

1844: Anschluss an die Welt

Autor(en): Hansrudolf Schwabe

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1994

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/e84f8d03-c973-4fc6-980e-284e03f0ac4d>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

1844: Anschluss an die Welt

Die erste Eisenbahn auf Schweizerboden

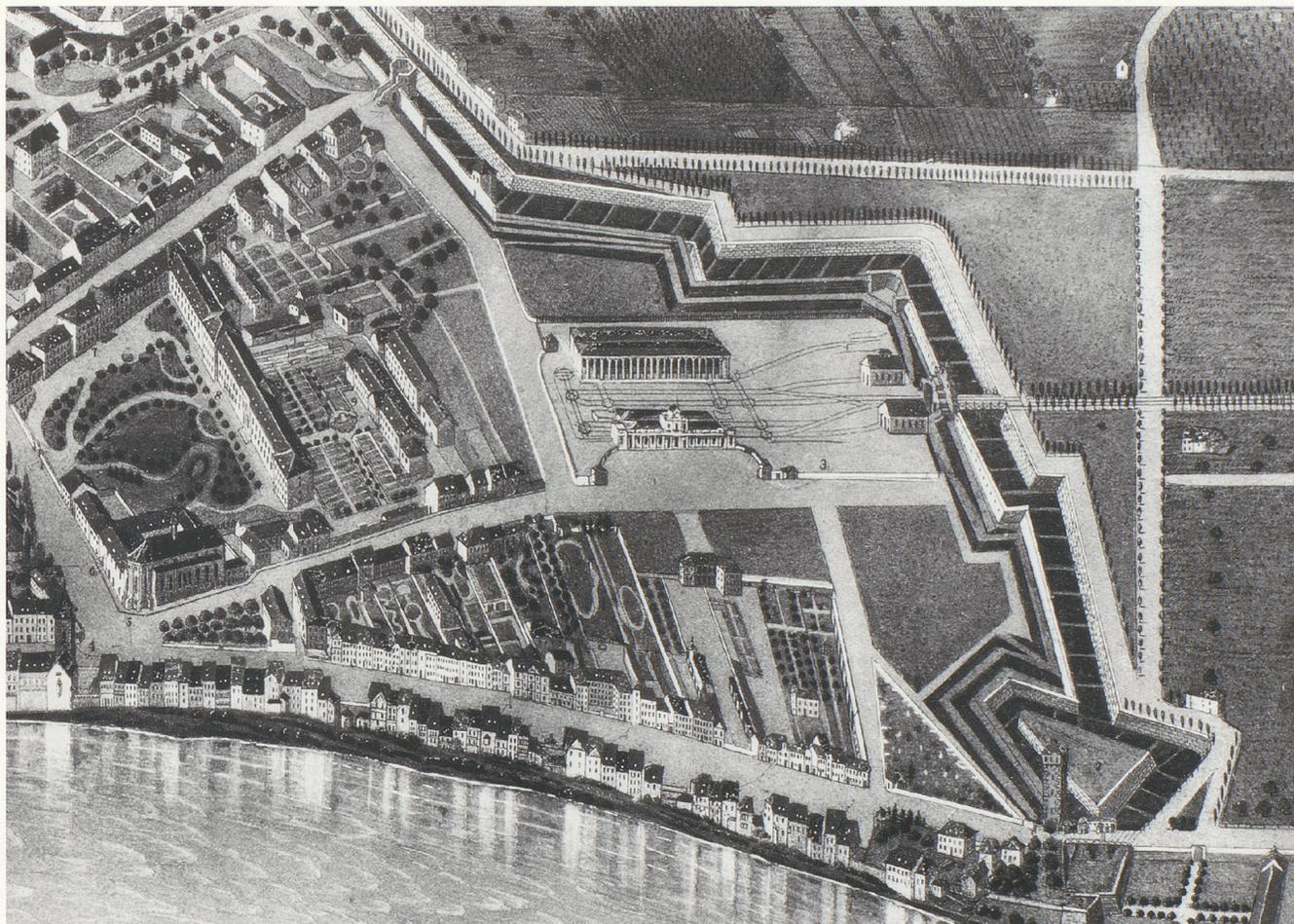
Am 15. Juni 1844 rollte, von Saint-Louis her kommend, der erste planmässige Eisenbahnzug mit der Dampflokomotive «Napoléon» über die Schweizer Grenze nach Basel. Die zuerst einspurige, nach 1850 aber doppelspurig verlegte Strecke verlief schnurgerade, mit nur einem schwachen Bogen in südöstlicher Richtung beim Areal des heutigen Bahnhofs St. Johann. Das Gleis war längs der jetzigen Vogesenstrasse auf einen kleinen Damm gelegt, und der provisorische Endbahnhof befand sich bei der Einmündung der Vogesenstrasse in den St. Johannis-Ring, noch ausserhalb der Stadtmauer. Das betriebliche und personelle Zentrum der Bahn lag in Mülhausen, genauer gesagt bei den dortigen Industriellen Nicolas und André Koechlin. Nicht von ungefähr trug die erste, im August 1839 in der mechanischen Werkstätte von André Koechlin in Mülhausen fertiggestellte Lokomotive den Namen «Napoléon»: der Kaiser wurde in der Industriestadt, die erst 1798 französisch geworden war, auch nach seinem Sturz weiterhin verehrt.

Nicolas Koechlin besass Textilfabriken bei Thann. Um sie zu betreiben, war unter anderem Kohle nötig, die auf dem Wasserweg nach Mülhausen gelangte. Der Transport von dort in die Vogesentäler geschah zunächst mit Hilfe von Pferden. Um die aufwendige Weiterbeförderung zu erleichtern, liess der initiative Nicolas Koechlin 1839 die Eisenbahnlinie Mülhausen-Thann bauen, eine der frühesten Bahnlinien auf dem Kontinent. Aber bereits hatten er und seine Brüder Edouard und André weiterführende Ideen: Die Eisenbahn sollte Mülhausen auch mit den Städten Strassburg und Basel verbinden. Die Konzession bis zur französischen Grenze war im Namen des Königs Louis-Phi-

lippe bereits im Januar 1838 erteilt worden. Die Linie wurde gebaut, trotz aller politischen und technischen Schwierigkeiten, die von Nicolas Koechlin und seinem Bahningenieur François Bazaine, dem späteren Feldmarschall, zu überwinden waren. Bereits am 26. Oktober 1840 fuhr der erste Zug in den Bahnhof von Saint-Louis ein, geführt von der Lokomotive «La Ville de Bâle», die natürlich André Koechlin konstruiert hatte.

Basel und die Eisenbahn

Zur Einweihungsfeier in Saint-Louis am 25. Oktober 1840 erschienen 150 geladene Gäste aus Basel, darunter Bürgermeister Karl Burckhardt-Paravicini und viele Mitglieder des Rats. Vor einem Spalier von Reitern des 11. französischen Dragonerregiments stellte Bürgermeister Burckhardt die baldige Weiterführung der Bahn nach Basel in Aussicht. Ein Konvoi von sechs- und vierspännigen Equipagen und zweisepännigen Omnibussen fuhr anschliessend nach Basel, wo im neuen Stadtcasino 200 Tafelgäste, an ihrer Spitze Nicolas Koechlin, die schweizerisch-französische Freundschaft feierten. «L'idée de fêter à Bâle l'arrivée du chemin de fer à Saint-Louis est un maître-coup de Nicolas Koechlin qui désire compléter cette ligne et rencontre des obstacles dans la ville suisse», schrieb «L'Industriel Alsacien» und hatte mit seiner Meinungsäusserung sicher recht. Tatsächlich fand in Basel, aber auch in der übrigen Schweiz der Gedanke, eine ausländische Eisenbahn könne ins Gebiet der Eidgenossenschaft einfahren, nicht nur Freunde. Die noch immer feste Stadtmauer zu durchbrechen, um den Bahnhof auf Stadtgebiet anzulegen, schien verwerflich, um nicht zu sagen verbrecherisch.



△ Ausschnitt aus dem «Malerischen Plan der Stadt Basel», aufgenommen und herausgegeben von Friedrich Mähly, 1847. Der französische Bahnhof von 1845 mit dem Eisenbahntor ist minutiös eingetragen.

Ein französischer Bahnhof innerhalb der Stadtmauern von Basel bewirke, so schrieb die «Neue Zürcher Zeitung», «dass hier eine eidgenössische Stadt französische Uniform anziehe». Im Basler Grossen Rat und in der Bürgerschaft entbrannte ein erbitterter Streit zur Frage, ob die Eisenbahn «intra muros», innerhalb der Mauern, ankommen könne, oder ob sie «extra muros» bleiben müsse. Nur mit vier Stimmen Mehrheit stimmte schliesslich der Grosse Rat am 12. Juni 1843 zu, den Basler Bahnhof innerhalb der Stadtmauer anzulegen. Zudem beschloss er, für den Bahnhofsbau den Mauerring beim St. Johanns-Tor nach aussen zu verlegen und ein verschliessbares Eisenbahntor zu errichten. Im Herbst begannen die Bauarbeiten, wurden aber bis zur Einfahrt des ersten Zuges am 15. Juni 1844 keineswegs fertig.

Der Bahnhof auf dem Schällemätteli

Das Schällemätteli, eine unbebaute Fläche ausserhalb der alten, aber innerhalb der neuen Stadtmauer war nach dem Schällewärgg benannt, dem Arbeitsplatz der Häftlinge, die sich mit einer angehängten kleinen Glocke kenntlich machen mussten. An der Lottergasse, der heutigen Spitalstrasse, befanden sich in Nebengebäuden des ehemaligen Predigerklosters das Gefängnis und das Irrenhaus, wo die «lottrigen» Leute untergebracht waren. Auf dem Schällemätteli kam nun der neue Bahnhof zu stehen.

Der Bau der Bahnstrecke nach Basel und des französischen Bahnhofes wurde vor allem deshalb so schnell vorangetrieben, weil im Sommer 1844 das grosse eidgenössische Schützen-

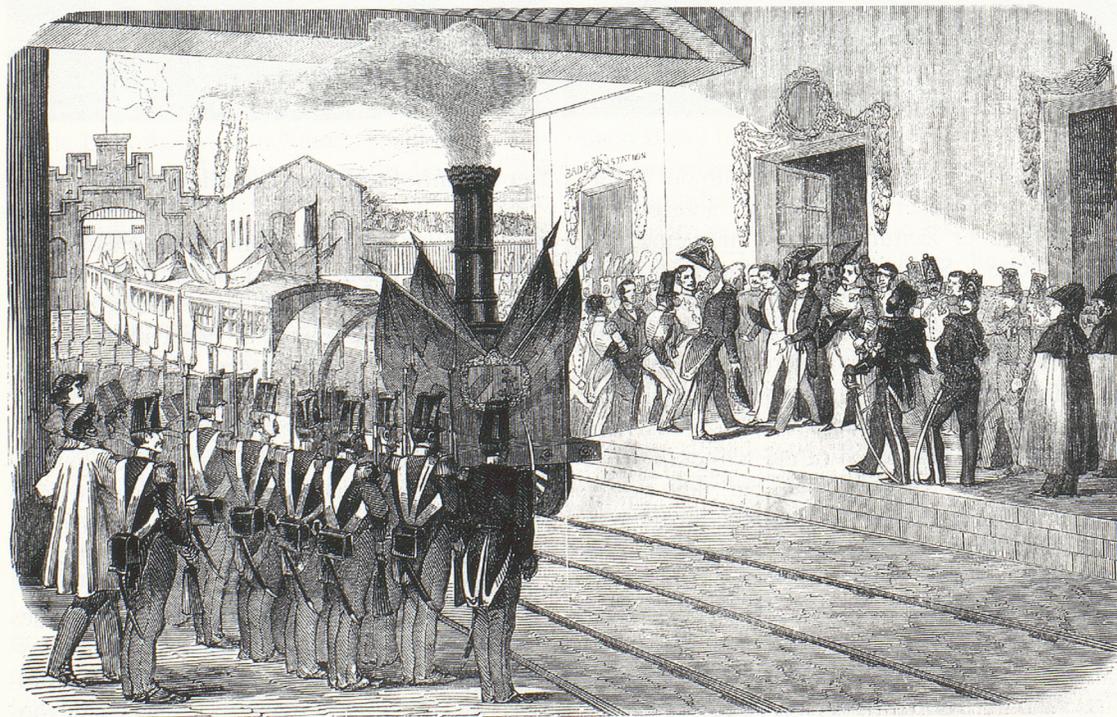
fest auf der Schützenmatte und zugleich die 400-Jahrfeier der Schlacht bei St. Jakob, eine im Vorfeld des Sonderbundkrieges auch politisch wichtige Manifestation der Einheit des Schweizervolkes, stattfinden sollten. Vor diesen Festivitäten war eine kostspielige Einweihungsfeier für die Bahn nicht tunlich, und so fuhr Koechlin's «Napoléon» zwar vielleicht mit einigen Blumen geschmückt, aber ohne jede Offizialität vor die Stationsbaracke an der Vogesenstrasse. Gemäss dem im Staatsarchiv Basel erhaltenen Fahrplan verkehrten fünf Zugspare täglich auf der Strecke nach Basel, ein Zug musste gar in Basel übernachten. Bereits im April 1845 brannte das hölzerne Stationshäuschen ab und wurde, bis der definitive Bahnhof fertig war, durch einen in aller Eile nach Basel gebrachten Schuppen aus Ribeaupillé ersetzt.

Der Bau des «definitiven» französischen Bahnhofes an der verlängerten Lottergasse schritt unter der Leitung des technischen Direktors Camille Polonceau rasch voran. Polonceau, später Chefingenieur der Linie Paris-Orléans und unter anderem Erbauer der Pariser Gare d'Austerlitz, wurde als einer der grossen Eisen-

bahnfachleute des 19. Jahrhunderts berühmt. Sein Basler Bahnhof allerdings hat nur gerade fünfzehn Jahre, von 1845 bis 1860, Bestand gehabt. Das recht grossstädtisch anmutende Bahnhofsgebäude mit seiner schlossähnlichen Einfahrt von der Strasse her war vom Mülhauser Architekten Jean-Baptiste Schacre entworfen worden. Zwei Häuschen, das eine für den Portier, das andere für Signalwärter und Lampisten, waren mit dem Hauptbau durch einen bogenförmigen Gitterzaun verbunden. Das aus Vogesenstein errichtete Stationsgebäude vor der Bahnsteighalle wies ein erhöhtes Mittelrisalit auf und war an der Vorderfront mit einer Markise versehen. Güterschuppen sowie Lokomotiv- und Wagenremisen vervollständigten die recht umfangreiche, grosszügige Bahnanlage, deren Baukosten von der Eisenbahngesellschaft übernommen worden waren.

Von Basel-Stadt hingegen erbaut und finanziert war die markante Besonderheit des Basler französischen Bahnhofes: die neue Stadtmauer mit dem Eisenbahntor. «Der Herr mache die Riegel deiner Thore fest und segne die Kinder darinnen», heisst es nach dem 147. Psalm auf dem 1845 aquarellierten und 1847 als Stahlstich ver-

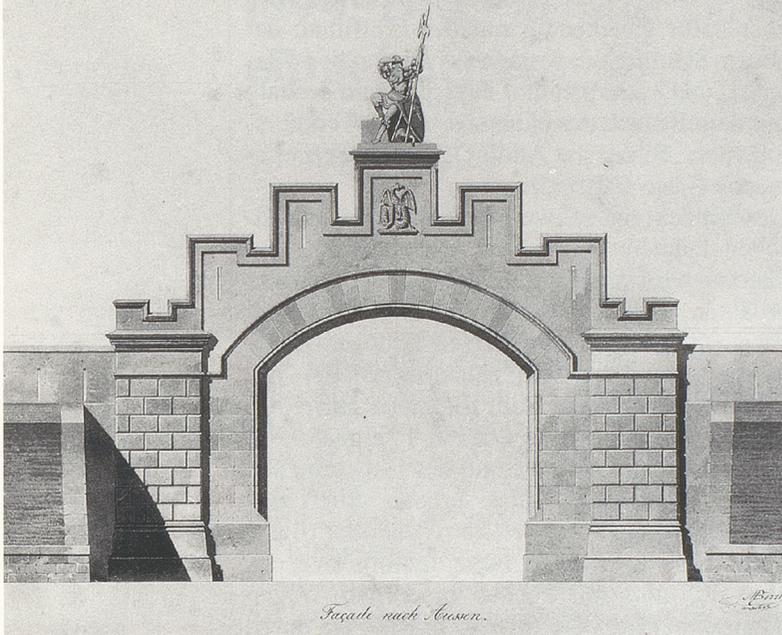
Das Basler Eisenbahntor, bei der heutigen Pestalozzistrasse von Melchior Berri 1844/45 erbaut. ▷



In der Mitte das «Schällemätteli». Links das in die Stadtmauer eingefügte Eisenbahntor, rechts das St. Johanns-Tor. ▷

◁
Feierliche Eröffnung des definitiven Bahnhofs in Basel am 11. Dezember 1845. Vor dem eingefahrenen Zug der Ehrengäste steht ein Detachement der Standstruppe von Basel-Stadt Spalier. Stahlstich aus der Zeitschrift «L'Illustration», Paris.

Eisenbahn Thor der Station zu Basel.



Fassade nach Aussen.

öffentlichten Basler Vogelschauplan von Johann Friedrich Mähly, der in minutiöser Darstellung auch das Bahnhofsareal von 1845 mit dem Eisenbahntor wiedergibt. Das schöne klassizistische Tor von Melchior Berri, geschmückt mit einer vom Bildhauer Albert Landerer geschaffenen Kriegerfigur und mit dem Stadtwappen, besass ein eisernes Fallgatter, das jeden Abend nach Einfahrt des letzten Zuges heruntergelassen und am Morgen wieder aufgezogen wurde. Es wurde von den «Stänzlern», den Soldaten der Standestruppe, nach bestem Können bewacht.

Die grosse Eröffnungsfeier fand am 11. Dezember 1845 statt. Direktor Polonceau liess einen mit französischen Fahnen und den Wappenschildern von Strassburg und Basel geschmückten Sonderzug aus Königshofen bei Strassburg abfahren. In Saint-Louis stiegen geladene Gäste aus Basel, anderen Schweizer Kantonen und aus der badischen Nachbarschaft zu, und im ebenfalls reich geschmückten Basler Bahnhof empfing Bürgermeister Burckhardt die Fahrgäste und führte sie in fünfzig Pferdewagen zur Eröffnungsfeier zunächst ins neue Theater, wo



ein Konzert mit Gesangsvorträgen sie erfreute. Am nachfolgenden Bankett im Stadtcasino richtete der eidgenössische Tagsatzungspräsident Jonas Furrer aus Zürich, drei Jahre später zum ersten schweizerischen Bundespräsidenten gewählt, flammende Worte an die Besucher und rief zur nationalen und internationalen Einigkeit auf (kaum zwei Jahre danach brach in der Schweiz der Sonderbundkrieg aus). Von Basler Rednern wurde das Projekt der Weiterführung des Schienenweges als «Schweizerische Centralbahn» durch den Hauenstein nach Olten-Luzern und über den Gotthard nach Italien gepriesen, was wohl den Gästen aus Zürich mit ihrer Vorliebe für den Ostalpenbahn-Durchstich nicht nur angenehm in den Ohren geklungen haben mag.

Am 12. Dezember 1845 begannen die fahrplanmässigen Züge der Linie Strassburg-Basel in den neuen Bahnhof einzufahren. Nach wie vor verkehrten täglich fünf regelmässige Zugpaare, bis im Mai 1846 auch die Güterhalle mit dem Schweizer Zolldienst eröffnet und somit der Warenverkehr aufgenommen werden konnte. Nun wurde die Postübergabe, die bisher noch in Saint-Louis stattfand, in den Basler Bahnhof verlegt, und die Postkurse in die innere Schweiz fuhren nicht mehr vom Posthaus an der Stadthausgasse, sondern vom französischen Bahnhof ab.

150 Jahre danach

Wie bereits im Juni 1844 wurde das Ereignis der erstmaligen Einfahrt eines fahrplanmässigen Eisenbahnzuges auf Schweizer Boden auch 150 Jahre später nicht pompös gefeiert. Das grosse Jubiläum der Schweizer Bahnen findet

erst 1997, anlässlich des 150. Jahrestages der Einweihung der Linie Zürich-Baden, statt. Immerhin konnte wenigstens in kleinem Rahmen, aber dafür gleichzeitig mit der Eröffnung der neuen Stammgleis-Anlage im kantonalen Material- und Lagerbahnhof Dreispitz und deshalb mit dem Besuch des eidgenössischen Verkehrsministers, Bundesrat Adolf Ogi, ein Fest für geladene Gäste stattfinden.

Geschmückt mit schweizerischen und französischen Fahnen, setzte sich in Saint-Louis ein historischer Dampfzug, bestehend aus der 1891 erbauten SBB-Lokomotive 5469 und drei Zweiachserwagen der Sursee-Triengen-Bahn, in Bewegung und fuhr zunächst auf der 150 Jahre alten Strecke zum Bahnhof Basel St. Johann (der seinerseits erst am 1. Januar 1902 eröffnet wurde), von dort auf der 1901 erbauten Umleitungslinie der Elsässerbahn durch den Strassburgerallee-Tunnel zum Bahnhof Basel SBB. Eine neue elektrische Lokomotive des Typs Re 460 mit ebenso modernen Wagen nahm die Gäste dort auf und brachte sie durch den neuen Schwertrain-Tunnel zum Dreispitzareal.

Heute müssen sich nicht mehr, wie vor 150 Jahren, die Fuhrleute des Strassenverkehrs gegen die Eisenbahn wehren und dem entgangenen Verdienst nachtrauern, sondern vielmehr die Bahnen gegen die Strassentransporteur. Dass, auch im Zeichen des Umweltschutzes, die Verkehrsträger sich finden und zum Nutzen aller den gemeinsamen Einsatz planen können, sei der Wunsch für die Zukunft, der an der Basler 150-Jahrfeier von Benedikt Weibel, dem Präsidenten der Generaldirektion SBB, ausgesprochen wurde.

Literatur

Hans Bauer, Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947, Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements, Bd. 1, Frauenfeld 1947.

Fritz Kunz/Adolf Bucher/Carl Fingerhuth, Der Bahnhof Europas, 2. erw. Auflage, Basel 1990.

André Lefèvre, La ligne de Strasbourg à Bâle, Strasbourg 1947.

Rudolf Pleuler, Drehscheibe Basel, Entwicklung und Vielfalt des grossen europäischen Bahnknotenpunktes, Basel 1982.

Hansrudolf Schwabe, Die älteste Eisenbahn auf Schweizer Boden, 1844 / Die neueste Bahnstrecke in Basel, 1994, Basel 1994.