

100 Jahre Eisenbahnlinie Basel-Delsberg

Autor(en): Alex Amstein
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1975

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/783905f7-6115-494c-aea8-67044b6741da>

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>

100 Jahre Eisenbahnlinie Basel–Delsberg

Alex Amstein



Am 25. September 1975 waren auf den Tag 100 Jahre vergangen, seitdem die Eisenbahnlinie von Basel durch das Birstal nach Delsberg dem Betrieb übergeben wurde. Diese Strecke weist zusammen mit ihren Fortsetzungen Richtung Pruntrut–Delle und Münster–Biel eine wechselvolle Geschichte auf. Aber nicht nur vom historischen Standpunkt aus verdient die Birstallinie besondere Erwähnung: vielen Baslern ist die Reise über Delsberg nach den Freibergen oder durch die romantische Klus und den Grenchenberg nach Biel ein Erlebnis, an dem man immer wieder Gefallen findet. Tatsächlich erreicht der Reisende über die «Juralinie», wie man in Basel die Verbindung über Delsberg einfachheits halber nennt, die westschweizerischen Zentren, ohne sich in den Schwerpunktverkehr Zürich–Olten–Bern einordnen zu müssen. Das ist für Basel mit seinen engen Beziehungen zum französischen Sprachbereich zweifellos ein Vorteil. Nicht immer stand jedoch bei den Eisenbahnverbindungen nach dem westlichen Jura die Verbindung Basel–Westschweiz im Vordergrund der Interessen. Davon soll im folgenden die Rede sein.

Etwas Geschichte

Vier Eisenbahnstrecken verbinden Basel mit dem schweizerischen Binnenland. Von Osten nach Westen sind es die Rheintallinie Basel–Winterthur, die Bözberglinie Basel–Zürich, die Hauensteinlinie Basel–Olten–Luzern/Bern und die Birstallinie Basel–Delsberg–Biel–Westschweiz. Chronologisch sind die vier Verbindungen nicht in der gleichen Reihenfolge entstanden. Ähnlich wie heute beim Nationalstrassenbau drang man zuerst von Basel möglichst di-

rekt Richtung Mittelland vor. Als erste Strecke wurde die Hauensteinlinie Basel–Läufelfingen–Olten 1858 dem Betrieb übergeben. Dass man der topographisch viel schwierigeren Route durch den Jura gegenüber einer Verbindung längs des Rheins den Vorzug gegeben hatte, lag nicht nur in der erwähnten zentralen Lage des Hauensteins, sondern auch in der Tatsache begründet, dass bereits 1856 die badische Hochrheinlinie Basel–Waldshut eröffnet worden war, und dass es wenig sinnvoll gewesen wäre, eine Parallellinie auf dem diesseitigen Rheinufer zu erstellen. Diese Erwägungen erwiesen sich als richtig. Die Hauensteinlinie bot nicht nur von Anfang an gute Verbindungen Richtung Luzern und Bern/Westschweiz, sondern gleichzeitig auch die Möglichkeit, im Verkehr Basel–Zürich die Route über Waldshut/–Turgierfolgreich zu konkurrenzieren. Fortan blieb der Hauenstein die wichtigste Verbindung Basels mit dem schweizerischen Binnenland. Dies insbesondere auch, nachdem 1916 die hinderliche Bergstrecke Sissach–Läufelfingen–Olten durch die Hauenstein-Basislinie über Gelterkinden/Tecknau ersetzt wurde.

Allzulange dauerte es in der Frühzeit der Eisenbahn allerdings nicht, bis die Eisenbahnpioniere neue Projekte mit Ausgangspunkt Basel vorlegten. Waren die sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts dem Bahnbau eher abträglich, so schuf die Bundesverfassung von 1871 mit dem Übergang der Eisenbahnhoheit von den Kantonen an den Bund neue Voraussetzungen für die Verwirklichung reifer Bauvorhaben. 1875 wurde die Bözbergbahn als direkte Verbindung Basel–Zürich dem Betrieb übergeben, und im gleichen Jahr – genau am 25. September – eröffnete die Bahnge-



sellschaft «Jura bernois» die 37 km lange Strecke Basel–Delsberg.

Über Delsberg nach Paris

Im Gegensatz zum Bözberg, der schon damals vorwiegend auf die heutige Aufgabe ausgerichtet war, war die Strecke Basel–Delsberg anfänglich nur zum geringsten Teil für ihre heutige Zweckbestimmung gedacht. Neben der Erschliessung des Birstals sollte sie vorwiegend eine internationale Funktion erfüllen: Im 1870er Krieg war das Elsass an Deutschland zurückgefallen, so dass die herkömmliche Strecke Basel–Belfort über deutsches Gebiet führte. Der Wunsch, diese Klippe durch eine direkte Verbindung Schweiz–Frankreich zu um-

Wenn es einer Aushilfe bedarf, kommt die Dampflok wieder zu Ehren.

gehen, lag deshalb nahe. Dem Vorhaben kam der Umstand zugute, dass der Berner Jura im gleichen Zeitpunkt für die Erschliessung durch die Eisenbahn «reif» geworden war. So wurde die Linienführung nicht nur von Basel, sondern auch von Bern aus auf den Grenzübergang Delle ausgerichtet. Von beiden Städten erreichte man dieses Ziel ohne Fahrtrichtungswechsel, von Basel durch das Birstal und von Bern über Biel–Tavannes–Münster. In Delsberg trafen die beiden Linien zusammen. Noch heute erklärt sich die lästige Spitzkehre der Züge Basel–Westschweiz in Delsberg aus

der Lage des Bahnhofs entsprechend seiner ursprünglichen Zweckbestimmung.

Im Wandel der Zeiten

Der internationale Verkehr Basel–Delle (–Belfort–Paris) blieb der Birstallinie bis zum Ersten Weltkrieg erhalten. Danach stand wieder der Weg durch das französische Elsass offen. Fast gleichzeitig trat dafür im Verkehr durch den Berner Jura ein anderer Wandel ein. Im Hinblick auf die Eröffnung der Lötschbergbahn suchte die französische Ostbahngesellschaft die Simplonzufahrt Paris–Vallorbe (–Brig) über ihre eigene neue Route Paris–Delle (–Bern–Brig) zu konkurrenzieren. Sie beteiligte sich deshalb am Aktienkapital der BLS, und ermöglichte auf diese Weise den Bau der Basislinie Münster–Lengnau als zusätzliche Wegverkürzung. 1913 wurde die Lötschbergbahn und 1915 die Strecke Münster–Lengnau eröffnet. Rund 25 Jahre vermochte die angestrebte Konkurrenz einige Früchte zu tragen, wenngleich die ursprünglichen Hoffnungen bei weitem nie erfüllt wurden. Mit dem Übergang der französischen Privatbahnen an die SNCF fiel 1938 der Konkurrenzgedanke dahin. Nach dem Zweiten Weltkrieg konzentrierte sich der französische Simplonverkehr mehr und mehr auf die elektrifizierte Strecke Paris–Dijon. Dadurch verlor der Grenzübergang Delle weitgehend seine ehemalige Bedeutung.

Basel–Westschweiz durch den Jura

Wer heute mit dem Städteschnellzug von Basel nach Biel reist, wird höchstens durch die erwähnte Spitzkehre in Delsberg daran erinnert, dass die Linienführung nicht unbedingt ideal ist. Nichts zeugt aber mehr davon, dass die Route in ihrer heutigen

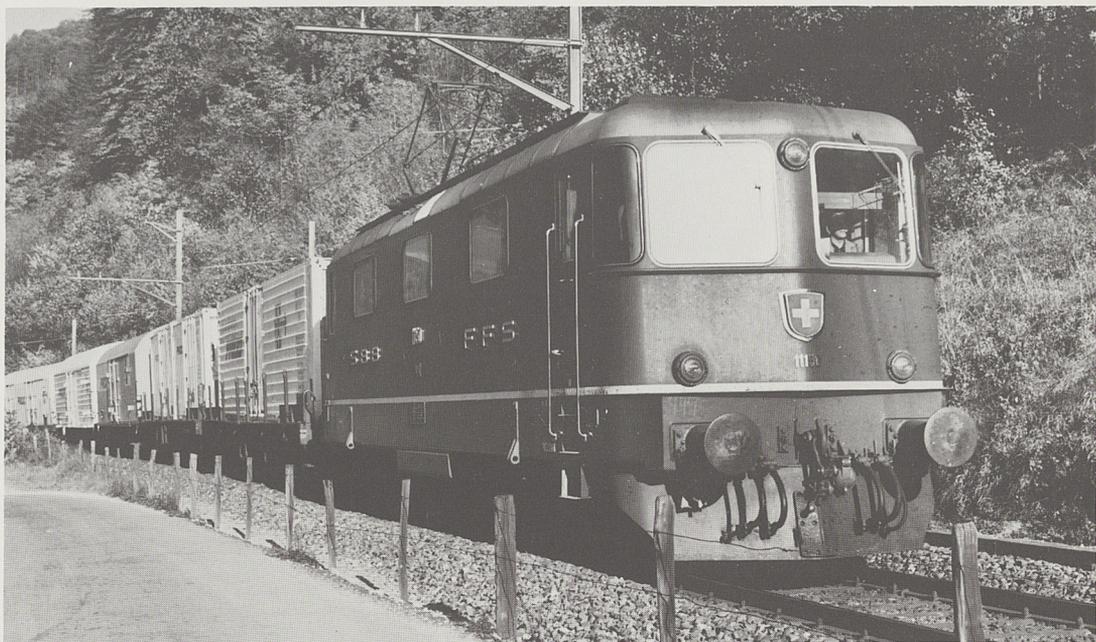
Form aus zwei eisenbahngeschichtlich ganz verschiedenen Komponenten besteht. Allerdings darf man annehmen, dass bei der Konzeption und beim Ausbau der erwähnten Bahnlinien stets auch der Verkehr Basel–Westschweiz mitberücksichtigt war. So wurden von Anfang an direkte Verbindungen Basel–Biel angeboten. Trotz des hohen ursprünglichen Kulminationspunktes bei Tavannes war dieser Weg mit der Strecke über Läuelfingen–Olten weitgehend konkurrenzfähig. Daran änderte sich auch nichts, als in den Jahren 1915/16 fast gleichzeitig der Grenchenberg- und der Hauenstein-Basistunnel eröffnet wurden. Immerhin beschränkte sich der Verkehr über Delsberg eher auf Verbindungen von Basel mit Biel, während die Westschweiz noch vielfach über Olten–Bern erreicht wurde. So verkehrten bis 1936 täglich nur zwei durchgehende Zugpaare über die «Juralinie». Später waren es ihrer drei. Erst mit dem Verkehrsaufschwung im Zweiten Weltkrieg erhielt die Route Basel–Biel nach und nach einen Schnellzugsverkehr, der diesen Namen verdient. Heute verkehren neben den Lokal- und Güterzügen in der Fahrtrichtung Basel–Biel täglich 12 Schnellzüge, in der Gegenrichtung sind es deren 11. Die meisten davon stellen direkte Verbindungen mit Lausanne–Genf oder dem Wallis her.

Hauptlinie mit Hindernissen

Die genannten Zugzahlen lassen erkennen, dass die Juralinie Basel–Delsberg–Lengnau heute zu den Hauptlinien der SBB gehört. Trotzdem lässt sich nicht verkennen, dass die Strecke erhebliche Mängel auf-

Oben: das Kessiloch.

Unten: ein moderner Güterzug im Birstal.



weist. Sie ist kurvenreich, was sich auf die Höchstgeschwindigkeit der Reisezüge und den Traktionsaufwand für die Güterzüge ungünstig auswirkt. Hinderlich sind nebst der Spitzkehre in Delsberg namentlich auch die Steigungen bis zu 15‰ zwischen Courrendlin und Lengnau. Der Hauptnachteil aber ist das Fehlen der Doppelspur auf weiten Abschnitten. Um das zweite Geleise zu erstellen, wurden im Laufe der Jahrzehnte mehrere Anläufe genommen. Nur zwei gelangen: 1912/13 wurde die Doppelspur Basel–Aesch und 1930/32 jene zwischen Delsberg und Choindèr erstellt. Krise und Geldmangel verhinderten den weiteren Ausbau. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg war die durchgehende Doppelspur im Birstal erneut spruchreif. Als Vorbereitungsarbeit investierten die SBB erhebliche Mittel im Ausbau der Unterwegsbahnhöfe. Zwingen, Bärschwil und Liesberg erhielten neue Sicherungsanlagen und Zwischen- oder Aussenperrons. Damit wurden die Betriebsverhältnisse wesentlich verbessert

und die Voraussetzungen geschaffen, um später das zweite Geleise problemlos in die erwähnten Stationsanlagen einzuführen. Im gleichen Sinne bestehen nun konkrete Ausbaupläne für den Bahnhof Dornach, dessen Anlagen den Anforderungen kaum mehr genügen, ferner Rahmenprojekte für einzelne Doppelspurabschnitte. Die Bern–Lötschberg–Simplon Bahn als Eigentümerin des Grenchenbergtunnels verfügt ihrerseits über ein Projekt für den Bau der zweiten Tunnelröhre Münster–Grenchen Nord.

Im Rückblick auf die hundertjährige Geschichte der Birstallinie darf man somit festhalten, dass dem einstmaligen Pionierwerk zwar nicht die Erfüllung der ursprünglichen Zweckbestimmung beschieden war, dass ihm aber im Laufe der Zeit in anderer Richtung ein viel grösserer Erfolg zuteil wurde, und dass heute alle Möglichkeiten offen stehen, um nach Massgabe der Verkehrsbedürfnisse die Strecke systematisch weiter auszubauen.