

**Basel und der Gotthard (100 Jahre Gotthardbahn, 75 Jahre Bahnhof Basel SBB)**

Autor(en): Hans Adolf Vögelin

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1982

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/09f9140a-1392-403a-938a-ed648ab396b6>

**Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://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>

---

Hans Adolf Vögelin

# Basel und der Gotthard

## 100 Jahre Gotthardbahn

### 75 Jahre Bahnhof Basel SBB

---

*Basel interessiert sich von Anfang an*

Kein Geringerer als Rudolf Wackernagel hält in seiner «Geschichte der Stadt Basel» fest, der Bau der im Jahre 1225 eröffneten Basler Rheinbrücke stehe «ohne Zweifel in Zusammenhang» mit dem soeben für den Verkehr ausgebauten St. Gotthard-Pass. Verschiedene wichtige Fragen zu dieser Behauptung haben bis heute nicht gelöst werden können, was keineswegs bedeutet, sie sei falsch. Vor allem wissen wir nicht, ob die Basler Rheinbrücke, damals die einzige zwischen Bodensee und Meer, dem Basler Bischof Heinrich von Thun allein zu verdanken ist. Es könnte durchaus sein, dass der deutsche Kaiser den Ausbau dieser neuen, kürzesten Route von Deutschland nach Italien kräftig förderte. War doch Kaiser Friedrich II. 1212, noch gar nicht so fest im Sattel sitzend, von Italien über Basel nach Deutschland gereist, um die Krone in Empfang zu nehmen; gerade von Basel aus liess er seine ersten Erlasse an das Reich ergehen. Die Verdienste des von Historikern als Wirtschaftsfachmann bezeichneten Basler Bischofs würden dadurch keineswegs geschmälert.

In der ältesten bekannten Beschreibung der Gotthardroute – sie stammt vom deutschen Abt Albert von Stade und wurde im Jahre 1236 abgefasst – wird Basel speziell erwähnt; nicht wegen der zehn Jahre alten Brücke, son-

dern weil man von hier an seine Füsse schonen und auf einem Schiff nach Köln reisen könne. Die Schifffahrt war damals bereits Tradition. Schon 1127 hatten sich Bischof Alexander von Lüttich und Abt Rudolf von St. Trond nach gemeinsamem Rückweg aus Italien über den Grossen St. Bernhard in Basel getrennt; hier zog der Bischof das Pferd vor, der Abt das Schiff. Basel hatte also schon vor der Eröffnung des St. Gotthard-Weges vom Verkehr über die Alpen profitiert. Neu waren die rasch ansteigenden Einnahmen seit der Inbetriebnahme der «Direttissima», seien es die Transitzölle für Waren, die Nachfrage nach Transportmöglichkeiten oder der Profit von den hier rastenden Reisenden.

Der bedauernswerte Mangel an Quellen über die Entstehung des Gotthardverkehrs führte immer wieder zu Deutungsversuchen. Der Brand von Altdorf im Jahre 1799, dem auch alles Archivmaterial zum Opfer fiel, wirkte sich wohl nicht nur für die Schweizergeschichte, sondern auch für die Geschichte Basels verhängnisvoll aus. Zu besonderer Ehre kam Basel im historischen Roman «Der Schmied von Göschenen» von Robert Schedler, der zur Zeit des Nationalsozialismus wohl von jedem Schweizerkind verschlungen wurde. Schedler lässt einen Urner Bauernbuben 1212 mit einer Meldung Friedrichs II. nach Basel gehen. Dort schaut der junge Bote den am Münster arbeitenden Bauleuten zu und

fasst den Entschluss, mit den abguckten Arbeitsmethoden den sogenannten stiebenden Steg um den Kirchbergfelsen zu erstellen. Der hängende Steg wurde erst 1707/08 durch das «Urner Loch», den ersten Gotthardtunnel, ersetzt.

#### *Wie Basel auf den Gotthardverkehr reagiert*

Von Anfang an stand eine direkte Verbindung von Basel nach Luzern im Vordergrund. Der bisher nicht besonders gefragte Passübergang von Läuelfingen nach Trimbach und Olten, der Untere Hauenstein, kam schlagartig zu besonderer Bedeutung. Schon unter der bischöflichen Herrschaft liegen Belege für die besondere Pflege dieses Passes vor; noch vor 1300 kaufte der Basler Peter Münzer Land in Zofingen. Nachdem die Stadtbehörden die Macht übernommen und sich auch auf Territorialpolitik eingelassen hatten, stand der Erwerb des Gebietes von Basel bis zur Hauensteinpasshöhe im Vordergrund. Basel setzte aber schon damals nicht alles auf eine Karte; der Erwerb der Ortschaften bis zu der bereits während der Römerzeit bekannten Passhöhe des Oberen Hauensteins zwischen Waldenburg und Balsthal kam dazu. Dieser Weg hatte von alters her zum Grossen St. Bernhard geführt.

Basel war sich wohl bewusst, dass der Gotthardweg nicht nur distanzmässig der bequemste war, sondern auch deshalb, weil auf vielen Teilstrecken der damals äusserst wichtige Transport zu Wasser möglich war. Da lohnte es sich, dem Unteren Hauensteinpass besondere Aufmerksamkeit zu schenken und bereits von 1293 an «diplomatische Beziehungen» mit Luzern aufzunehmen. Die Untere Hauensteinstrasse wurde mehrmals neu angelegt, die heutige Strassenführung stammt aus den Jahren 1827–1830. Nicht genau datierbar sind die früheren Seilwinden, mit denen schwere Fuhrwerke gezogen oder gebremst werden

konnten. Für schwere Wagen benötigte man bis zu fünfzehn Pferde. Ein Höhepunkt war sicher das Jahr 1407, als Basel Olten erwarb. Die Einsicht, dass die Kräfte für Besitz im Mittelland nicht ausreichten, kam jedoch rasch; 1426 wurde Olten an Solothurn abgetreten.

#### *Wichtige Eigenheiten des Gotthardverkehrs und ihre Auswirkungen auf Basel*

Die zur Verfügung stehenden Quellen lassen den Schluss zu, der Warenverkehr über den Gotthardpass sei schon von 1300 an überdurchschnittlich gross gewesen; das Mittelalter war der Neuzeit auf diesem Gebiet schon sehr früh gewichen. Leider fehlen noch heute Vergleichszahlen von anderen Pässen, und die vorhandenen Transportstatistiken über den Gotthardverkehr sind alles andere als lückenlos. Bei den Transportmitteln hingegen herrschte das Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert hinein vor. Die Strecke Amsteg–Giornico wurde erst in den Jahren 1820–1830 zur Fahrstrasse ausgebaut, bis dahin gab es nur Saumtiere. Für den Winterverkehr, der uns Bewunderung abnötigt, wurden auch Ochsen eingesetzt.

Da besonders im Gebirge die Transportleute ihren gewohnten Wohnort nicht aufgeben wollten, kam es zu mehreren relativ kurzen Transportstrecken für die einzelnen Unternehmen. Von Basel bis an die italienische Grenze mussten die Waren mindestens achtmal umgeladen werden. Basler Spediteure fuhren höchstens nach Luzern; von dort bis Flüelen kam vor der Eröffnung der Axenstrasse im Jahre 1864 nur der Wasserweg in Frage. Dem Eigentümer der Ware fiel die Aufgabe zu, den Transport auf der ganzen Strecke zu überwachen. Er suchte lange Zeit behördlichen Schutz; die ersten Rechtsstreitigkeiten

Seite aus Andreas Ryffs eigenhändig geschriebenem Reisbüchlein mit einem Teil der Schilderung seines Gotthardübergangs im Jahre 1586.

Transkription: «... (Dorau)schet und tobet das wasser so grausam, dasz es einen, der solches nie gesehen, erschreckt, bisz dasz man schier gar uff die Schellenen hinauff kompt. Do ist ein gäher, stutziger, hoher stalden, durchausz mit steinen besetzt von einer gewelbten brucken hinauff bisz ahn ein eck oder scharpfen ranck des felsens. Do kompt man stracks unversehens zuo des Teiffels brucken, *Al Ponto Di Ferrino* genant. Das ist ein solliche brucken, die hoch ob dem wasser mit einem einzigen bogen oder gwelb von einem felsens in den anderen gebouwen ist. Zur rechten handt rauschet und rinnplet das wasser, die Rysz, einem hoch über die felsens herab entgegen. Grad under der brucken falt esz wider tieff über ein felsens hinab, und ist die brucken über 5 oder 6 schuoch nit breit. Dasselbig orth ist gantz herumb mit hohen felsens eng umbgeben und stypt das wasser so seer ... »

Anno: 1586/.

34:

„ ghet dem Eobal dz wasser so grausam, dz  
es einen der dalgens nie gesehene erschreckt,  
bis dz man schier gar uff die Schellenen  
hinauff kompt, do ist ein gäher stutziger  
hoher stalden, durchausz mit stein  
en besetzt von einer gewelbten brucken  
hinauff, bisz zu ein Eck oder scharpfen  
ranck des felsens, do kompt man str  
acks unversehens zuo des Teiffels  
brucken, *Al Ponto Di Ferrino* genant, dz  
ist ein delliger brucken, die sorg ob dem  
wasser, mit einem einzigen bogen od gro  
ß von einem felsens zu den anderen ge  
bouwen ist, zuo dergleichen laudt Rysz  
und rinnplet dz wasser die Rysz hinaus,  
sorg über die felsens herab entgegen, grad  
under der brucken falt es wider tieff  
über ein felsens hinab und ist die brucke  
über 5 oder 6 schuoch mit breit, dasselbig  
orth ist gantz herumb mit hohen felsens  
eng umbgeben, und stypt dz wasser so

Ende

zwischen den Städten Basel und Como begannen um 1290.

Von Jahrhundert zu Jahrhundert geriet der Gotthardpass aber auch mehr und mehr in den schlechten Ruf, er sei unerträglich teuer geworden. Die Zahl der zollpflichtigen Ortschaften zwischen Basel und Mailand war unvernünftig angestiegen. Im Berggebiet trieben die Susten (Niederlagshäuser an Saumtierwechselstellen) und Säumer- oder Teilergegnossenschaften die Gebühren in nur für sie spannende Höhen. Heute wird von Basel bis Mailand die Subventionskuh gemolken, früher war es die St. Gotthardkuh.

Basel setzte sich offiziell anscheinend erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts tatkräftig gegen diese Missbräuche zur Wehr. Vorher erinnerte sich die Geschäftswelt unserer Stadt an Ausweichmöglichkeiten, sobald der längere Weg nicht teurer zu stehen kam. Man wusste hier, dass der von Venedig stets gepflegte Brennerpass seit dem Jahre 1000 eine Strasse aufwies, der Arlbergpass seit 1309 einen Fahrweg. Die älteste Schweizer Alpenpassstrasse ist übrigens die von Napoleon erstellte Simplonstrasse. Der Splügenpass, welcher den Septimer ersetzte und dann gefährlichster Rivale des Gotthard wurde, war in Basel genau so bekannt wie der Lukmanier.

Nach 1800 war Basel dann tonangebendes Mitglied aller Konkordatskommissionen, die sich für den Ausbau des Saumpfadens zur Fahrstrasse, für die Herabsetzung der Gebühren und die Verkehrsbeschleunigung einsetzten. Basel fand dabei stets die Unterstützung Luzerns. Man kann sich geradezu fragen, ob Basel im Sonderbundkrieg unter anderem auch deshalb so zurückhaltend blieb, weil das reformierte Zentrum vom katholischen Zentrum so tatkräftige Hilfe in der Gotthardfrage erhalten hatte. Basel erreichte 1823 mit Luzerns Hilfe, dass auf der Strecke Basel-Luzern die

freie Transportkonkurrenz eingeführt und die Konzessionserteilung an bestimmte Unternehmen aufgehoben wurde. Zum Schutz des Strassenbelages war in Basel erstmals 1759 ein Verbot schmaler Radfelgen an Wagen erlassen worden; Luzern half, diese Massnahme auf der ganzen Gotthardstrecke durchzusetzen. 1829 bat Basel Luzern, man sollte für sämtliche Gotthardtransporte eine Warenassekuranz (Versicherung) einrichten. 1835 kam, was ohne Luzerns Einverständnis nie gekommen wäre, eine päpstliche Bewilligung für Feiertagsfahrten der Basler Transportfirma Iselin auf der Strecke Basel-Luzern. Ein erster päpstlicher Gotthardpassdispens für Feiertagtransporte stammt aus dem Jahre 1617, scheint aber bald nicht mehr ausgenützt worden zu sein.

#### *Einige Basler Namen*

Wenn der erwähnte Rudolf Wackernagel behauptet, das Konzil von 1431–1447 habe deswegen in Basel stattgefunden, weil zahlreiche Verkehrswege «hier mit der Strasse zum Gotthardpasse zusammentrafen», so empfinden wir dies heute als etwas übertrieben; sein Hinweis auf die günstige Verkehrslage hätte auch andere Alpenpässe einschliessen müssen. Lange nicht alle Konzilsteilnehmer aus dem Süden benützten den Gotthard.

Bedeutender dürfte der Gotthardpass für die Basler Familie Irmi (auch Army) gewesen sein; sie durfte sich im 15. und im 16. Jahrhundert der Freundschaft der Herzöge Sforza in Mailand und des Hauses Medici in Florenz erfreuen. Im Zusammenhang mit dem Gotthardverkehr stossen wir im 16. Jahrhundert ferner auf die Papiermacherfamilien Halbisen und Gallizian. Massgeblich mag der Verkehr dazu geführt haben, dass man in Basel zu dieser Zeit nun die arabischen Zahlen benützte und das Wechselgeschäft betätigte. Schliesslich müs-

Ausschnitt aus dem Postwagenfahrplan vom 1. Juli 1850, die Gotthardroute zwischen Basel und Camerlata betreffend.

<i>Abgang von</i>				<i>Ankunft in</i>							
Départ de		Vor-mittag		Nach-mittag		Arrivée à		Vor-mittag		Nach-mittag	
U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
<b>LUZERN - MAILAND.</b>											
Lužern pr. Dampfboot . . . . .	5	.	.	.	.	Fluelen . . . . .	7	45	.	.	.
Fluelen . . . . .	8	.	.	.	.	Altdorf . . . . .	8	20	.	.	.
Altdorf . . . . .	8	20	.	.	.	Ursern . . . . .	.	.	1	10	.
Ursern . . . . .	.	.	1	40	.	Airolo . . . . .	.	.	5	35	.
Airolo . . . . .	.	.	5	55	.	Bellinzona . . . . .	.	.	10	50	.
Bellinzona . . . . .	.	.	11	5	.	Lugano . . . . .	3	.	.	.	.
Lugano . . . . .	3	15	.	.	.	Camerlata . . . . .	6	30	.	.	.
Camerlata pr. Eisenbahn	7	40	.	.	.	Mailand . . . . .	10	30	.	.	.
<b>MAILAND - LUZERN.</b>											
Mailand pr. Eisenbahn . . . . .	.	.	2	15	.	Camerlata . . . . .	.	.	4	.	.
Camerlata . . . . .	.	.	4	30	.	Lugano . . . . .	.	.	7	45	.
Lugano . . . . .	.	.	8	.	.	Bellinzona . . . . .	.	.	11	30	.
Bellinzona . . . . .	.	.	11	45	.	Airolo . . . . .	6	.	.	.	.
Airolo . . . . .	6	15	.	.	.	Ursern . . . . .	10	10	.	.	.
Ursern . . . . .	10	35	.	.	.	Altdorf . . . . .	.	.	2	50	.
Altdorf . . . . .	.	.	2	55	.	Fluelen . . . . .	.	.	3	20	.
Fluelen . . . . .	.	.	5	.	.	Lužern . . . . .	.	.	7	45	.
<b>LUZERN - BASEL, Tagkurs.</b>											
Lužern . . . . .	8	.	.	.	.	Sursee . . . . .	10	10	.	.	.
Sursee . . . . .	10	15	.	.	.	Zofingen . . . . .	.	.	12	20	.
Zofingen . . . . .	.	.	12	50	.	Olten . . . . .	.	.	1	35	.
Olten . . . . .	.	.	1	40	.	Liestal . . . . .	.	.	4	25	.
Liestal . . . . .	.	.	4	30	.	Basel . . . . .	.	.	6	15	.
<b>BASEL - LUZERN, Tagkurs.</b>											
Basel . . . . .	7	30	.	.	.	Liestal . . . . .	9	15	.	.	.
Liestal . . . . .	9	20	.	.	.	Olten . . . . .	.	.	12	10	.
Olten . . . . .	.	.	12	15	.	Zofingen . . . . .	.	.	1	.	.
Zofingen . . . . .	.	.	1	30	.	Sursee . . . . .	.	.	3	40	.
Sursee . . . . .	.	.	3	45	.	Lužern . . . . .	.	.	6	.	.
<b>LUZERN - BASEL, Nachtkurs.</b>											
Lužern . . . . .	.	.	8	.	.	Sursee . . . . .	.	.	10	15	.
Sursee . . . . .	.	.	10	15	.	Zofingen . . . . .	.	.	12	20	.
Zofingen . . . . .	12	20	.	.	.	Olten . . . . .	1	5	.	.	.
Olten . . . . .	1	10	.	.	.	Liestal . . . . .	3	50	.	.	.
Liestal . . . . .	3	50	.	.	.	Basel . . . . .	5	35	.	.	.
Obiger Kurs influenzirt in Olten mit einem Neuchatel-Biel-Solothurn-Aarau-Kurs; Fahrt abwärts.											
<b>BASEL - LUZERN, Nachtkurs.</b>											
Basel . . . . .	.	.	7	.	.	Liestal . . . . .	.	.	8	40	.
Liestal . . . . .	.	.	8	40	.	Olten . . . . .	.	.	11	25	.
Olten . . . . .	.	.	11	30	.	Zofingen . . . . .	12	15	.	.	.
Zofingen . . . . .	12	15	.	.	.	Sursee . . . . .	2	20	.	.	.
Sursee . . . . .	2	20	.	.	.	Lužern . . . . .	4	30	.	.	.
Obiger Kurs influenzirt in Olten mit dem Aarau-Solothurn-Biel-Neuchatel-Kurs; Fahrt aufwärts.											

sen die Familien Offenburg und Ryff erwähnt werden. Bekannt wurde ein positives Urteil über den Gotthardpass von Andreas Ryff (1550–1603): lieber wolle er zweimal über den Gotthard als einmal über den Splügen reisen. Als Basel 1501 eidgenössisch wurde, kamen zu den wirtschaftlichen Interessen auch politische Verpflichtungen. Das neue Bundesglied musste seine Bundestreue sofort mit der Entsendung von Truppen für die Mailänderzüge beweisen. Die Safranzunft schickte 62 Zunftgenossen nach Marignano, die Schlüsselzunft neun, von denen drei den Tod fanden. Angesehener war das Landvogtamt in den ennetbirgischen Vogteien, das nun auch Baslern offenstand. Basel hat wohl nicht viele charmantere Komplimente erhalten als das von Paul Koelner publizierte «Sonetto» der Stadt Lugano an den hohen Stand Basel über die mustergültigste Amtsführung des Basler Landvogtes Matthias Geymüller (Vogt auf Lauis 1747–1752).

Hauptsächlich im 17. und im 18. Jahrhundert war der Ausdruck «Ordinari»-Fuhr für die oft schon fahrplanmässigen Transporte jener Firmen üblich, die auf einer bestimmten Strecke das Transportprivileg hatten. Auf dem Gotthardteilstück von Basel nach Luzern konnten sich neben Luzernern auch Basler beteiligen. 1807 kam diese Fuhr nach drei Generationen Iselin (Hieronymus der Ältere, Johann Jakob, Hieronymus der Jüngere) an Achilles Miville. Auch J. Märkten, Rappenwirt zu Basel, führte derartige Transporte aus.

### *Basels Interesse an der durchgehenden Strasse*

Das berühmte Bild der Gotthardpostkutsche von Rudolf Koller stammt aus dem Jahre 1873, als die Arbeiten für den Bau der Eisenbahnlinie bereits kräftig im Gange waren. Mit dem Wegfall der Postkutsche verschwand am

Gotthard nicht die «gute alte Zeit» oder gar das Mittelalter; Postkutschen waren von 1830 bis 1882 in Betrieb. Eindeutig trugen sie nicht bloss zur Bequemlichkeit, sondern auch zur Beschleunigung bei, Reiter ausgenommen. Ein gedruckter, leider nicht datierter Zeitplan für Pferdepostkurse gibt für die Strecke Basel–Mailand 68½ Stunden Reisezeit an: Basel–Luzern 19, Luzern–Altdorf (Schiff bis Flüelen) 8, Altdorf–Gotthard 12, Gotthard–Bellinzona 12, Bellinzona–Chiasso 10, Chiasso–Mailand 7½ Stunden. Dies dürften die Zeiten vom Anfang des durchgehenden Fahrverkehrs bis 1835 gewesen sein. In diesem Jahr brachte nämlich das erste Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee eine für die damalige Zeit unerhörte Zeitersparnis, es legte die Strecke Luzern–Flüelen in 2½ Stunden zurück. Gerade deswegen wurde die Seeroute auch nach der Eröffnung der Axenstrasse beibehalten. Beim mittelalterlichen Nauenbetrieb hatte man übrigens auf dem See bei Sturmwetter einen ganzen Tag verlieren können.

Wichtig für Basel ist, dass die erste Vierwaldstättersee-Dampfschiffgesellschaft, Friedrich Knörr und Sohn AG, nur deshalb so leicht gegründet werden konnte, weil die Basler Geschäftswelt den Löwenanteil der Aktien gekauft hatte. Im Zusammenhang mit dem Strassenbau wird als grosszügiger Darlehensgeber das Basler Bankhaus Ehinger & Co genannt; es berücksichtigte die Kantone Uri und Tessin in gleicher Weise.

Dass die so gebührenreiche Gotthardroute auch nach dem Bau der Strasse durchaus ernst zu nehmender Konkurrenz unterworfen war, zeigt folgendes, Basel betreffendes Beispiel. 1844 gewährte der Kanton Uri der Basler Bank- und Speditionsfirma Benedikt La Roche-Stehelin ein Drittel Zollnachlass, und zwar «in Berücksichtigung der fortwährenden



Bemühungen um das Interesse des Gotthard-passes». Benedikt La Roche hatte versprochen, einen Teil einer ihm zugefallenen Sendung von Maschinenwaren nach Italien über den Gotthard zu schicken.

Unmittelbar nach dem Beschluss der ersten Bundesversammlung im November 1848, alle Postbetriebe seien vom Bund zu übernehmen, wählte der Bundesrat dann Benedikt La Roche-Stehelin zum ersten eidgenössischen Generalpostdirektor. Auf seinen Einfluss dürfte der so bekannt gewordene eidgenössische Pferdepostwagenkurs Flüelen-Camerlata (südlich Como) zurückgehen; von dort weg konnte man nämlich nach Mailand bereits die Eisenbahn benützen.



Achilles Bischoff (1795–1867), Schöpfer des eidgenössischen Zollwesens, Mitgründer der Schweizerischen Centralbahngesellschaft.

Benedikt La Roche (1802–1876), erster eidgenössischer Generalpostdirektor, Initiant des Pferdepostwagenkurses Flüelen-Camerlata (bei Como).

*Basels wichtigster Beitrag zur Gotthardbahn: die Schweizerische Centralbahn (SCB)*

Basels wichtigster Beitrag zur Erstellung der Gotthardbahn erfolgte genau dreissig Jahre vor der Eröffnung der Gotthardlinie; am 26. August 1852 wurde hier provisorisch die Schweizerische Centralbahngesellschaft gegründet. An sie erinnern in Basel noch heute die Namen Centralbahnplatz und Central-



bahnstrasse; das Betriebsnetz der Gesellschaft ging am 1. Januar 1901 an die Schweizerischen Bundesbahnen über.

Die SCB hatte das ausserordentliche Glück, die in der ganzen Schweiz wegen ihrer Verdienste bei der Gründung des Schweizerischen Bundesstaates bestbekannte Basler «Vierermannschaft» für die Mitarbeit zu gewinnen. Achilles Bischoff (1795–1867), der Schöpfer des eidgenössischen Zollwesens, schied zwar wegen eines Schlaganfalls schon im Gründungsjahr aus, und der erwähnte erste eidgenössische Generalpostdirektor, Benedikt La Roche-Stehelin (1802–1876), beschränkte sich auf ein persönliches Eingreifen in der Anfangsphase. Den beiden anderen Männern

Johann Jakob Speiser (1813–1856), Schöpfer des eidgenössischen Münzsystems, 1852 zum Direktor der Schweizerischen Centralbahn gewählt, starker Befürworter einer Gotthardbahn.

Carl Geigy (1798–1861), seit 1837 an Eisenbahnfragen interessiert, wurde 1852 Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Centralbahn.

hingegen müssen wir mehr als einen Satz widmen. Alle vier waren sich im Hauptziel einig: Es muss eine Eisenbahnlinie von Basel nach Luzern gebaut werden, damit später von dort aus eine Gotthardbahn in Angriff genommen werden kann.

Johann Jakob Speiser (1815–1856) schuf das noch heute gültige Münzsystem; die Vorderseite der meisten Münzen hat übrigens nie ei-

ne Änderung erfahren. Er hatte in Frankreich und England das Eisenbahnwesen kennengelernt und nach seiner Rückkehr nach Basel 1843 eine Bank gegründet. 1852 wurde er zum Direktor der SCB gewählt. Noch vor der Eröffnung des ersten Teilstückes sprach er sich am 19. August 1853 an einer von acht Kantonen in Luzern durchgeführten Konferenz für eine Gotthardbahn aus. Er starb an einem Krebsleiden, noch bevor der Hauensteintunnel betriebsbereit war. Die Bauarbeiten hatten übrigens nur so rasch durchgeführt werden können, weil es Speiser geglückt war, bei Pariser Bankhäusern Aktien für 17 Millionen Franken unterzubringen und später anderweitig nochmals für 15 Millionen (Basler Banken übernahmen 5 Millionen, der Kanton Basel-Stadt 1,5 Millionen, der Kanton Basel-Landschaft 1 Million).

Wie sah nun das unter Speisers Direktion mit Hilfe des deutschen Ingenieurs Etzel ausgeführte Stammnetz des SCB aus? Die Strecke Basel–Liestal konnte zuerst, am 19. Dezember 1854, eröffnet werden. Es war dies nach der Linie St-Louis–Basel (1844) und der Linie Zürich–Baden (1847) die dritte Eisenbahnstrecke in der Schweiz. Die Fortsetzung nach Sissach wurde am 1. Juni 1855, jene von Sissach nach Läfelfingen am 1. Mai 1857 und jene von Läfelfingen nach Olten mit dem Hauensteintunnel am 1. Mai 1858 dem Betrieb übergeben. Inzwischen, seit dem 9. Juni 1856, verkehrten bereits Züge von Olten nach Emmenbrücke, vom 1. Juni 1859 an konnte die SCB von Basel nach Luzern durchfahren. Dort stiegen die Reisenden noch bis zum 1. Juni 1882 auf das Schiff um. Bis 1860 gab es in Basel nur einen provisorischen Bahnhof (Lange Gasse 83), ihm folgte der Centralbahnhof, der erste Gemeinschaftsbahnhof mit der französischen Linie nach Strassburg. Am 1. Januar 1901 erhielt er den Namen Bahnhof Ba-

sel SBB. Die prekären Verkehrsverhältnisse führten zur Tieferlegung der Geleise am gleichen Ort, was die Beseitigung der Barrieren und die Errichtung von Strassenbrücken ermöglichte. Vor 75 Jahren, am 24. Juni 1907, konnte der gegenwärtige Bahnhof Basel SBB eröffnet werden. Die Tieferlegung war nicht gerade mustergültig durchdacht worden, sie verunmöglichte nämlich jede Erweiterung der Geleiseanlagen.

Das Stammnetz der SCB ging aber noch weiter. Ihm ist hauptsächlich zuzuschreiben, dass Olten schweizerischer und Basel internationaler Eisenbahnknotenpunkt wurden. Von 1856 an konnte man nämlich von Olten auch nach Aarau fahren; die geplante Verlängerung nach Baden war der von Zürich aus geleiteten Nordostbahn zugefallen. Ein Jahr später folgten die Strecken Olten–Bern und Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel. Diese Linien hatten nicht nur die Aufgabe des Zubringerdienstes. Wie in früheren Jahrhunderten sicherte sich Basel Ausweichmöglichkeiten für den Fall, dass am Gotthard etwas schief gehen sollte. Bis etwa 1865 war der Bau der Gotthardbahn nicht sicher. Es gab ein Splügen-, ein Lukmanier- und ein Simplonprojekt.

Carl Geigy (1798–1861), Vater von Rudolf Geigy-Merian, überliess den Ausbau seiner Farbholzmühle zur chemischen Fabrik dem Sohn und widmete sich dafür vermehrt öffentlichen Ämtern. Seit 1837 interessierte er sich für Eisenbahnfragen. 1850 wurden er und der Winterthurer Ingenieur Melchior Ziegler vom Bundesrat beauftragt, ein Gutachten über finanzielle, kommerzielle und politische Eisenbahnfragen auszuarbeiten; das technische Gutachten war den englischen Ingenieuren Robert Stephenson (Sohn des Erfinders der Dampflokomotive) und Henry Swinburne übertragen worden. Geigy schlug die Mitwirkung des Bundes vor; sein vom Bundesrat

übernommener Vorschlag wurde jedoch im Sommer 1852 von den eidgenössischen Räten abgelehnt. Die SCB durfte sich glücklich schätzen, dass er sich gerade damals dazu bereit erklärte, das Verwaltungsratspräsidium zu übernehmen. Die Mitstreiter Bischoff und Speiser kannte er bereits, seine Kenntnisse des englischen Projektes beeinflussten das Stammnetz der SCB wesentlich. Besonders nach dem unerwarteten Tode Speisers war sein Rat sehr wertvoll.

### *Vom Zürcher Eisenbahnkönig Escher in den Schatten gestelltes Basel*

Ein Vierteljahr vor seinem Tode, im Juli 1856, hatte Johann Jakob Speiser dem Zürcher National- und Regierungsrat sowie Spitzenmann der Nordostbahn-Gesellschaft, Dr. Alfred Escher, geschrieben, es wäre erfreulich, wenn sich die NOB und die SCB gemeinsam zum Bau einer Gotthardbahn entschliessen könnten. Erst 1863, als Speiser und Geigy bereits gestorben, Bischoff seit langem invalid und La Roche an Eisenbahnfragen nicht mehr sonderlich interessiert waren, fanden sich Escher und damit der Kanton Zürich bereit, sich für den Bau einer Gotthardbahn einzusetzen. Dieser plötzliche Gesinnungswechsel Eschers ist bisher von sämtlichen Historikern mehr registriert als begründet worden. Escher durfte für sich sicher beanspruchen, die Gotthardbahn verwirklicht zu haben; in der gesamten Ostschweiz zog er sich aber auch den Ruf eines Verräters zu. Er starb im Eröffnungsjahr 1882, an der Eröffnungsfeier konnte er krankheitshalber nicht teilnehmen.

Die Gotthardbahn, erst 1909 von den SBB übernommen, war bekanntlich eine internationale Angelegenheit; die Schweiz hätte dieses Werk schon aus finanziellen Gründen nicht allein bewältigen können. Solange Oberitalien österreichisch war, schien ein Eisen-

bahnübergang im Raume des Kantons Tessin nicht angezeigt. Als der sardinische Aussenminister Cavour 1859 erstmals bekanntgab, die Grenzübergangsstelle zwischen Italien und der Schweiz sei von sekundärer Bedeutung, fielen die Chancen des Splügenprojektes zugunsten eines Überganges, der den Kanton Tessin berücksichtigte. Der Kampf zwischen Lukmanier und Gotthard ging Italien nicht mehr viel an, er begann erst in Bellinzona. Ob sich Escher wohl von deutschen Geldversprechungen beeinflusst vom Lukmanier zum Gotthard umstimmen liess?

Immerhin zog Escher seine Konsequenzen, bevor er die Ehre hatte, Bismarck persönlich vorgestellt zu werden. Vermittler einer Audienz beim mit dem preussischen König Wilhelm in Baden-Baden weilenden Bismarck war der badische Ministerpräsident von Roggenbach. Sie fand Anfang September 1865 in Bismarcks Ferienwohnung statt. Niemand nahm davon Kenntnis, dass Eschers Reisebegleiter, der Basler Bürgermeister Johann Jakob Stehlin (1803–1879) auch eingeladen wurde.

Im Schatten Eschers waren noch etliche Basler für die Gotthardbahn tätig. An erster Stelle muss Dr. Wilhelm Schmidlin (1810–1872) genannt werden. Er stammte aus einer Familie, die das Bürgerrecht der Baselbieter Gemeinde Giebenach besass; 1835 erhielt er das Basler Bürgerrecht «wegen Treue zur Stadt in der Zeit der Not». Er war sprachlich und mathematisch begabt, Lehrer am Gymnasium und Rektor des damaligen Realgymnasiums und der Gewerbeschule. Schon 1850 war er Sekretär der bundesrätlichen Experten Geigy und Ziegler; er übersetzte die englische Expertise von Stephenson und Swinburne für den Bundesrat ins Deutsche. Seine Karriere beendete er als Mitglied und dann Präsident des Direktiums der Centralbahn. 1861 sass er in ei-

Erste Seite des Protokolls der Gotthardbahn-Konferenz vom 7./8. August 1863 in Luzern. Basel-Stadt war vertreten durch Bürgermeister Johann Jakob Stehlin und Rathsherr Alphons Koechlin. Baselland nahm nicht teil, und zwar im Vertrauen darauf, dass keine Beschlüsse gefasst würden, die nicht im allgemeinen Interesse der beteiligten Kantone lägen.

# Protokoll

— über die —

in Luzern am 7. und 8. August 1863 stattgefundenen

Konferenz betreffend eine Gotthards-eisenbahn.

Die hiesige Regierung von Luzern schloß sich Besonderen vom 22. Juli 1863 an die f. Regierungen von Zürich, Basle, Uri, Schwyz, Unterwalden ob dem Wald und nid dem Wald, Zug, Glaroburg, Solothurn, Lucerne, Appenzell A. u. S., Appenzell O. u. S., Valais und Neuchâtel, ferner an die hiesigen Direktionen der Zentralbahn und Nordostbahn, und an den hiesigen Statthalter von Luzern in Einladung zur Theilnahme an einer auf den 7. August, Mittwochs 10 Uhr anberaumten und im Gasthaus St. Peter zu Luzern abgehaltenen Konferenz betreffend eine Eisenbahn über den R. Gotthard.

Zu dieser Konferenz erschienen fanden zum Theil. unsere an der Konferenz:

als Abgeordnete der f. Regierung von Zürich:

Gen. Regierungsrath Benz und  
Flaegler;

als Abgeordnete der f. Regierung von Basle:

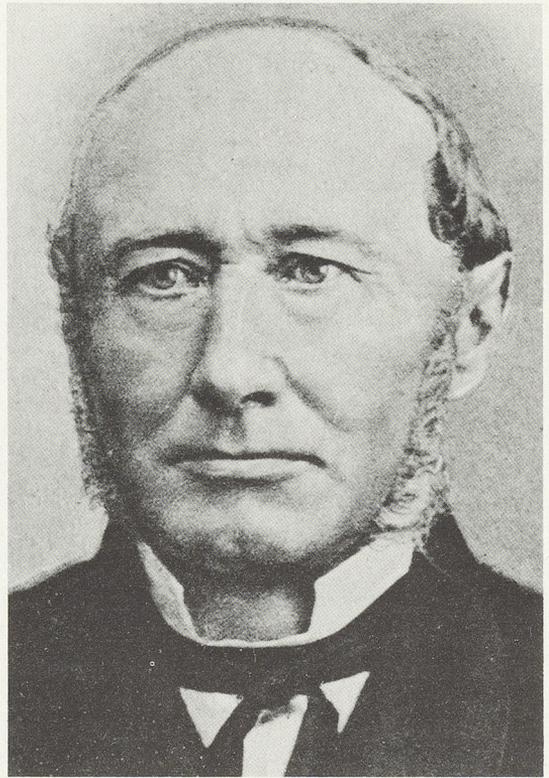
Gen. Regierungsrath Strochmar und  
Schenk;

als Abgeordnete der f. Regierung von Luzern:

Gen. Regierungsrath König  
Gula und  
R. Meyer;

als Abgeordnete der f. Regierung von Uri:

Gen. Landammann Machin und  
Jungmann K. H. Müller;



nem Fünferkomitee «für Anstrengung einer Gotthardbahn», das im Auftrag einer Reihe von Kantonen, aber noch ohne Zürich, die Verwirklichung dieser Bahnlinie zu erreichen suchte. 1863 wurde er Mitglied jenes Ausschusses, in dem auch Escher sass. Am 4. November 1871 erfolgte Schmidlins Wahl in den Verwaltungsrat der Gotthardbahn; als Delegierter des Bundesrates erhielt am 15. November Bürgermeister Stehlin dort einen Sitz, er wurde Vizepräsident.

Ein dritter Verwaltungsratssitz ging an den Basler Ständerat Alphons Koechlin (1821–1893). Eines der beiden schweizerischen Mitglieder im Syndikatskomitee war der Basler Bankier Eduard Zahn-Rognon

(1820–1887), den anderen Sitz sicherte sich Escher. Dr. Karl Stehlin (1831–1881), Sohn des Bürgermeisters und Basler Ständerat, kam 1876 in den Verwaltungsrat und wurde im letzten Lebensjahr Präsident. Schliesslich wurde Johann Jakob Schuster-Burckhardt (1838–1901), der seine Bankierkarriere als Teilhaber der Bank von Speyr begonnen hatte, 1890 Verwaltungsratspräsident der Gotthardbahn.

Bevor die Gotthardbahn 1909 den SBB einverleibt werden konnte, kam es zu einem längeren Rechtsstreit. Der Bundesrat betraute den Juristen und Basler Ständerat Dr. Paul Scherrer (1862–1935) mit der Vertretung der schweizerischen Interessen. Der ande-



re damals sehr bekannte Basler Jurist, Prof. Dr. Paul Speiser (1846–1935), Regierungsrat und Nationalrat, wurde mit der Abfassung eines Gutachtens beauftragt, das die Absichten des Bundesrates zu verteidigen suchte. Paul Speiser war ein Sohn des ersten Centralbahndirektors.

### *Basler Pläne für einen Autotunnel*

Ingenieur Eduard Gruner-Schwalm (geboren 1905) begann schon 1928, sich über einen Tunnel für Autos Gedanken zu machen. Anreiz hatte dem Studenten Gruner die Bemerkung eines Professors gegeben, man hätte gerne einen besseren Gotthardbahntunnel gebaut, wenn die Werkzeuge dies erlaubt hätten.

Johann Jakob Stehlin (1803–1879), Basler Bürgermeister, der mit Alfred Escher 1865 im Zusammenhang mit dem Gotthardbahn-Projekt an einer Audienz bei Bismarck in Baden-Baden teilnahm und dessen Sohn Karl (1831–1881) Mitglied und zuletzt Präsident des Verwaltungsrates der Gotthardbahn wurde.

Wilhelm Schmidlin (1810–1872), Mitglied und später Präsident des Direktoriums der Centralbahn, 1871 Mitglied des Verwaltungsrates der Gotthardbahn.

Ständerat Alphons Koechlin (1821–1893), Mitglied des Verwaltungsrates der Gotthardbahn.

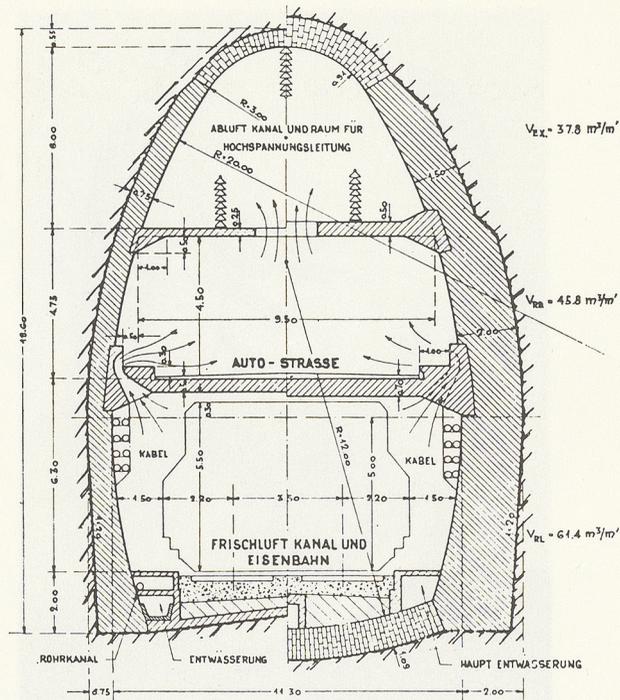
Als arbeitsloser Diplomierter fragte er sich nun, was man mit den neuesten Werkzeugen erreichen könnte. Im Oktober 1935 erschien in der Schweizerischen Bauzeitung die erste Projektstudie mit einem 15 km langen Basistunnel von Göschenen nach Airolo und einem 9,8 km langen Scheiteltunnel von Hospental nach Albinasca (Bedretto). Publikationen und Vorträge erregten hauptsächlich mitleidiges Lächeln und Spott. Schliesslich durfte 1939 an der Landesausstellung in Zürich ein Modell ausgestellt werden.

Bereits 1948 publizierte Eduard Gruner das Projekt für einen 48 km langen Basistunnel von Amsteg nach Bodio; die für einen internationalen Kongress in Rotterdam in englischer Sprache abgefasste Studie trägt den Titel «European-Divide-Traffic-Tunnel». Der vorgeschlagene Tunnel sollte der Eisenbahn und der Strasse dienen. Davon ausgehend, dass der Bergdruck einen möglichst schmalen Tunnel verlange, während die Höhe nebensächlich sei, nahm Eduard Gruner, der den Tunnelbau in den USA genau studiert hatte, die Form des gotischen Kirchenfensters zum Vorbild. Das «Erdgeschoss» ist für die Eisenbahn und die Luftzufuhr gedacht. Im «ersten Stock» befindet sich die Strasse, im schmalen «Estrich» die Entlüftung. Ein späterer Zusatz sollte das politische Problem Splügen/Gotthard durch die

Errichtung eines von Somvix aus gehenden Seitentunnels lösen helfen.

1938 publizierte Architekt Paul Hosch-Wakernagel (1886–1975) eine viersprachige Studie für einen 25 m neben dem Eisenbahntunnel zu erstellenden Autotunnel. Die SBB hätten ein Geleise der Bauleitung zur Verfügung stellen müssen, die Bauzeit wurde mit den Jahren 1939–11941 angegeben. Davon waren weder SBB noch Armeeleitung begeistert.

Projekt von Eduard Gruner für einen 48 km langen kombinierten Auto-Eisenbahn-Tunnel durch den Gotthard aus dem Jahre 1948. Man beachte die <gotische> Form des Tunnelprofils (rechts).



### ST. GOTTHARDPASS

