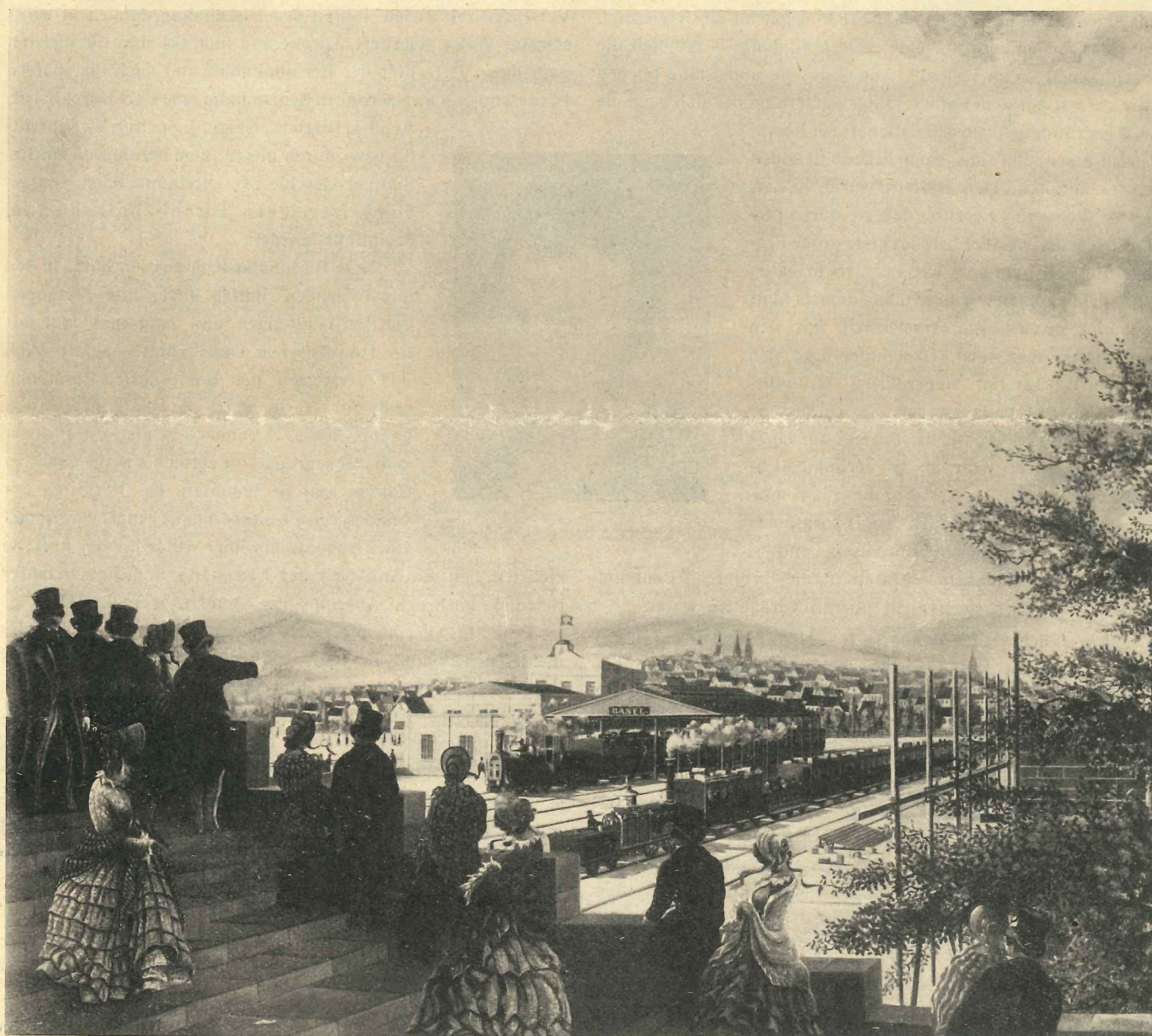


=====

Hundert Jahre Eisenbahn auf Schweizerboden

1844–1944



Französischer Bahnhof in Basel um 1847

Ölgemälde eines unbekannten Malers im Besitz des Historischen Museums in Basel



Erste Eisenbahn auf Schweizerboden

Eisenbahngeschichtliches zur Jubiläumsausstellung 1844–1944 in Basel

Von J. Thalmann, Basel

Wie Basel zu einer Eisenbahn kam

Als in den Dreißigerjahren des vorigen Jahrhunderts unsere Nachbarstaaten die ersten Eisenbahnprojekte verwirklichten, da wurde auch in unserm Lande der Wunsch wach, das neuartige Verkehrsmittel einzurichten. In der Ostschweiz, in Zürich, in Luzern und in Basel entstanden private Ausschüsse, die sich mit diesem fortschrittlichen Gedanken befaßten und damit an die Öffentlichkeit traten. In Zürich gelangte die Handelskammer mit einem Bericht vom 11. März 1836 sogar an die Regierung, um „das Augenmerk auf eine neue Erfindung — nämlich die Eisenbahnen — zu lenken“. Alle Wünsche und Pläne blieben aber vorerst auf dem Papier. Unter anderm mußte sich auch die 1838 gegründete Aktionsgesellschaft der Basel-Zürich-Eisenbahn aus finanziellen Gründen wieder auflösen. Den Baslern wurde in heftigster Weise vorgeworfen, daß sie durch ihre übertriebene Ängstlichkeit das erste große Projekt zu Fall gebracht hätten. Den privaten Basler Geldgebern war aber schon damals klar, daß eine private Bahngesellschaft mit den autoritären Kantonen, Gemeinden und den noch autoritäreren ungezählten Grundbesitzern vorerst in langwierige Verhandlungen eintreten mußte, womit das Projekt auf lange Sicht verzögert oder sogar verunmöglicht werden konnte. Der erste große Plan mißlang aber, weil ein gemeinsamer staatlicher Wille zur behördlichen Förderung und — wenigstens moralischen — Unterstützung privater Eisenbahnbau-Bestrebungen noch nicht überall vorhanden waren.

In Wirklichkeit ist gerade in Basel der Grundstein für die staatliche Intervention beim privaten Eisenbahnbau gelegt worden. Die Behörden dieser Stadt waren es, die sich beizeiten mit der Frage einer künftigen Behandlung der Eisenbahnen befaßten und die sich maßgebend an der rein privatwirtschaftlichen Eisenbahnpolitik beteiligten und in musterhafter Weise vorsorglich die ersten Gesetze und Vorschriften für den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsmittels erließen.

Freilich kam der Antrieb hiezu von außen und zwar aus dem nachbarlichen französischen Elsaß, wo der initiative Besitzer der großen Maschinenfabrik in Mülhausen, Niklaus Koechlin, vom Staat im Jahre 1837 die Konzession zum Bau von Eisenbahnen erhielt. Im Jahre 1839 wurde die Linie Mulhouse-Thann eröffnet und am 25. Oktober 1840 vorerst die Strecke Mulhouse-St. Louis (Schweizergrenze) der sogenannten Straßburg-Basler-Eisenbahn feierlich dem Betrieb übergeben.

Nach Bekanntwerden der elsässischen Bauprojekte richtete das löbliche Baukollegium von Basel-Stadt am 9. November 1837 über diese Angelegenheit eine Eingabe an den Kleinen Rat und stellte hierin den Antrag, diejenigen Mittel und Wege nicht unbenutzt zu lassen, welche zur Förderung des Projektes, die Eisenbahn bis hierher zu führen, dienen dürften und zu diesem

Zwecke eine der Baslerbehörden ex officio zu beauftragen, sich der Angelegenheit anzunehmen. Nachdem die Postkommission, das Handelskollegium und die Kaufhauskommission den Antrag ebenfalls guthießen, wurde am 9. Dezember 1837 von Amtes wegen eine Eisenbahnkommission eingesetzt, der u. a. auch Professor Christoph Bernoulli (Bild 1) der Universität Basel angehörte. Dieser fortschrittlich gesinnte Nationalökonom und Technologe hatte in seinen Schriften und Vorträgen seit vielen Jahren den Eisenbahngedanken in wirksamster Weise gefördert. Direkt und indirekt sind die meisten damaligen Verfechter der Eisenbahnidee und auch die spätern Förderer der Schweizerischen Centralbahn, wie Carl Burckhardt, Achilles Bischoff, Geigy, J. Speiser, W. Schmidlin usw. durch diesen, dem berühmten Mathematiker-Geschlechte entstammenden ersten schweizerischen Eisenbahnfachmann, beeinflußt worden.



Bild 1. Christoph Bernoulli, 1782–1863

Diese Eisenbahn-Kommission hatte in den nun folgenden Jahren ungezählte Sitzungen und Verhandlungen und zwar nicht nur mit der französischen Gesellschaft, sondern auch mit Vertretern der Basel-Zürich-Eisenbahn und mit Verfechtern der badischen Eisenbahnprojekte. Anfänglich zeigten die Elsässer keine Geneigtheit, die Bahn bis in die Stadt zu führen, weil sie glaubten, das Passieren der Landesgrenzen werde kaum jemals von irgend einer Behörde bewilligt werden. Aber in Basel

mehrten sich die Anhänger der Eisenbahn und immer lauter riefen sie nach dem Anschluß der Stadt an diese Linie.

Projekte verschiedener Art tauchten auf, Konzessionäre meldeten sich und im Jahre 1841 war man so weit, den Bau für die zwei Kilometer lange schweizerische Teilstrecke vergeben zu können. Aber ohne „Geburtswehen“ ging es nicht ab. Am 21. und 22. Januar 1841 wurde im Großen Rat eine denkwürdige, uns heute recht komisch und erheiternd anmutende Redeschlacht geschlagen, die mit einem knappen Siege der Eisenbahnfreunde endete. Die Basler hatten sich inzwischen über Nützlichkeit und Güte des bis St. Louis verkehrenden neuen Transportmittels täglich selber überzeugen können und so drehte sich nun der Kampf weniger um das „Für- oder gegen“ die Eisenbahn als hauptsächlich darum, ob der Bahnhof innerhalb oder außerhalb der damaligen Stadtmauern, „intra“ oder „extra muros“, zu stehen kommen solle.

Der Streit in diesen bewegten Tagen ging um folgende vier hauptsächlichsten Fragen:

1. ob der Bahnhof „intra muros“ gebaut werden solle (Festungsumbau), oder
2. ob „extra muros“ mit Eingang in die Stadt mit Brücke und Tor durch die Lottergasse (Bild 3), oder
3. ob „extra muros“ mit Eingang durch das oder die gewöhnlichen Stadttore, und

Bild 2. Das Aufnahmegebäude des Bahnhofes der Straßburg-Basler Eisenbahn hinter der Lottergasse. Aquarellierte Planzeichnung. Original im Staatsarchiv Basel-Stadt.

4. ob die Stadt den Bahnhof selber bauen und Eigentümer der Bahn bis zur Grenze werden wolle, ob der Betrieb der Bahngesellschaft verpachtet oder ob jene selber bauen solle.

Aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung entschieden sich die Basler zum Bau „intra muros“, und zwar für den Privatbau mit namhafter Kostenbeteiligung des Kantons Basel-Stadt. Fast genau ein Jahr nach der zweiten, endgültigen Konzessionerteilung konnte die erste Eisenbahn auf Schweizerboden mit ihrem vorläufig noch außerhalb der Stadtmauern stehenden provisorischen Bahnhof am 15. Juni 1844 den öffentlichen Betrieb aufnehmen. Es war zugleich die erste Eisenbahn der Welt, die die Landesgrenzen zweier Staaten überschritt.

Als Mittelsmann zwischen Behörden und Bahngesellschaft wurde das neue staatliche Amt eines Eisenbahn-Commissärs geschaffen, das man dem früheren Wundarzt Emil von Speyer übertrug. Er hatte die genaue Einhaltung der Gesetzesvorschriften durch die Eisenbahngesellschaft und ihre Beamten, sowie den gesamten Reisenden- und Warenverkehr zu überwachen, darüber einläßlich Journal zu führen und über alle Begebenheiten an die Eisenbahn-Commission Bericht zu erstatten. Dank seinen eingehenden Aufzeichnungen ist es uns möglich, ein genaues Bild des damaligen Lebens und Treibens in und um den ersten Schweizerbahnhof und zwar sowohl des Personals als auch des Publikums zu erhalten und zu vermitteln.

Erst ein halbes Jahr nach der Betriebseröffnung im provisorischen Bahnhof nicht unweit vom St. Johannstor wurde mit dem Bau der umfangreichen und historisch einzig dastehenden Bahnhofanlage „intra muros“ begonnen. Der die Stationsanlagen umgebende Graben mußte überbrückt und in den Stadtwall ein besonderes Eisenbahntor (Bilder 3 und 5) gebaut werden. Dieses Bahntor, vom damaligen bekannten Architekten Berri entworfen und ausgeführt, stellt ein Unikum in der Eisenbahngeschichte dar. Wenn man auch überall in Europa daran war, die Befestigungen um die Städte verfallen zu lassen, so wurden die Bahnhöfe doch nirgends innerhalb der Stadtmauer errichtet, und mit Neid berichtete man deshalb überall vom fortschrittlichen Geiste der Basler. Nur Christoph Bernoulli hatte am ausgeführten Plane keine Freude, weil er schon damals an die Fortsetzung und



den Anschluß der Eisenbahn nach der Schweiz dachte und den Kopfbahnhof deshalb nicht billigte.

Wie die übrigen Stadttore, so wurde auch das im typisch baslerischen roten Sandstein erbaute und mit einer schmucken schmiedeisernen Gittertüre versehene Eisenbahntor polizeilich bewacht, jeden Abend nach Ankunft des letzten Zuges geschlossen und am Morgen eine halbe Stunde vor dem Frühzuge geöffnet. — Die Einweihung (Bild 5) der gesamten Stationsanlage mit dem Personenbahnhof, der Lokomotiv- und Wagenremise (Titelbild, Bild 3) fand am 11. Dezember 1845 im Rahmen großer Festlichkeiten statt. Nach der Fertigstellung der Hangars im Mai 1846 konnte auch der Güterverkehr aufgenommen werden, der übrigens einen der Handelsstadt angemessenen beträchtlichen Umfang annahm.

Im Jahre 1854 ist am entgegengesetzten Stadtende „extra muros“ unter weit „stilleren Umständen“ der erste Bahnhof der Centralbahn Basel-Liestal an der Engelgasse eröffnet worden. Schon sechs Jahre später aber wurde der Betrieb im Centralbahnhofs (Bild 6), der genau an der Stelle des heutigen im Jahre 1903 gebauten S B B-Bahnhofes stand, aufgenommen. Gleichzeitig hatte die Französische Ostbahn, in die die Straßburg-

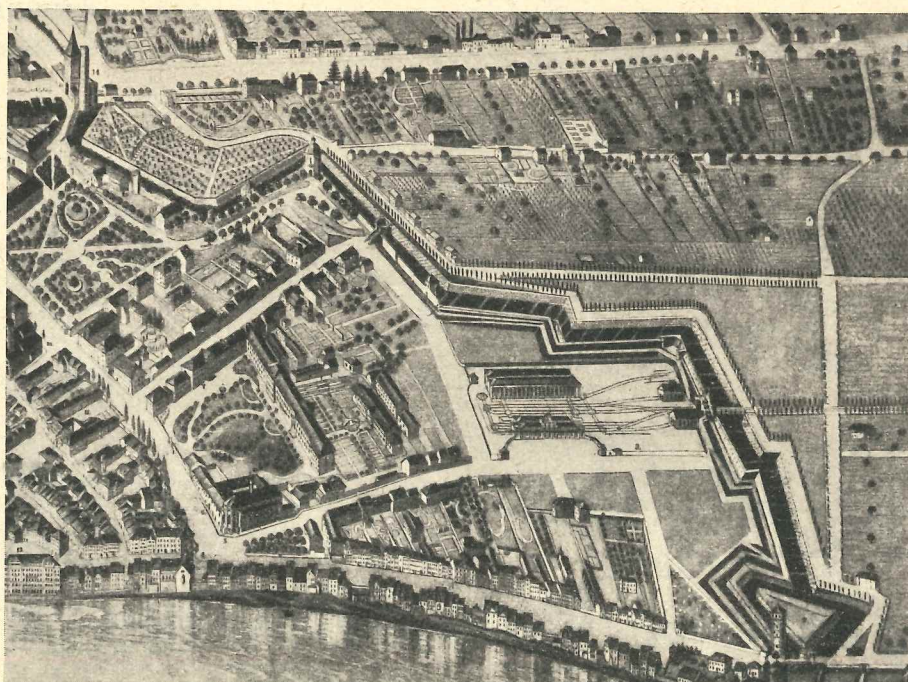


Bild 3. Französischer Bahnhof in Basel. Links oben das St. Johannstor, rechts unten der Stadtwall mit dem Eisenbahntor. Aquarellierte Planzeichnung. Original im Staatsarchiv Basel-Stadt.

Basler-Eisenbahn aufging, über den Birsigviadukte Anschluß an die nun langsam dem Gotthard zustrebende schweizerische Eisenbahnlinie gefunden. Am 15. Juni 1860 wurde der offizielle Eisenbahnbetrieb im ersten schweizerischen Bahnhof eingestellt und sein damit in die Geschichte eingegangenes Eisenbahntor für immer geschlossen.

Der Eisenbahnbetrieb und sein Personal — vor hundert Jahren

Der Betrieb der damaligen Eisenbahn richtete sich in erster Linie nach den vom französischen Staate genehmigten Bestimmungen, die natürlich auch von den Basler Behörden gutgeheißen werden mußten. Genau nach Form und Art eines heutigen Reglements war die gesamte Vorschriftensammlung in einem einzigen 197 Seiten umfassenden und mit einem blauen Umschlag versehenen Buch nebst Anhang untergebracht.

Chemin de fer d'Alsace, Reglements et Instructions pour le service d'Exploitation, Mulhouse, le 15 mars 1843, heißt der Titel dieser Betriebsvorschrift, die in rund 500 Artikeln die gesamte Organisation der Verwaltung und des Betriebes enthält. So primitiv uns heute die damalige Eisenbahneinrichtung mit ihren unzulänglichen Traktionsmitteln und der mangelnden Betriebssicherheit anmutet, so waren doch schon alle Verwaltungs- und Betriebszweige vorhanden, wie wir sie heute kennen.

Optische feststehende Signaleinrichtungen gab es noch nicht. Das Annähern der Züge zeigten die ungefähr alle 500 Meter aufgestellten Wärterposten mit Trompetenstößen und Flaggschwenken an. Extrazüge wurden mit einer rot-weißen Flagge an der Spitze des vorangehenden Zuges angezeigt. Vorschrift war auch, daß der auf diese Art angezeigte Extrazug innerhalb 8—20 Minuten folgen mußte. Die Streckenposten besaßen neben den weiß-roten auch noch schwarz-gelbe Flaggen. So bedeutete beispielsweise das Schwenken der schwarz-gelben Flagge, nebst vier Trompetenstößen: „Lokomotive defekt, es

wird Hilfslokomotive angefordert“; das Signalisieren mit der weiß-roten und der schwarz-gelben Fahne nebst sechs Trompetenrufen bedeutete: „Lokomotive oder Wagen sind entgleist, sofort Hilfszug mit Mannschaft senden“. Zu bemerken ist, daß die in der Nachrichten- und Signalvermittlung bahnbrechende Erfindung des Telegraphen auf dieser Eisenbahn erst 1855 eingeführt worden ist.

Die vielen in den Werkstätten von Mülhausen nach englischem Muster gebauten Lokomotiven (Titelbild) bewährten sich zu meist gut und versahen den Dienst auf der durchwegs ebenen Strecke von Basel nach Straßburg ohne nennenswerte Unfälle. Das Lokomotivpersonal rekrutierte sich aus Mechanikern der Werkstätten, die natürlich sehr große Erfahrung in der Behandlung und im Unterhalt der Maschinen mitbrachten. Dieses Personal wurde mit Prämien am sparsamen Verbrauch der damals verhältnismäßig recht teuren Kohlen interessiert. Das Lokomotivdepot für die Basler Strecke befand sich in St. Louis, wo auch das entsprechende Personal stationiert war.

Das Wagenmaterial war nach heutigen Begriffen recht primitiv. Die erste Klasse, genannt „Diligence“, verriet noch die äußerliche Nachahmung der Postkutschen; die zweite Klasse, „Char-à-banc“, war ein richtiger Holzkasten, in dem der Reisende zwar ebenfalls gegen die Unbilden des Wetters und gegen Staub und Rauch der Lokomotive geschützt war; die dritte Klasse, „Waggon“, aber bestand aus einem offenen „L“-Wagen, dem sich anzuvertrauen bei drohendem oder eingetretenem Regenwetter und in der kalten Jahreszeit nicht jedermanns Sache gewesen sein konnte.

Für den Gütertransport verwendete man vorerst offene Platt- und Kastenwagen, für das Vieh Kastenwagen mit erhöhten Gattern. Die Güter wurden mit Seilen und Decken befestigt und geschützt.

Für die Komposition der Personenzüge war eine bestimmte Reihenfolge vorgeschrieben: Lokomotive, allenfalls mit Vorspann, Gepäckwagen, ein Güterwagen, wenigstens

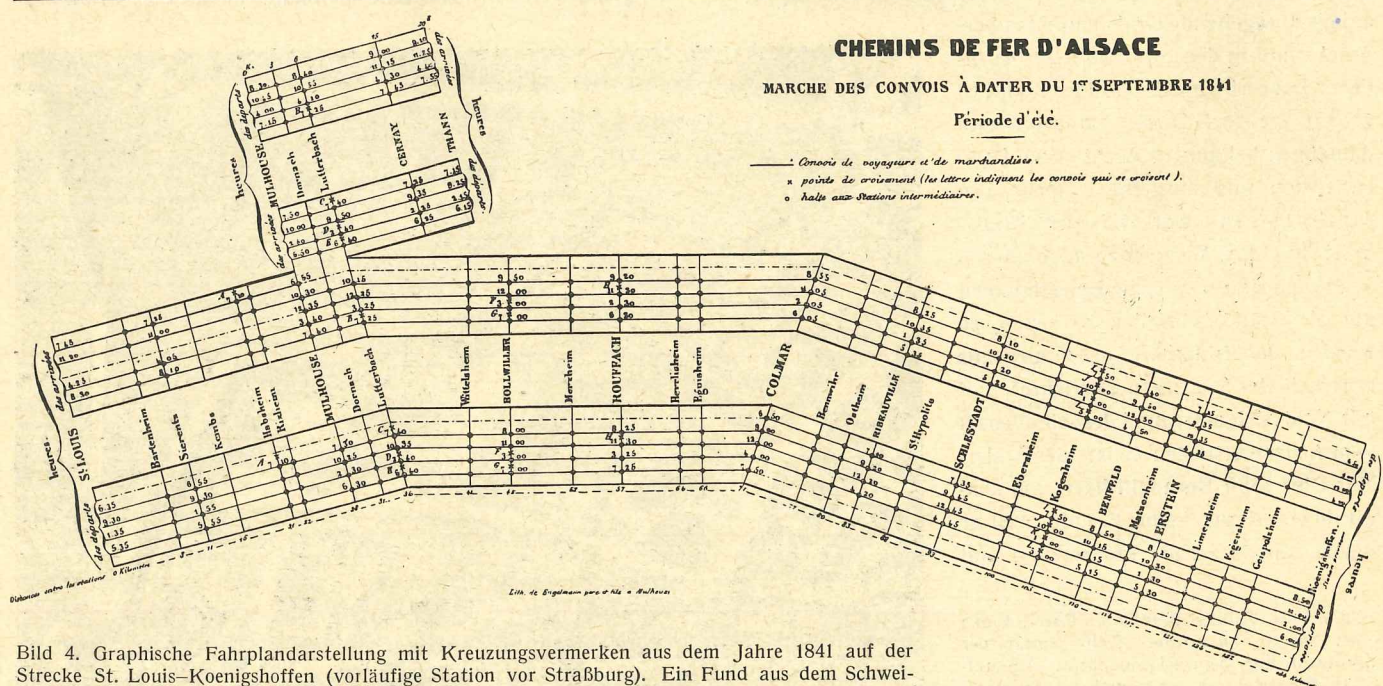


Bild 4. Graphische Fahrplandarstellung mit Kreuzungsvermerken aus dem Jahre 1841 auf der Strecke St. Louis—Koenigshoffen (vorläufige Station vor Straßburg). Ein Fund aus dem Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel. Photocopy nach Original.

ein „Char-à-banc“, die „Diligences“, die „Chars-à-banc“, dann die Drittklaßwagen und zuletzt die Güterwagen aller Art.

Was die Bremsordnung anbelangt, so war einzig vorgeschrieben, daß sich in jedem Zuge mindestens ein Bremswagen befinden müsse und dieser nach Möglichkeit im hintern Zugsteil eingereiht sein soll.

Die Gesellschaft mußte für jeden Reisenden eine vertraglich festgelegte Gebühr von 3 Rappen entrichten. Das ergab für den Fiskus eine zusätzliche Einnahme von rund 1500 Fr. pro 1844, rund 1600 Fr. pro 1845; rund 1850 Fr. pro 1846, also einen sehr bescheidenen „Zins“ für die über eine halbe Million betragenden Bauausgaben der Stadt.

Man hat damals schon über die Verspätungen und ihre Ursachen gewissenhafte Erhebungen durchgeführt. Ein Muster einer solchen amtlichen Verspätungsstatistik vom Juni 1845 zeigt an, daß der Betrieb beinahe „fahrplanmäßig“ abgewickelt werden konnte. Der aufschlußreiche Bericht konnte entsprechend kurz gefaßt werden: 600 Züge total, davon 592 nach Fahrplan, 8 mit Verspätung, davon 4 wegen großer Reisendenfrequenz, 1 wegen Überlastung, 3 wegen Maschinenstörung.

Gemäß einer Übereinkunft zwischen der Bahngesellschaft und der Stadt Basel mußte die Hälfte der Angestellten (employés) Basler Bürger und die Hälfte der Arbeiter (manœuvres) Basler oder Schweizer Bürger sein. Dieser Verpflichtung ist die Gesellschaft sehr weitgehend nachgekommen, obgleich die Rekrutierung des Arbeiterpersonals öfters mit Schwierigkeiten verbunden war.

Der erste, am 15. Juni 1844 abgehende Personenzug wurde von der Lokomotive „Progrès“ geführt. Sie kam etwas vor 5 Uhr von St. Louis und stellte sich, nachdem sie, wie es gewöhnlich geschah, einige Male eine Strecke vor- und rückwärts gefahren, an die Spitze des Konvois. Dieser Zug wurde um volle 50 Minuten verspätet, worüber folgende Gründe angegeben wurden: Neuheit und Ungeübtheit des gesamten Personals, dem zwar Personal von St. Louis zur Seite stand, das Aufladen mehrerer Reisewagen, das anscheinend absichtliche verspätete Anlangen der Omnibusse der Hotels und der Post aus der Stadt. In der Tat versuchten die Lohnkutscher und Fuhrleute anfänglich ihre Feindschaft gegenüber dem Dampfproß mit passiver Resistenz zu dokumentieren. Aber der Eisenbahn-Commissär verstand hier keinen Spaß. Ein drastisches Omnibusreglement, das fehlbare Wagenführer kurzerhand mit ein oder mehrtägigem Platzverbot belegte, sorgte für rasche und endgültige Abhilfe.

Schon damals machte sich die beginnende Sommersaison in einem verstärkten Zustrom ausländischer Gäste bemerkbar. Der neuen Eisenbahn kam auch das zu Ende Juni in Basel beginnende Eidgenössische Schützenfest zu-

Bild 6. Basel vom Bruderholz gesehen, anfangs der 60er Jahre. Im Vordergrund der 1860 eröffnete Centralbahnhof, in den auch nach Aufgabe des Bahnhofes beim St. Johannstor die von St. Louis kommende Eisenbahnlinie eingeführt wurde. Farbenlithographie von Arnout L. J. Kunstsammlung-Kupferstichkabinett, Slg. Falkeisen.

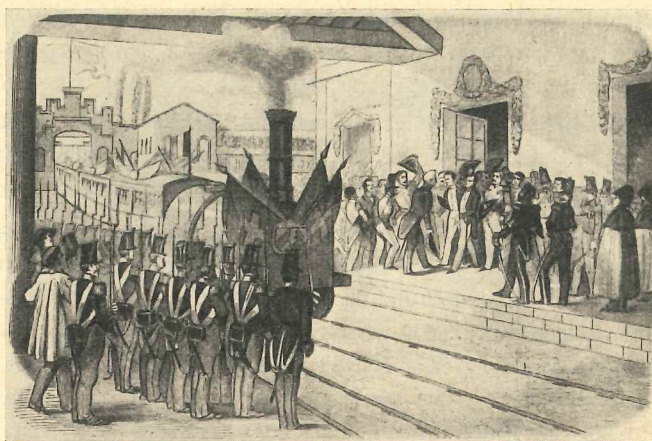


Bild 5. Einweihung des definitiven französischen Bahnhofes „intra muros“ in Basel am 11. Dezember 1845. Bild aus dem Staatsarchiv Basel-Stadt.

gute, indem gar mancher Schütze aus der Schweiz seinen Basler Besuch mit einer Wunderfahrt auf dem neumodischen Vehikel ins Elsaß verband. Der Commissär berichtet über den 30. Juni: „Es wurde vom Morgen bis zum Abend um 10 Uhr ein Convois nach dem andern abgesandt und ebenso kam einer nach dem andern an, aber kein Beamter konnte über die Wagen- oder Reisendenzahl Auskunft geben. Von jetzt an wird es unmöglich, Rapporte oder Journal zu führen, ohne die eine oder andere Sache im Dienste zu vernachlässigen, indem die Personenzahl an das Unglaubliche grenzt und man alle Mühe hat, Ruhe und Ordnung und gute Worte zu erhalten.“ Und resignierend fügt er hinzu: „Ich sehe auch ein, daß es besser ist, den Civilrock für die Schweizer anzuziehen, indem dieselben sich von Franzosen (als solche werden die uniformierten Eisenbahner natürlich betrachtet), wie sie sagen, nichts befehlen lassen. Aber bei den Franzosen ist der umgekehrte Fall, somit bin ich genötigt, oft zu wechseln!“

Auch über die Besetzung der einzelnen Züge werden wir aufgeklärt. So reisten ungefähr 5 % der Reisenden in der ersten Klasse, 25—30 % in der zweiten und 65—70 % in der dritten Klasse. Je nach dem Wetter konnte sich dieses statistische Bild mit einem Schlage total ändern. Bekanntlich bestand die dritte Klasse aus offenen Wagen. Durch die zunehmende Kritik der



öffentlichen Meinung wurden aber die Bahngesellschaften in allen Ländern bald einmal gezwungen, auch den Drittklassreisenden gedeckte Wagen zur Verfügung zu stellen.

Als dieser erste strenge Sommer und Herbst vorüber waren, ist es im Bahnhof etwas stiller geworden, und manchmal scheint diese Station von „allen Geistern verlassen“ gewesen zu sein.

Am 14. März 1845 fiel sehr viel Schnee, so daß von Mittag an kein Zug mehr von auswärts in Basel ankam und umsonst wartete das Publikum und das Personal auf das Eintreffen des Abendzuges, worüber in der Chronik steht: „... Der Chef de Convois (vom letzten abgehenden Zug) und sämtliche Bahnangestellte bis an den Receveur aux Voyageurs harrten bis ½1 Uhr morgens auf den Convois oder das Signal de Retraite, indem ihnen das Gesetz das Verlassen des Dienstes vor diesem Signal verbietet. Der Eisenbahnbetrieb konnte nach zweitägigen Schneeräumungsarbeiten am 16. März wieder aufgenommen werden. Ein weiteres Ereignis höherer Gewalt legte kurz darauf den Eisenbahnbetrieb im Bahnhof Basel still. Noch hatte Basel seinen provisorischen Bahnhof nicht unweit vor dem St. Johannstor. Dieses erste Stationsgebäude brannte in der Morgenfrühe des 1. April 1845 vollständig nieder. An seiner Stelle wurde innert 14 Tagen ein zweiter provisorischer Bahnhof erstellt, in dem der Dienst bis zur Eröffnung der definitiven Stationsanlage „intra muros“, mit dessen Bau man soeben begonnen hatte, weiter versehen werden konnte. Noch einmal wickelte sich der ganze Sommer-Reiseverkehr in den unzulänglichen Betriebsanlagen ab, von dem der Commissär mit Befriedigung zu berichten weiß: „... Die Ruhe und Ordnung wurden selbst nicht bei der großen Menge gestört, und es gab auch keinen Unfall irgend welcher Art auf der Linie ...“

Am 11. Dezember 1845 wurde die definitive Station „intra muros“ unter folgenden Zeremonien eröffnet (Bild 5):

Vormittags 10 Uhr bezog die erste Jäger-Kompagnie mit klingendem Spiel und Fahne die Ehrenwache vor dem Hotel „Drei Könige“, wo auch Bundespräsident Furrer abgestiegen war. Nachmittags 3 Uhr fanden sich zahlreiche Gäste aus dem In- und Auslande im Bahnhof ein. Im Innern des Hofes bildeten die Truppen Spalier. Die Hauptportale waren mit Guirlanden bekränzt, das Tor mit den eidgenössischen Farben geschmückt und eine Anzahl baslerische, schweizerische und französische Wimpel gehißt. 21 Kanonenschüsse gaben das Signal der Annäherung des festlichen Convois mit den Gästen von St. Louis. Auf den Wagen glänzten die Wappenschilder von Frankreich und Basel, umgeben von den Fahnen der beiden Länder. Es folgten Begrüßungsansprachen im großen Saal des Aufnahmegebäudes. Nach einer Eisenbahn-Spazierfahrt nach St. Louis und zurück begab man sich in 36 Kutschen ins festlich geschmückte Casino, um mit einem Konzert und anschließendem Bankett den großen denkwürdigen Tag zu beschließen.

Von nun an war es eine der wichtigsten Aufgaben des Eisenbahn-Commissärs, für die richtige Überwachung und das vorschriftsmäßige Öffnen und Schließen des Eisenbahntors zu sorgen. Nur die mit besondern Ausweisen versehenen Eisenbahnangestellten hatten das Recht, an der Kontrolle ausübenden Schildwache vorbei zu Fuß durch das Tor ein- und auszugehen.

Mit der Einführung des Güterverkehrs im Frühjahr 1846 mußte das Bahnpersonal stark vermehrt werden. Dazu kam die zehnköpfige Mannschaft der „Bestäterei Minder“ und der „Zoller“ des Kantons Basel-Stadt. Die tägliche Wareneinfuhr, hauptsächlich Getreide, schwankte anfänglich zwischen 50 000 und 70 000 Kilo, stieg dann aber schon Ende Mai auf 150 000 bis 300 000 Kilo. Mit dem wieder einsetzenden Sommer-Reiseverkehr hatten nun die Basler im dritten Jahre des Betriebes einen Bahnhof voller Leben, vom Morgen bis zum Abend erfüllt mit Lärm und Ruß.

Zum erstenmal in der Eisenbahngeschichte der Straßburg-Basler Eisenbahn finden wir in diesem Jahr ein an das Personal gerichtetes Zirkular, indem eine aufmerksamere Gepäckspedition und -ausgabe verlangt wird, unter gleichzeitiger Strafandrohung für Fehlbare und Versprechen von Prämien für die Gewissenhaften! Diese Anzeige geben wir der Originalität wegen in extenso wieder:

« Strasbourg le 28 Août 1846.

Messieurs les Chefs de Station et Gardes de Bagages,

Depuis quelques temps les erreurs qui se commettent dans la délivrance des bagages se multiplient à tel point qu'il n'est maintenant presque plus de jours sans réclamations à ce sujet, et que souvent même il arrive que malgré de minutieuses recherches on ne peut parvenir à retrouver les articles égarés.

Ne pouvant tolérer un semblable état de choses qui dénote un coupable laisser aller, et que désirant vous convaincre que si je suis résolu à le faire cesser en usant envers vous de moyens de rigueur qui méritent toutes négligences. Je suis en même temps tout disposé à reconnaître l'attention, les soins que vous apportez dans l'accomplissement de vos devoirs. J'ai l'honneur de vous prévenir qu'à dater du 1^{er} septembre prochain il sera, sur un livre spécial, tenu note de toutes les erreurs commises dans le service de bagages par les gardes qui y sont préposés et qu'à la fin de chaque mois il y aura sur le traitement mensuel de tous ceux auxquels on aura à en reprocher, une réduction de 5 francs.

Par contre, ceux d'entre les gardes bagages dont le service aura été irréprochable verront leur traitement s'augmenter d'autant de 5 francs qu'ils auront de mois sans erreurs des bagages.

Le chef de mouvement:

Lamonari. »

Einige für die damaligen Basler und die Eisenbahnen wichtigen Ereignisse und Begebenheiten wollen wir hier nur kurz streifen:

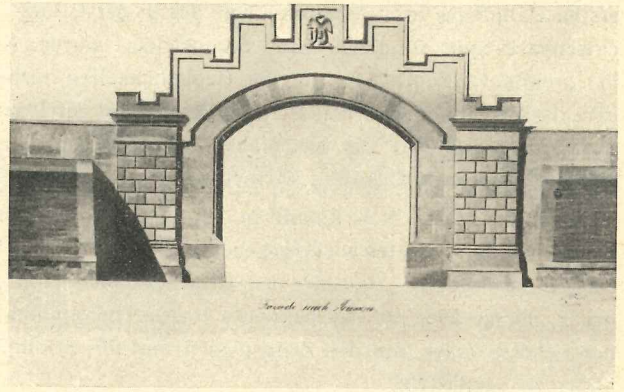
Auf den 1. Januar 1847 bezog die französische Postadministration ihr Büro im Bahnhof. Am gleichen Tag fuhr mit dem Frühzug die „Malle Poste“ zum ersten Male mit der Eisenbahn von Basel nach Paris. Am 9. Juli 1848 ist die Preisermäßigung von 40 % für Retourbillette in Kraft getreten. Am 12. September 1853 erschien im „Basler Intelligenzblatt“ ein großes Inserat der Eisenbahn-Administration, in der die Bevölkerung auf das Kirchweihfest in St. Louis eingeladen wurde, unter gleichzeitiger Ankündigung von halbstündigen Gratis-Extrafahrten. Es handelte sich um einen „schlechten Witz“ eines unbekannt gebliebenen Baslers, der damit der Bahngesellschaft zu vermehrten Einnahmen verholfen hatte!

Politisch unruhige Zeiten in den französischen und deutschen Nachbarländern spiegelten sich jeweils in der Verkehrsstatistik des Bahnhofs auffallend wider. Beim Ausbruch der Unruhen im Elsaß zu Anfang 1848 kamen zahlreiche Judenfamilien auf der Flucht nach Deutschland mit der Eisen-

bahn über Basel. „Infolge der Drohungen gegen die Elsässerbahn sind für den Fall einer Beschädigung derselben durch herumziehende Banden neue Signale zur Alarmierung eingeführt worden.“

Im Sommer 1849 transitieren viele deutsche Revolutionäre, die sich per Bahn nach Frankreich begeben wollten, den Basler Bahnhof. Viele von ihnen wurden aber von den Franzosen in St. Louis zurückgewiesen und kamen deshalb wieder nach Basel zurück.

Grenzbahnhöfen ist es seither bis in unsere Zeiten bestimmt, Flüchtlingen vorübergehend Obdach zu bieten und den Ziel- und Heimatlosen eine Richtung in die oft so grauenvolle Zukunft zu geben.



Eisenbahntor nach Originalplan von Melchior Berri. Staatsarchiv Baselstadt.

1844–1944

Hundert Jahre Eisenbahn auf Schweizerboden

Ausstellung im Gewerbemuseum Basel, 10.—30. Juni 1944

In einer Zeit, in der fast in der ganzen Welt die Verkehrsanlagen vernichtenden Angriffen zum Opfer fallen, hat ein Initiativkomitee den längst verschwundenen und vergessenen ersten Bahnhof Basels und der Schweiz „ausgegraben“. Das Zentenarium der ersten Eisenbahn auf schweizerischem Gebiet ist gewiß geeignet, jener verkehrs- und handelspolitisch hochwichtigen Epoche mit einer Jubiläums-Ausstellung zu gedenken. Die „Verlängerung der elsässischen Eisenbahn von der Grenze bis in die Stadt“ war für die Basler Bürgerschaft und deren verantwortlichen Vertreter in der Behörde nicht nur eine Angelegenheit des Verkehrs, sondern in bedeutendem Maße auch ein Kulturproblem. Deshalb ist denn auch diese erste Bahnhoffrage ganz im Sinne baslerischer Eigenheit und schweizerischer Bürgerlichkeit gelöst worden, die im historisch einzigartigen Eisenbahntor sichtbar und treffend zum Ausdruck kam.

Daß aber der Eisenbahnbau zur Verwirklichung gelangte, zeugt zugleich von jener Weitsichtigkeit und jenem Zukunftsblick, der die geistigen und wirtschaftlichen Voraussetzungen der Zeit verstand. Diese andeutungsweise zu schildern, ist daher das Anliegen des einführenden Ausstellungskapitels.

Was die löbliche Stadtbehörde vor hundert Jahren an Plänen, Akten und Bildern in Gewahrsam genommen hat, das kommt nun in einer ausgewählten Schau instruktiv zur Geltung. Es war ein weiter und von Basels Eisenbahnfreunden mühsam erkämpfter Weg von der ersten, durch die Bahngesellschaft brieflich ausgedrückten Idee einer bloßen Ausmündung des Schienenweges im Gebiet des Petersplatzes, wo die Reisenden zur Abfertigung im Bahnhof St. Louis abgeholt werden sollten, bis zu jenem endgültigen und recht kostspieligen Projekte der Stationsanlagen „intra muros“!

Mit nichts anderem könnte der damalige konservative und zugleich humanitäre Geist der Basler besser dokumentiert

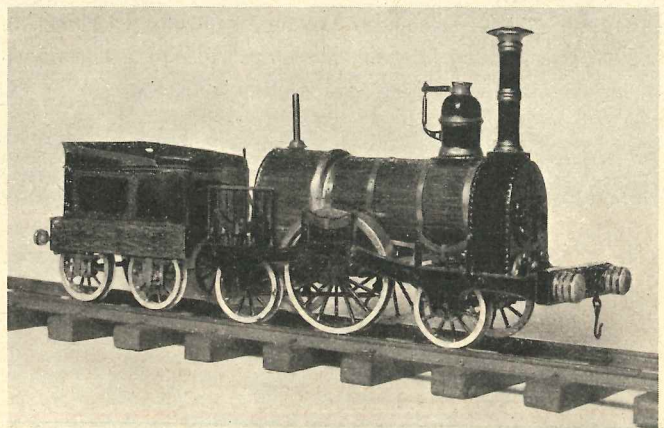
werden, als mit dem eindrücklichen und lieblichen „Malerischen Plan der Stadt Basel“ von Friedrich Maehlin (1847). Der „in Gnade“ aufgenommene französische Bahnhof steht unter der schützenden Obhut der wachsamsten Stadt, während das „letzte“ Dampfschiff den Rhein hinunterfährt. Einigermaßen überraschen wird die Zahl der vorhandenen Gemälde, Zeichnungen und Stiche, die den baselstädtischen Archiven, Museen und dem Privatbesitz entnommen werden durften, um für kurze Zeit ein Gesamtbild rund um den Bahnhof St. Johann, wie er amtlich auch genannt wurde, in kaleidoskopischer Form zu vermitteln.

Die Einweihung des Bahnhofes vom 11. Dezember 1845 (anderthalb Jahre nach der Betriebseröffnung) wird in zwei Bildern verewigt. Es berührt besonders sympathisch, daß auch das Eisenbahntor und die Umgebung des Bahnhofes uns damit in poesievoller Weise überliefert worden sind.

Alle diese Dokumente aus jener Zeit bilden aber den Rahmen zu dem im Mittelpunkt des Interesses stehenden Modell des

Genau rekonstruiertes Modell (Spur 0) der Lokomotive „Basel“ der Straßburg-Basler Eisenbahn.

Foto Verkehr Schweiz



ersten Bahnhofes samt Wall und Tor, das in der Größe 1 : 45 (Eisenbahn-Spur 0) genauestens rekonstruiert wurde. Neben der architektonischen Struktur der Gebäulichkeiten, insbesondere des Eisenbahntores von Melchior Berri, wird der Besucher mit Aufmerksamkeit die gleichfalls historisch richtig nachgebildeten Eisenbahnzüge betrachten.

Auch die heitere Note kommt in den damaligen, hier in den markantesten Varianten wiedergegebenen „Pressestimmen“ und einigen berühmten „Passen“ der Grossratsreden zum Ausdruck. Dann aber ist der bekannte Basler Hieronymus Heß der richtige Maler, um den Zeitgenossen und uns Stimmungsbilder zu vermitteln.

Eine „Ahnengalerie“ der ersten Verkehrsmänner um die Eisenbahnen Basels, Christoph Bernoulli, Carl Burckhardt, Bernhard Socin-Heußler, Achilles Bischoff, Carl Geigy, Wilhelm Schmidlin und Johann Jakob Speiser rundet den lokalgeschichtlichen Teil ab.

Eine völlige Würdigung seiner recht eigentlichen Bedeutung ergibt sich wohl erst aus der anschließenden Schau über das Reisen damals und heute. Ein mit Veduten einladend verzierter Gesamtfahrplan aus dem Jahre 1844 für alle schweizerischen Verkehrswege spiegelt im Auszug aufs treffendste die damalige Situation. Den entscheidenden Anteil hatte die Postkutsche, deren Ankunft und Abfahrt und Zwischenstationen mit Umsteigen und Pferdewechsel in zahlreichen Bildern jener Zeit festgehalten wird. Eine wichtige, freilich durch die Naturgegebenheiten beschränkte Rolle spielte daneben die Schifffahrt mit den charakteristischen, die Seen und den Basler Rheinhafen belebenden Silhouetten ihrer vor kurzem erst angekommenen Raddampfer. Wie die Post diente auch sie außer dem Binnenverkehr der Verbindung mit dem Ausland, die für unser Reise- und Transitland stets maßgebend war. Bald aber sollte mehr und mehr gerade diese Aufgabe die neue, in jenem Jahre als erste die Strecke ins Elsaß eröffnende Eisenbahn — sie ist auf dem erwähnten Fahrplan bereits abgebildet — übernehmen.

Die ganze Tragweite der damit beginnenden Entwicklung demonstrieren vergleichende Statistiken für die Jahre 1844 und 1938 (als letztem Friedensjahre) über die Anzahl der Reisenden und der beförderten Güter, über die Fahrzeiten und Fahrpreise sowie die Zolleinnahmen. Das trockene, wenn auch sprechende Zahlenmaterial illustrieren Photos vom modernen Eisenbahnwesen, dessen reiche Mannigfaltigkeit wenigstens teilweise vorführend, mit Bahnhöfen und Geleiseanlagen, Berg- und Talstrecken, Viadukten, mit dem Dampfzug und dem Roten Pfeil, den verschiedenen Lokomotiven- und Wagontypen, dem internationalen Expresß samt Speise- und Schlafwagen. In ihrer Gegenüberstellung zu den alten Bildern lassen sie die

ganze Spannweite der seither durchmessenen Zeit erkennen. Verglichen mit dem jetzt so selbstverständlichen Komfort, erscheinen die Eisenbahnanfänge fast rührend und primitiv — und stellten doch einst die letzten fortschrittlichsten Neuerungen dar. Daß ihnen indessen nicht immer vorbehaltlos zugestimmt wurde, beweisen die oft recht drastischen Schilderungen von Honoré Daumier.

Aber auch im Bilde des Reisenden selbst und seinem Zubehör erleben wir diese Entwicklung. In den biedermeierlichen Kostümtischen sehen wir nicht nur die Mode von damals, sondern den Menschen in seinem Sichhaben und Sichgeben, spüren die Muße und die romantische Umständlichkeit jener beschaulichen Epoche und ahnen zugleich die allenthalben sich regende Aufbruchstimmung, die Bereitschaft zum Neuen. Zum Bilde des Reisenden gehört das seiner Ausstattung; Reisegepäck und Reiseutensilien aller Art, von der bestickten Handtasche bis zum ledernen Suitcase veranschaulichen die Bedürfnisse und Gewohnheiten ihrer Besitzer. Sie zeigen deutlich die jeweilige Atmosphäre, wie auch an der sich wandelnden Auffassung von Eleganz und Sachlichkeit, so auch an den sonstigen veränderten Reisehilfsmitteln, den Fahrplänen und -karten, dem Stil der Reisehandbücher nicht minder als an dem der Reiseplakate.

Diese weisen auf Reisewege und Reiseziele. Spann schon die Pferdepost einst ihr Verkehrsnetz von Ort zu Ort und über die Grenzen hinüber, um wieviel dichter und weiterreichender ist es seither geworden! Mühsam erreichbare Ziele wurden näher gerückt, Entfernungen immer bequemer überwunden, für stets breitere Kreise der Bevölkerung zugänglich gemacht. Das Reisen, ein Privileg einst der Bevorrechteten und der beruflich darauf Angewiesenen, für das, was es heute bedeutet, genügt es allein, das zauberhafte Wort „Ferien“ vor sich hinzuschreiben. Mit den Verkehrsmitteln wandeln sich auch die Reiseunterkünfte, sei es zu kurzem oder länger weilendem Verbleib; dem Übergang von der Postkutsche zum Pullmancar und dem transkontinentalen Güterzug entspricht der veränderte Stil des Hotels und der Gaststätten, entspricht in städtebaulicher Hinsicht die Verlagerung des Schwerpunkts nach den neu entstandenen Bahnhofquartieren, entspricht im Gesamtwirtschaftlichen die Industrialisierung mit allem, was sie im Gefolge hat. Der gesamte Lebensstil, der gesamte Lebensrhythmus sind seit dem ersten Schienenstrang, mit und durch ihn anders geworden. Auch das möchte die Ausstellung andeuten.

Jene Basler Bemühungen um die erste Eisenbahn und ihre Verwirklichung waren den zukünftigen Eisenbahnbestrebungen in der ganzen Schweiz förderlich. In diesem Sinne soll das Basler Jubiläum eine Vorschau der kommenden Jahrhundertfeier der Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1947 sein.

J. Th. u. Dr. M.