

Isabel Koellreuter, Franziska Schürch

# Signaturen der Moderne: Die Stadt um die Jahrhundertwende

Auf was für eine Stadt sah man 1891 von Eduard Spelterinis Gasballon herab? Die Schwelle zur Grossstadt mit über 100 000 Bewohnerinnen und Bewohnern sollte bald überschritten sein, Basel war industrialisiert und urban. Kamine wuchsen in den Himmel, die Luft wurde schlechter. Wer sich erholen durfte, verliess die Stadt. Mehr Menschen in der Stadt bedeuteten mehr Verkehr und neue Verkehrsteilnehmer wie Velos und Strassenbahnen. Basel glich einer Grossbaustelle, Strassen, Brücken und Plätze entstanden. Neben dem neu gegründeten Warenhaus mit seinen modernen Verkaufstechniken boten Gemüsebäuerinnen aus der Umgebung ihre Waren feil wie eh und je. In wenigen Jahren wuchsen neue Quartiere, die alte Stadt wurde saniert. Die Werkstätten und Industrien des unteren Kleinbasel wurden Teil neuer Quartiere mit Kirchen, Gasthöfen und Schulhäusern, während Gärten und Landgüter verschwanden. Zeitgleich entstand eine Bewegung, die sich für den Erhalt der Heimat stark machte. Erholung von den Strapazen der modernen Stadt fanden Städterinnen und Städter in den Langen Erlen, wo sie in der gestalteten Natur spazierten, Tiere beobachteten und Waldfeste feierten.

## Ballone, Luft und Hochbauten: Die vertikale Ausdehnung der Stadt

Umsonst waren die Menschen am Samstag, den 27. September 1891 nach Kleinbasel gepilgert, vergeblich warteten sie auf dem Kasernenareal, den Münstertürmen, den Brücken und weiteren Aussichtsplattformen: Der international bekannte Ballonfahrer Eduard Spelterini musste seinen ersten Flug über Basel aufgrund ungünstiger Witterung um zwei Tage verschieben.<sup>1</sup> Als die ‹Urania›, sein 23 Meter hoher und 15 Meter breiter Gasballon aus gelber Seide, schliesslich am Montagnachmittag vom Hof der Kaserne abhob, war die Menge wieder versammelt und verfolgte «das ebenso seltene wie interessante Schauspiel». Begeistert berichtete der Journalist über den «kühnen und bewährten, das zuversichtlichste Vertrauen erweckenden Luftschifffahrer», die Aussicht auf die Alpen und davon, wie der Ballon «bei fast absoluter Windstille [...] über dem Weichbild der Stadt schwebte». Die Fahrt endete nach rund 75 Minuten auf dem Bruderholz, wo die Ballonfahrer wiederum von viel Publikum in Empfang genommen wurden.<sup>2</sup>

### Mit der ‹Urania› über Basel

Die Ballonfahrten Spelterinis waren ein Massenspektakel: Seit 1887 reiste er mit der ‹Urania› – mit Eisenbahn und Pferdefuhrwerken – durch die Welt und überflog die Städte Europas und gar Ägyptens. Seine Erfahrungen und Kenntnisse stellte er sowohl der Unterhaltung als auch der Wissenschaft zur Verfügung. Er überquerte mit einem Geologen die Alpen, liess sich von Medizinern auf verschiedenen Höhen den Puls messen und beriet Flugpioniere wie Graf Zeppelin.<sup>3</sup> Spelterini blieb bis im Frühjahr 1892 in Basel. Er überflog Stadt und Region mehrmals mit wenigen, zahlenden Gästen. Wo die Reise hinführte, hing von den Luftströmen ab: Einmal landete die kleine Gesellschaft in Breisach im Elsass, ein anderes Mal auf einem Acker beim Bäumlhof.<sup>4</sup>

Bis zu seinem Lebensende stieg Spelterini rund 570 Mal in die Luft, mit ihm sahen 1237 Fahrgäste die Welt von oben.<sup>5</sup> Das Staunen über die kleiner werdenden Städte und der Blick auf Felder und Wälder, die sich zu einem Gewebe verbanden, blieb nur wenigen vorbehalten. Um diesen Blick mit einem grösseren Publikum teilen zu können, fotografierte Spelterini auf seinen Fahrten. Kein einfaches Unterfangen: Mehrere Fotografen und Techniker berieten ihn, unter anderem Emil Suter, ein Spezialist für optische Apparaturen in Basel. In seinem Geschäft an



**113** Basel vom Gasballon aus gesehen.  
Foto: Eduard Spelterini, um 1891.

der Feierabendstrasse stellte er die Expositionszeiten und Blenden der fünf Kameras so ein, dass Spelterini pro Flug zwischen achtzig und hundert gestochen scharfe Aufnahmen gelangen.<sup>6</sup> In den folgenden Jahren dokumentierte er seine Flüge über Basel und andere Städte. Die Aufnahmen zeigte er anschliessend während seiner stets gut besuchten Vorträge. Abzüge dieser Fotografien konnten auch erworben werden. Die Bilder liessen die Menschen sehen, was zuvor nicht zu sehen gewesen war: die Stadt, detailgenau, aus der Vogelperspektive.<sup>7</sup> Man konnte erkennen, wie der Rhein Basel durchquert, wie weisse Strassen und Plätze, Friedhöfe, Kirchtürme und Kamine dem Häusermeer Struktur verliehen und wo die Siedlung spärlicher wurde, die Stadt endete und in Promenaden und Felder überging. Mit seinen Luftreisen trug Spelterini zur Erschliessung des Luftraums bei.

In den Folgejahren entwickelte sich die Aviatik schnell, und es dauerte nicht lange, bis sich unter Experten die Kenntnis ihrer militärischen Bedeutung durchsetzte: 1911 begann Frankreich mit dem Aufbau einer Luftwaffe, 1913 folgten

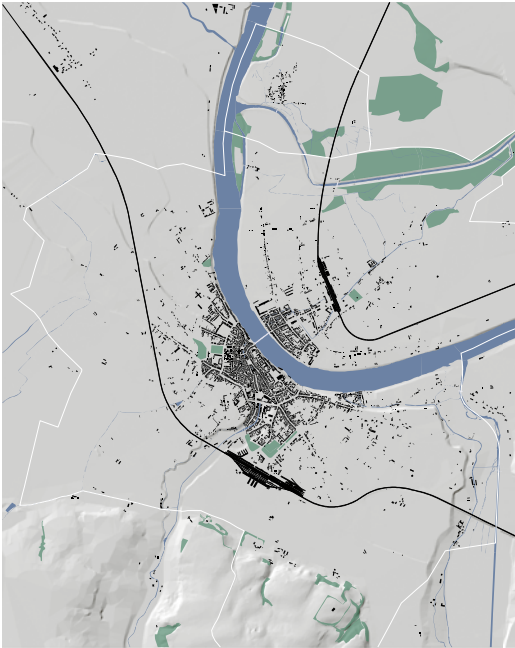


**114 Mit dem Zeppelin über das Rathaus. Foto: Foto Wolf, 1913.** — Ab 1900 wurde das Reisen in der Luft mit den steuerbaren Starrluftschiffen, dem sogenannten Zeppelin, planbar. Schon etliche Male hatte die Basler Bevölkerung auf einen gewartet, umso grösser war die Freude, als am 4. August 1908 das Luftschiff auf der Fahrt zwischen Friedrichshafen und Mainz erstmals über Basel zog. In den folgenden Jahren wiederholten sich die Flugreisen über Basel (Basler Jahrbuch 1908, Chronik-Eintrag für den 04.08.1908).

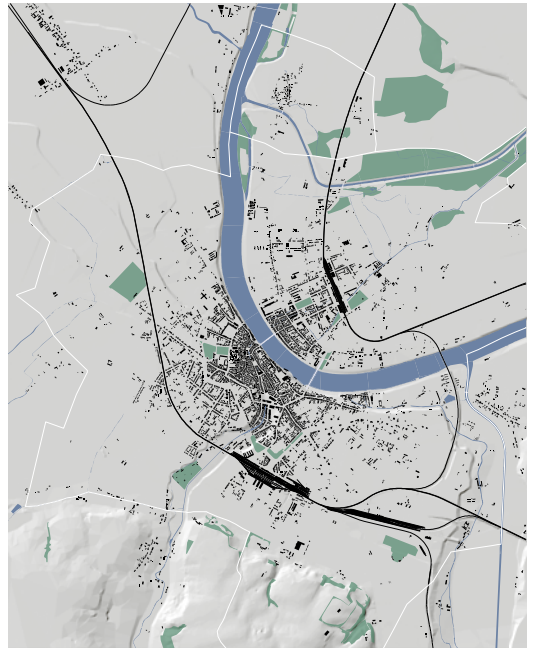
Grossbritannien und Deutschland.<sup>8</sup> In der Schweiz sollte eine privat organisierte Sammelaktion den Aufbau einer militärischen Fliegerabteilung befördern. Zu diesem Zweck fanden in der ganzen Schweiz Flugtage statt. Von der Schützenmatte aus präsentierten an zwei Wochenenden im März 1913 mehrere Piloten vor einem zahlreich erschienenen Publikum ihr Können. Die ‹Nationale Flugspende› war mit einem Sammelresultat von 1,7 Millionen Franken zwar sehr erfolgreich, der Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhinderte allerdings den geplanten Kauf von sechs Doppeldeckern. So standen der schweizerischen Luftwaffe im August 1914 lediglich acht Privatflugzeuge zur Verfügung.

## Besiedlung der Stadt und Bahnlinien

1862



1880



**115** 1862 konzentrierte sich die Besiedlung hauptsächlich auf das Gebiet innerhalb der Stadtmauern. Noch war Kleinhüningen im Nordosten ein eigenständiges Dorf ausserhalb der städtischen Siedlung. Vereinzelt gab es Häuser den Ausfallstrassen entlang. Auf dem Plan von 1862 lassen sich auch einige Landsitze erkennen, etwa auf dem Gebiet des späteren Gundeldingerquartiers oder unterhalb des Kleinbasler Zentrums.

Als neue Phase der Stadterweiterung gilt die Zeit zwischen 1860 und 1880. Gebaut wurde nun ausserhalb der ehemaligen Stadtmauern bis hin zur neuen Eingrenzung, die von den Eisenbahnlinien vorgegeben wurde.

Auf dem Plan von 1913 ist die Stadt über die Eisenbahnlinien hinausgewachsen. Parallel zur Zunahme von Wohnhäusern hatten sich auch die gewerblichen und industriellen Nutzungen ausgebreitet. Ebenso gewachsen war die städtische Infrastruktur, zu der nebst neuen Friedhöfen, Brücken oder etwa der Gasfabrik auch Grünanlagen und Parks gehörten. Bei der Grenze nach Binningen reichte der städtische Siedlungsraum bis an die Kantonsgrenze, der Übergang zur Vorortsgemeinde war ein fließender geworden.

1913



# Blick durch den Sucher auf Menschen und Stadt: Basler Fotograf:innen

Im Dachgeschoss von Theodor Hoffmanns Haus an der Clarastrasse befand sich ein Fotoatelier mit verstellbaren Jalousien, sodass das Licht den jeweiligen Verhältnissen angepasst werden konnte.<sup>9</sup> Wer sich hier abbilden liess, konnte den Hintergrund wählen, etwa eine Waldlandschaft vor idylischem Landsitz oder einen Treppenaufgang mit Sphinx. Noch orientierte sich die Fotografie an der Porträtmalerei. Der Laden, wo die Fotografierten ihr auf Papier gebanntes Bild einige Tage nach der Aufnahme abholen konnten, war im Erdgeschoss. Als der aus Breslau eingewanderte Hoffmann 1891 sein Geschäft eröffnete, gab es in Basel bereits um die zwanzig Fotogeschäfte. Zu den ersten Fotografen der Schweiz gehörte Jakob Höflinger, der sein Atelier bereits 1857 eröffnet hatte. 1863 folgte das Geschäft von Adam Varady, einem ungarischen Advokaten und Major.<sup>10</sup> Aus vielen der frühen Gründungen entwickelten sich Fotografen-Dynastien, die das Geschäft über zwei oder drei Generationen hinweg führten. Dabei lebten die meisten von Porträtaufnahmen, die als private Erinnerung oder repräsentative Darstellung bald schon für alle erschwinglich waren.<sup>11</sup>

Für Staunen sorgte 1902 die Geschäftseröffnung von Maria und Mathilde Bernoulli an der Bäumleingasse 14: Zwei «Fräulein aus gutem Haus, [die] nicht nach einer guten Partie, sondern nach Unabhängigkeit» strebten, Künstlertreffs und auch Ausstellungen organisierten.<sup>12</sup> Sie hatten ihr Handwerk im «Frauen-Photoatelier Elvira» in München gelernt und in Hamburg und Berlin gearbeitet, bevor sie sich

in Basel niederliessen. In ihrem Atelier für Kunstfotografie gab es keine Landschaftskulissen. Vielmehr suchten die beiden das Charakteristische der Person unverstellt und vor natürlichem Hintergrund herauszuarbeiten. Wie das funktionieren konnte, beschrieb Mathilde Bernoulli im Zusammenhang mit einem Kinderporträt in einem Essay. Darin setzte sie sich gegen «gezwungenes Stillsitzen» und andere «Sinnlosigkeiten» ein, wie etwa Umgebungen «aus Pappe». Vielmehr plädierte sie für das Verständnis der Fotografin für die «Eigenart des Kindes».<sup>13</sup> Lange betrieben die beiden Schwestern ihr Atelier allerdings nicht: Maria heiratete den Buchhändler und noch kaum bekannten Schriftsteller Hermann Hesse, mit dem sie 1904 an den Bodensee zog.<sup>14</sup> Wie andere Künstlerinnen und Künstler ihrer Zeit waren auch sie auf der Suche nach einem einfachen Leben im Einklang mit der Natur. Mathilde hingegen heiratete 1907 den Chemiker Rudolf Boehringer.<sup>15</sup> Sie wanderten noch im selben Jahr nach New York aus.

Theodor Hoffmann blieb vorerst bei den Landschaftskulissen. Seine Auftragsbücher sind ab 1899 überliefert. Aus ihnen wird ersichtlich, dass der Höhepunkt der Woche jeweils der Sonntag war, ein guter Tag für einen Ausflug zum Fotografen. An einem Sonntag im Sommer 1900 schoss Hoffmann bis zu vierzig Aufnahmen. Neben der Porträtbetriebe er die Landschaftsfotografie, zu der auch Stadtansichten zählten. Dabei experimentierten die Fotografen immer wieder mit neuen Perspektiven; Varady stieg gar auf Kirchtürme und Dachterrassen. Der so



← 116 Wilhelm Alfred Münch. Foto: Atelier Bernoulli, undatiert. | ↑ 117 Albert Burckhardt-Finsler. Foto: Atelier Bernoulli, undatiert. | → 118 Maria's Ehemann Hermann Hesse. Foto: Maria und Mathilde Bernoulli, undatiert.

festgehaltene Blick – immer in Schwarz und Weiss – prägt die Wahrnehmung Basels um 1900 bis in die Gegenwart.

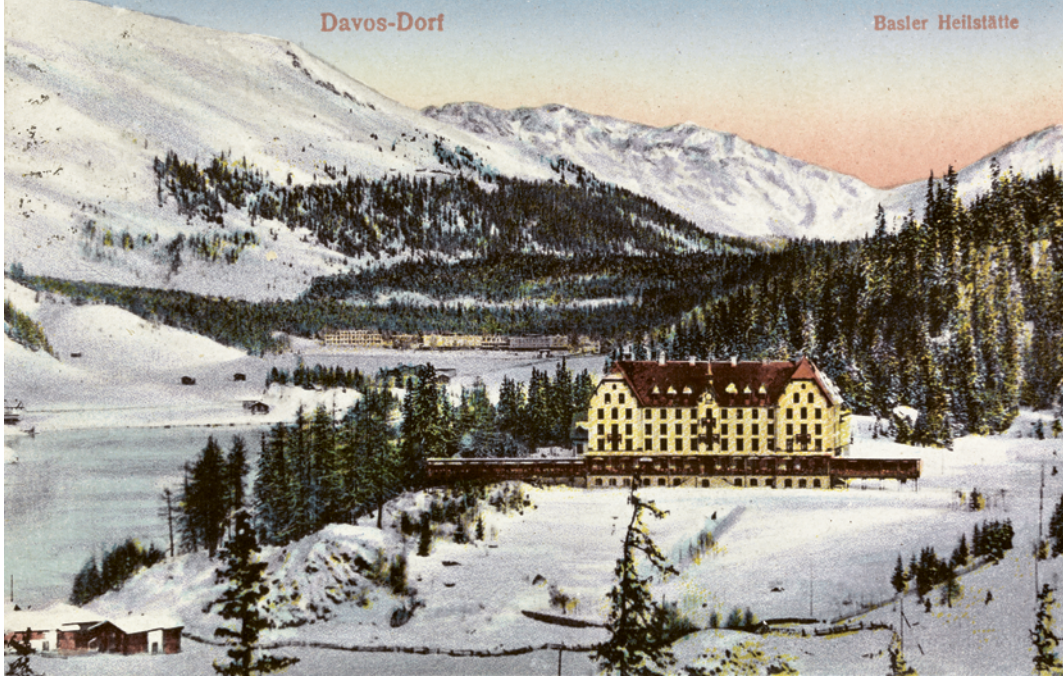
Die Bilder begannen sich auch zu bewegen: Im Herbst 1896 wurde auf der Mittleren Brücke ein fünfzig Sekunden langer Film gedreht, vermutlich erstmals in Basel.<sup>16</sup> Er zeigt verschiedene Passantinnen und Passanten beim Überqueren der alten Rheinbrücke. Was wie eine Szene aus dem Stadtalltag wirkt, war vom Schweizer Filmpionier François Lavanchy-Clarke und seinem Financier, dem Fabrikanten Achilles Lotz-Trueb, zuvor bis ins Detail geplant worden.

## Die gute Luft wird knapp

Spelterini und seine Flugreisenden blickten auf eine Stadt an der Schwelle zur Grossstadt. Oben war die Luft gut, unten stank die Abluft der Industriebetriebe, Kohle- und Holzheizungen. Die stickige und giftige Luft leistete der Verbreitung von Krankheiten Vorschub. Wer gesunde Luft brauchte, musste die Stadt verlassen. Im Zentrum der Stadt, beidseits des Rheins, war die Wohndichte hoch. Das Hochbautengesetz, das der Regierungsrat 1895 dem Grossen Rat vorlegte, sollte enge und düstere Wohnungen verhindern.<sup>17</sup> Deshalb definierte es neben Feuersicherheit und der Solidität der Neubauten auch die Beschaffenheit von Wohnräumen mit Mindesthöhen, Lichteinfall pro bewohntem Quadratmeter und Luftraum pro Person (mindestens zehn Kubikmeter).<sup>18</sup> Die Forderung nach Licht und Luft wurde zentral. Beides galt im Verein mit der Verbesserung hygienischer Verhältnisse und gesunder Nahrung als Prophylaxe im Kampf gegen Krankheiten. Für die Ausarbeitung des Gesetzes hatte man auch Ärzte konsultiert.

In der Schweiz wurde seit 1876 eine Statistik der Todesursachen geführt. Sie zeigte für Basel, dass um die Jahrhundertwende etwa jeder Fünfte an Tuberkulose starb – die häufigste Todesursache.<sup>19</sup> Vor allem nach der Entdeckung des Erregers, des *Mycobacterium tuberculosis* 1882, geriet die Krankheit in den Fokus von Ärzteschaft und gemeinnützig orientierten Kreisen. Wobei den Zeitgenossen der Zusammenhang zwischen tiefen Einkommen, beengten Wohnverhältnissen und der Verbreitung der Krankheit durchaus bewusst war. Für Basel wies der Arzt Max Burckhardt die Korrelation zwischen Krankheit und beengten Wohnverhältnissen nach. Während die Todesfälle sich zwischen 1886 und 1891 in Gross- und Kleinbasel häuften, nahmen sie zwischen 1898 und 1903 an denjenigen Orten zu, wo die einkommensschwache Bevölkerung stark angestiegen war, etwa im besonders dicht bewohnten «Matthäus-Viertel».<sup>20</sup> Burckhardt plädierte für die Verbesserung der sozialen Verhältnisse, besonders im Wohnungsbau.

Medikamente gegen Tuberkulose blieben bis zur Verbreitung des Antibiotikums Streptomycin nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend wirkungslos. Heilung zumindest im frühen Stadium der Krankheit versprach ein längerer Aufenthalt in ruhiger, luftiger und sonniger Höhe, fernab der hektischen Stadt.<sup>21</sup> Allerdings lag für Arbeiterinnen und Tagelöhner, Ladeninhaber, Hausangestellte und Verkäuferinnen ein Kuraufenthalt in einem Sanatorium im Gebirge ausserhalb der Möglichkeiten. In den späten 1880er-Jahren formierte sich eine Bewegung für sogenannte Volksheilstätten. Treibende Kraft in Basel war der sozialreformerisch orientierte Arzt Adolf Hägler. Er hatte sich auf Epidemien und sogenannte Volks-



**119 Postkarte der Basler Heilstätte in Davos, 1926. —**

Städtische Architektur im alpinen Raum: Für den Bau der Basler Heilstätte in Davos zeichneten die Brüder Gustav und Julius Kelterborn verantwortlich, die in Basel ein breites Spektrum von Villen bis Industriebauten entwarfen.

krankheiten spezialisiert und interessierte sich dafür, wie Arbeitskraft und Gesundheit über längere Zeit erhalten und gepflegt werden konnten.<sup>22</sup> In den 1870er-Jahren setzte er sich für die Sonntagsruhe ein. Sie schien ihm wegen der generellen Beschleunigung des Lebens zentral.<sup>23</sup> Mit anderen Ärzten gründete er ab 1884 mehrere Kindererholungsheime und das auf Knochentuberkulose spezialisierte Sanatorium für Kinder in Langenbruck im Baselbieter Jura.<sup>24</sup> Im Dezember 1896 eröffnete die Bewegung für Volksheilstätten die ‹Basler Heilstätte für Brustkranke› in Davos.<sup>25</sup> Finanziert hatten den Bau wohlhabende Basler Bürgerinnen und Bürger. Dort mussten Krankenkassen und die städtische Poliklinik für die ärmsten Patientinnen und Patienten nur einen reduzierten Tarif bezahlen. In der Regel übernahmen die Krankenkassen auch den krankheitsbedingten Verdienstaussfall. Zwar war die Mitgliedschaft in einer Krankenkasse seit 1890 für die untersten Einkommen Pflicht, dennoch blieben viele unversichert. Für mittellose Erwachsene blieb es weiterhin schwierig, einen Kuraufenthalt zu organisieren.<sup>26</sup>

Neben den Initiativen zur Bekämpfung der Tuberkulose entstanden gegen Ende des Jahrhunderts ähnliche gesundheitsfördernde Organisationen, etwa die

Kommission für Ferienversorgung armer und erholungsbedürftiger Kinder.<sup>27</sup> Der Aufenthalt ausserhalb der Grossstadt versprach Erholung vom Mangel an Luft, Zeit und Platz. Allmählich setzte sich die hygienisch begründete Idee von Gesundheit und Erholung durch. Sie steht am Anfang des Konzepts von Ferien als Gesundheitsvorsorge.<sup>28</sup>

In der Stadt wurde die Luft auch in den neuen Aussenquartieren zum Gegenstand von Sorgen und Klagen, denn hier siedelten sich grössere Industriebetriebe an. Als 1883 der Bau einer ‹Cichorienfabrik› in der Nähe des ersten Badischen Bahnhofs geplant wurde, befürchteten die Behörden, dass das Rösten der Zichorienwurzel für die Nachbarschaft Geruchsbelästigungen zur Folge haben könnten. Die Herstellung des Kaffeeersatzes rieche unangenehm, bestätigte Jules Piccard, Professor für Chemie an der Universität Basel, aber die Emissionen seien nicht gesundheitsschädigend. Er befürwortete den Bau, denn die Fabrik biete einen neuen, interessanten Industriezweig.<sup>29</sup> Weniger harmlos war die Abluft aus den Kaminen der chemischen Fabriken. Aus der Umgebung der ‹Gesellschaft für chemische Industrie› im unteren Kleinbasel häuften sich nach der Jahrhundertwende Klagen über Kopfschmerzen, Atemprobleme und Übelkeit. Blumenkohl und Wäsche hätten sich verfärbt, sogar von erodierenden Grabsteinen war die Rede. Oskar Geisel, ein junger Chemiker, der in seinem Elternhaus an der Horburgstrasse 50 wohnte, zweifelte an der Ungefährlichkeit der Abluft. In einem Brief an das Sanitätsdepartement betonte er, dass er die Luft für ein Gemeingut halte, es gebe ein Recht auf ‹möglichst reine, giftfreie Luft›.<sup>30</sup> Die Verwaltung wiegelte ab: Wer in der Nähe einer chemischen Fabrik lebe, müsse sich damit abfinden. Bloss konnte, wer arm war, seinen Wohnort nicht frei wählen und musste die Gefährdung seiner Gesundheit in Kauf nehmen. Auch die wohlhabende Familie Geisel blieb bis zum Tod des Vaters 1918 in ihrem stattlichen Haus an der Horburgstrasse wohnhaft. Erst dann zogen Tochter und Mutter ins elegantere Grenzach-Viertel, oberhalb der Wettsteinbrücke.<sup>31</sup>

**Ein Recht  
auf möglichst reine,  
giftfreie Luft**

### **Nun doch: Höher bauen!**

Als der Regierungsrat und ehemalige Kantonsbaumeister Heinrich Reese an der Jahresversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins 1897 auf die bauliche Entwicklung Basels zurückblickte, sprach er von einer ‹offenen Stadt›, die sich ihrer Mauern entledigt habe.<sup>32</sup> Ihre Ausdehnung allerdings bereitete ihm Kummer, denn sie bestehe in den neuen Quartieren nur aus vielen kleinen

**120 Plakatwerbung für die Wohnungen am Viadukt. Gestaltung: Rudolf Dürrwang, 1912.** — Der Bauunternehmer und Architekt Rudolf Linder liess seine neu erstellten Wohnungen in freundlich-leuchtenden Farben auf grossformatigen Plakaten im Stadtraum bewerben.



Häusern, was sie etwas eintönig, gar langweilig mache.<sup>33</sup> Diese Entwicklung komme das Gemeinwesen zu teuer, erfordere zum Beispiel viele neue Strassen, wodurch sich die Arbeitswege verlängerten. Reese wünschte sich deshalb, die Stadt möge ein- oder zwei neue Stockwerke höher werden.

Tatsächlich entstanden in allen neuen Quartieren zunehmend höhere, drei-, vier-, auch fünfgeschossige Mietshäuser.<sup>34</sup> Die meisten dieser Neubauten waren für die mittleren und unteren Einkommenschichten gedacht, allerdings tüftelten Architekten und Bauunternehmer auch an neuen Wohnformen für das wohlhabende Publikum. Für Aufsehen sorgte beispielsweise das Etagenwohnhaus am Viadukt von Rudolf Linder. Von ihm, einem Architekten und Bauunternehmer, stammen sowohl die kleinen Arbeiterhäuser an der Pfeffelstrasse als auch repräsentative Geschäftshäuser an der Freien Strasse.<sup>35</sup> 1901 musste er sich vor Gericht für den Einsturz eines fast fertig erstellten Hotels in der Aeschenvorstadt und den Tod von sieben Bauarbeitern verantworten (vgl. «Bauen ohne Rücksicht», S. 247). Zwischen 1911 und 1915 baute er eine zweiflügelige Wohnanlage im Südwesten der Stadt oberhalb des Zoologischen Gartens. Seine stattliche «Miethausgruppe» wurde in



**121 Konkurrenz der Hochbauten: die Matthäuskirche, vom Münster aus gesehen. Foto: Rudolf Fechter, vor 1903.**

Fachkreisen als «sehr interessanter Beitrag zur Frage der neuzeitlichen Mietwohnungen» gelesen, denn die repräsentativen zweigeschossigen Wohneinheiten kombinierten das Einfamilien- mit dem Mehrfamilienhaus.<sup>36</sup> Ausgestattet mit praktischen Einrichtungen wie Etagen-Zentralheizungen und elektrischen Waschmaschinen, galten sie bei ihrer Präsentation 1913 als Inbegriff der Modernität. Allerdings blieb diese Art des gediegenen Wohnens in grossstädtisch anmutenden Mietshäusern die Ausnahme.

Auch die öffentlichen Gebäude wuchsen in die Höhe, so erhielten etwa das Rathaus oder auch die Bahnhöfe Türme. Als 1896 der Bau der Matthäuskirche abgeschlossen war, besass sie mit 74 Metern den damals höchsten Kirchturm der Stadt: vom «himmelanstrebenden Turm», der über das «Gewirre von Wohnstätten vielgeplagter Menschenkinder» zum «Vaterhause droben» weise, sprach der Münsterpfarrer und Präsident des Kirchenrates während des Einweihungsgottesdienstes und fügte die Frage an, was die Stadt ohne Kirchen anderes wäre als «ein unheimlicher, wachsender Steinhaufen?»<sup>37</sup> Am Ende des Jahrhunderts erhielt auch das Rathaus einen stattlichen Turm und damit eine prominente Stellung im Stadtbild. Die aus dem Dächermeer hervorragenden Türme waren nicht nur Schmuck, sie erleichterten auch die Orientierung im Stadtraum. Konkurrenziert wurden sie durch die ebenfalls wachsenden Kamine der Industrie.<sup>38</sup>

## Viel mehr Verkehr!

### Der Aeschenplatz entsteht

Wie alle europäischen Städte war Basel bis in die 1890er-Jahre eine Fussgänger- und Pferdestadt.<sup>39</sup> Mit dem Aufkommen von Velos, der Strassenbahn und ersten Automobilen veränderte sich der Stadtverkehr, er nahm zu und wurde schneller. Zudem verbaute man unter den Strassenbelägen neu Infrastrukturen für Abwasser, Elektrizität und Telefon. Dies brachte einerseits Innovationen im Strassenbau, andererseits gab es aufgrund der neuen Nutzungen der Strasse vermehrt Konflikte.

#### Ein repräsentativer Eingang für eine moderne Stadt

1893 beschrieb der Basler Architekt Johann Jakob Stehlin-Burckhardt, auch Stehlin der Jüngere genannt, den Abriss des Aeschentors als «kritischen Punkt» der Stadterweiterung: Das historische Monument, durch welches die Basler auf dem Weg zur Schlacht bei St. Jakob aus der Stadt hinausgeschritten seien, hätte erhalten werden müssen. Doch das Stadttor hatte «den unverzeihlichen Fehler, dem Verkehre von der Aeschenvorstadt nach dem neu angelegten Centralbahnhofe hinderlich zu sein».<sup>40</sup> Auch die Regierung argumentierte, der «an sich zwar nicht unschöne Thurm» passe nicht «in eine vollständig modernisierte Umgebung».<sup>41</sup> Stehlin, Sohn des einflussreichen, von 1853 bis 1872 amtierenden Basler Bürgermeisters Johann Jakob Stehlin-Hagenbach, hatte in seiner über dreissigjährigen Tätigkeit als Architekt mit der Hauptpost (1853), dem Gerichtsgebäude (1859), der Kaserne (1863), dem Missionshaus sowie den Kulturbauten am Steinenberg wichtige Akzente gesetzt.<sup>42</sup> Dass dieses moderne Basel nicht auch einen bedeutenden Stadt- eingang erhalten sollte, irritierte ihn.<sup>43</sup> Zusammen mit der 1862 gegründeten Basler Baugesellschaft errichtete er Anfang der 1880er-Jahre mit den Häusern an der Aeschenvorstadt 72 und 77 zwei repräsentative Kopfbauten als Stadteingang [122].<sup>44</sup> Damit war in seinen Augen die Neugestaltung des Aeschenplatzes abgeschlossen.<sup>45</sup> Seine Mitstreiter und er hätten «die Befriedigung (...) einen Zustand verhindert zu haben, welcher sowohl den lebenden Generationen als auch den Nachkommen ein Aergerniss gewesen wäre».<sup>46</sup>



**122 Blick auf den Aeschenvorstadt hinein. Foto: Gustav Metz, vor 1908.** — Noch vor dem Bau der beiden Geschäftshäuser erhielt der Aeschenvorstadt 1866 anlässlich der neu eingeführten Druckwasserleitungen einen Springbrunnen, im Bild

rechts. Was Stehlin bei der Gestaltung des Platzes 1893 noch nicht wusste: Zwei Jahre später wurde der Aeschenvorstadt zu einer zentralen Umsteigestation für die Strassenbahn. 1908 musste der Springbrunnen einer Tramwarte Halle weichen.

## Die Regelung neuer Verkehrsströme

Stehlin hatte herrschaftlich und auf Repräsentation bedacht gebaut, doch taugte der neue Platz für den Verkehr? Dass dieser gerade am Aeschenvorstadt in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts signifikant zunahm, hatte mehrere Ursachen, die eng mit der wirtschaftlichen Entwicklung zusammenhängen. Der Ausbau der alten Handelsstrasse vom Aeschenvorstadt durchs Baseltal in Richtung Unterer Hauenstein erwies sich als entscheidend für die Entwicklung der dezentral in Heimarbeit organisierten Seidenbandproduktion.<sup>47</sup> Um 1900 ratterten im Kanton Basel-Landschaft über viertausend Heimwebstühle, die über einen konstanten Fuhrverkehr mit den Seidenbandfirmen in der Stadt verbunden waren [123].<sup>48</sup>

Zudem expandierte um die Jahrhundertwende die basellandschaftliche Fabrikindustrie, besonders im stadtnahen Bezirk Arlesheim.<sup>49</sup> Im Gebiet Neue Welt in Münchenstein etwa liessen sich Industriebetriebe wie die Portlandzementfabrik Brentano oder die Maschinenfabrik Alioth nieder.<sup>50</sup> Die <Basellandschaftliche Zei-



**123 Boten mit ihren Wagen auf dem Aeschenplatz. Foto: Alfred Ditisheim, 1895.** — Mehrmals wöchentlich brachten selbstständige Transporteure, die sogenannten Boten, die fertigen Seidenbänder aus dem Oberbaselbiet in die Stadt. Ihre ein- bis zweispännigen Planwagen stellten sie frühmorgens auf den Aeschenplatz,

wo der Warenumschatz stattfand. Um die Innenstadt zu entlasten, hatte die Polizei 1856 den Droschken und Lohnfuhrwerken sowie den Botenwagen dort Stellplätze zugewiesen. 1907 mussten sie dem Tram weichen (E.T.-G.: Des letzten Boten letzte Reise, in: «National-Zeitung», 28.03.1954).

«am meisten frequentierte von allen nach Basel führenden» sei. Bis zu hundert Fuhrwerke und «Fussgänger, Droschken und andere Gefährte» in grosser Zahl verkehrten nun täglich zwischen Münchenstein und Basel.<sup>51</sup> Auch die Lage der Basler Bahnhöfe auf beiden Seiten des Rheins trug zur deutlichen Steigerung des innerstädtischen Verkehrs über den Aeschenplatz bei.

Was die Zusammensetzung des Strassenverkehrs betrifft, so gingen immer noch die meisten Menschen zu Fuss. Die Zunahme von Pferdefuhrwerken und Droschken ist schwer quantifizierbar. Einen Hinweis gibt die Verdoppelung des Pferdebestands von 1120 Tieren im Jahr 1866 auf 2284 im Jahr 1906.<sup>52</sup> Damit wies Basel hinter Genf die grösste Pferdedichte pro Quadratkilometer auf.<sup>53</sup> Die erste Verkehrszählung führte das Baudepartement im Jahr 1901 durch, 1909 wurde sie wiederholt. Neben der Verkehrsdichte listet die Zählung die Verkehrsteilnehmer auf.

## Die ersten Verkehrszählungen, 1901 und 1909

### 1901

Brücke	Lastautos	Personenautos	Pferdefuhrwerke	Handkarren	Velos	Summe
Johanniter	-	4	760	450	340	1554
Mittlere	-	4	810	550	65	1429
Wettstein	-	6	1130	420	630	2186
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>14</b>	<b>2700</b>	<b>1420</b>	<b>1035</b>	<b>5169</b>

### 1909

Brücke	Lastautos	Personenautos	Pferdefuhrwerke	Handkarren	Velos	Summe
Wettstein	30,8	72,5	940,3	450	893,8	2387,4

**124** Bei der ersten Verkehrszählung 1901 zählte man das Verkehrsaufkommen über alle drei Rheinbrücken von 7 Uhr morgens während zwölf Stunden. Von der Verkehrszählung 1909 sind nur die Zahlen der Wettsteinbrücke bekannt. Der Vergleich zeigt bei einer leichten Steigerung des Gesamtverkehrs (über die Wettstein-

brücke) eine Zunahme der Velos und eine deutliche Abnahme der Pferdefuhrwerke. Eindrücklich ist die Zunahme der Personen- und Lastautos, wenngleich diese vor dem Ersten Weltkrieg noch eine marginale Rolle spielten (Quelle: StABS, BD-REG 6a (1) 6-11 1901–1962, Pläne).

Die grosse Anzahl von Fuhrwerken, Droschken und Pferdeomnibussen veränderte das Leben in der Stadt. Klappernde Hufe, ratternde Räder, Peitschenknallen, Unfälle und Staus zu Stosszeiten gehörten zum Alltag und machten die Strasse zu einem gefährlichen Ort. Diesem Zustand sollten Strassenverkehrsordnungen entgegenwirken. Bereits 1856 war die Fahr- und Reitgeschwindigkeit reduziert, der Rechtsverkehr eingeführt und das Freihalten der Fusswege zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger angeordnet worden.<sup>54</sup> 1869 verboten die Behörden aus Sicherheitsgründen das neuerdings verbreitete Radfahren.

### Mit Tretkurbel, Luftreifen und Kettenantrieb

In schneller Abfolge hatte sich das Velo im 19. Jahrhundert von der Draisine über das Hochrad zum «Sicherheits-Niederrad» entwickelt. Das ab 1885 mit Tretkurbel, Luftreifen und Kettenantrieb ausgestattete Gefährt war zunächst wenigen sportbegeisterten Männern vorbehalten. Als bürgerliches Vergnügen war das Velofahren im 19. Jahrhundert ein städtisches Phänomen. In Vereinen trafen sich die

Radpioniere, erhielten Unterricht im «Bicycle-Fahren» und unternahmen Ausfahrten ins nahe Umland. Als das Fahrradfahren immer beliebter wurde, forderte 1892 der «Radfahrer Verein Basel» in einer Petition, Velos in der gesamten Inneren Stadt, mit Ausnahme des I. Stadtbezirkes, zuzulassen. Der Regierungsrat erkannte die Zeichen der Zeit und erliess 1894 eine Radfahrverordnung.<sup>55</sup> Aber nach wie vor war das Velofahren in einigen wenigen Strassen der Innenstadt und auf der Mittleren Brücke verboten. Theo Gubler, Lehrer und Vorkämpfer für ein «modernes schweizerisches Strassennetz», verlangte 1905 in einem Zeitschriftenartikel: «Das Fahrrad hat aufgehört, ein Luxusfuhrwerk zu sein. Darum ist die Freigabe der ganzen Stadt für den Radfahrer längst eine Forderung, mit deren Gewährung den Verkehrsinteressen einer Grossstadt nach Fug und Recht Genüge getan würde.»<sup>56</sup> Doch erst 1912 war Velofahren in ganz Basel zugelassen.<sup>57</sup> Die Radfahrverordnung regelte auch deren Zulassung für den Verkehr: Ab 1890 musste eine Radfahrerkarte und eine Velonummer gelöst werden.<sup>58</sup>

In diesen vom Polizeidepartement geführten Veloverzeichnissen findet man nun auch einige wenige Damen und «Fräulein». So löste beispielsweise die Hebamme Anna Maria Müller-Leimgruber 1896 eine Velonummer.<sup>59</sup> 1889 hatte die Firma Rover eine Damenversion des Sicherheits-Rades auf den Markt gebracht. Bis zur Jahrhundertwende gab es auch vermehrt radfahrende Frauen [125]. Zu den Basler Velopionierinnen gehörten etwa die Medizinstudentin Serena Bangerter-Buser, sie soll bereits um 1890 mit dem Fahrrad unterwegs gewesen sein. Die junge Charlotte Burckhardt (später Stachelin-Burckhardt) nahm 1898 ihr Velo gar mit nach London, um dort gemeinsam mit ihrem Schwager Touren zu unternehmen.<sup>60</sup> Die radelnden Frauen wurden in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert.<sup>61</sup> Die Fasnachtsclique «Alt Amazonen-Club Basel» beispielsweise dichtete 1902:

Velofahren, ach wie zierlich  
Sitzt das Mädchen auf dem Rad,  
Zeigt den Männern ganz manierlich  
Wie sie runde Waden hat.  
Nur nicht kochen, putzen, flicken,  
nur nicht häkeln, nähen, sticken,  
Ach das hielte sie nicht aus,  
ihr Herz, das ist ein Bienenhaus.<sup>62</sup>

Die Frauen liessen sich von den Spötteleien nicht bremsen, blieben aber in den Sportvereinen die Ausnahme. Das Verzeichnis des «Bicycle Club Basel» von 1895 enthält einen einzigen Hinweis auf ein weibliches Mitglied.<sup>63</sup> In Sportlerkreisen war



**125 Werbeplakat der Velowerkstatt Matter.**  
**Gestaltung: Emil Schill, 1899.** — Die Veloindustrie versuchte auch Frauen als Kundinnen zu gewinnen. Entscheidend war die Einführung des Velos mit Niedereinstieg, sodass auch mit langen Röcken geradelt werden konnte. Überhaupt war weibliche Sportkleidung ein grosses Thema, vom «Sportcorset» über den «Rockhalter» bis zum «Radlerinnencostume». Die Herren kritisierten, Frauen würden nur Fahrradfahren, weil sie sich für die Sportmode begeisterten. Dennoch nutzte man um die Jahrhundertwende Frauen gerne zu Werbezwecken: auffällig viele Werbeplakate für Velos oder Velowerkstätten zeigen Frauen beim Radfahren.

man der Meinung, dass Radfahren für die Frau aus gesundheitlichen Gründen durchaus sinnvoll sei, «stecken aber, wenn auch erst in zweiter Reihe, Emanzipationsgelüste, Eitelkeit oder Gefallsucht dahinter, dann soll sie [...] es bleiben lassen».<sup>64</sup>

Dank Massenproduktion wurde im 20. Jahrhundert das Velo zum Alltagsfahrzeug der breiten Bevölkerung, auch der Arbeiterschaft. Sogar der ansonsten modernisierungskritische Basler Kulturhistoriker Jacob Burckhardt sah im Fahrrad Vorteile. Für das Velo spreche «das geringe Capital das in diesen Stahlrädern steckt im Vergleich mit dem Ankauf der Pferde, ungerechnet deren Bedienung, Rosdoctor, Heu und Hafer».<sup>65</sup>

Kurz vor der Jahrhundertwende löste das Automobil das Velo als neuestes Wunder der Technik ab. Die ab 1896 vereinzelt in Basel auftauchenden «Motorfahrzeuge» wurden kurzerhand der Radfahrverordnung unterstellt und ihre Geschwindigkeit in der Innenstadt auf sechs Stundenkilometer beschränkt. Gedacht waren die «Dampfkutschen» sowieso nicht für die Stadt, sondern für die Ausfahrt aufs Land. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Auto zu einem Massenphänomen, das die Stadt massgeblich veränderte.



**126 Auch der Staat rüstete seinen Fuhrpark auf. Foto: Albert Höflinger, 1905.** — 1901 packte die Regierung die Reorganisation des Löschwesens an. Dazu gehörte zunächst die Einrichtung einer «Centralfeuerwehrstation» an der Spalenvorstadt II, auf dem Areal des Lützelhofes. Im Mai 1903 konnte das «Feuerwehrhauptdepot» bezogen werden. Im folgenden Jahr bewilligte der Grosse Rat zudem die Anschaffung eines elektrischen

Motor-Transportwagens und einer Dampfspritze. Um den beiden «neuen Fuhrwerken raschen und ungestörten Verkehr auf den Strassen zu ermöglichen», wurde zudem die Strassenverkehrsordnung angepasst. Auf dem Bild zu sehen ist die Inbetriebnahme der beiden «Automobile» im Oktober 1905 (Protokoll des Grossen Rats vom 13.05.1905 und Verwaltungsberichte, Löschwesen, 1901–1905).

Als sich die Basler Motorwagenbesitzer 1899 polizeilich registrieren mussten, belief sich ihre Zahl gerade einmal auf 31, bis 1914 stieg sie auf 375. Ein Randphänomen also, ähnlich wie die ersten Velos, das Männern und vereinzelt Frauen aus der Basler Oberschicht vorbehalten war. Sie konnten sich neben dem edlen Gefährt auch einen Chauffeur leisten, da die Handhabung des Vehikels als für Laien zu kompliziert galt.<sup>66</sup> Zu den Pionieren der Schweizer Autoproduktion gehörte der aus Bayreuth stammende und ab 1894 in Basel wohnhafte Deutsche Lorenz Popp. Der Ingenieur baute in der Basler «Maschinenfabrik und Eisengieserei Aemmer» 1898 und 1899 zwei Automobile.<sup>67</sup>

# Der Landhof: Fussballplatz und Velodrôme

Obwohl sich das Velo um die Jahrhundertwende zu einem alltäglichen Verkehrsmittel entwickelte, blieb es auch ein Sportgerät. Fast monatlich organisierten die Vereine Velorennen in den Längen Erlen und auf der Schützenmatte oder auch Distanzrennen, wie im Juni 1892 das «Internationale 300 Kilometer Wettfahren» von Basel nach Strassburg und zurück. Über die

gesamte Strecke waren Kontrollposten verteilt, die den Verlauf des Rennens per «Depeche» nach Basel meldeten, wo die Ranglisten in einem Restaurant angeschlagen wurden. Gerne organisierte man nach dem Rennen einen Velocorso durch die Stadt, um mit Musik und Fahnen lautstark auf das neuartige Fortbewegungsmittel aufmerksam zu machen.<sup>68</sup>

## 127 Das erste Training des FC Basel auf dem Landhof, 1893.



1895 baute der Verein «Basler Rennbahn» auf dem Landhof das Velodrôme de Bâle, eine Bahn zum Reiten, Velofahren und für den «Football». Am 11./12. August 1895 fand zur Eröffnung des Velodrômes ein grosses Velorennen mit Volksfest statt. Hauptattraktion war der us-amerikanische «King of Cowboys» Samuel Franklin Cody, der mit seinen Pferden gegen verschiedene Velofahrer antrat. Auf der Rennbahn entwickelte sich reges Leben. Neben den regelmässigen Velorennen, im Einzel und im Tandemfahren sowie im Kunstfahren, fanden 1898 erste Rennen zwischen Automobilen statt. Wer ein Abonnement gelöst hatte, konnte jeweils abends auf dem Landhof trainieren. Dank dem Entgegenkommen der Badischen Staatsbahn war das Velodrôme mit elektrischem Licht ausgestattet. Zudem fanden regelmässig Velorennen statt, im Juli 1897 gar ein Damenfahren.<sup>69</sup> Einige herausragende, international bekannte Radrenngrössen kamen aus Basel, neben Karl Käser und Emil Dörfliinger auch der Velohändler Carl Schlotterbeck.<sup>70</sup> Um die Jahrhundertwende wurde er zu einem der ersten Autohändler der Stadt.<sup>71</sup>

1901 musste das Velodrôme schliessen. Als Sportstätte blieb der Landhof jedoch erhalten: Seit seiner Gründung 1893 nutzte der Fussballclub Basel (FCB) das Areal als Trainingsplatz. Die neue Radrennbahn umschloss das Fussballfeld, sodass die grosse Rasenfläche im Innern weiterhin für den Fussball, aber auch für andere Sportarten genutzt werden konnte; so fand im August 1898 auf dem Kleinbasler Sportplatz das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest statt.

1898 hatte dort auch das erste Ligaspiel des FCB stattgefunden. In den folgenden Jahren etablierte sich der Landhof als Heimspielstätte des FCB.

Zunächst nur unter Schülern verbreitet, begeisterten sich in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts immer mehr Erwachsene für den «Football». Zu den ersten, die städtische Fussballszene prägenden Vereinen gehörten neben dem FCB die BSC Old Boys (1894), der FC Nordstern (1901) und der FC Concordia (1907). Ab 1898/99 spielten die Teams von FCB und BSC Old Boys in der damals neu lancierten Schweizer Fussballmeisterschaft mit. Der erste Match zwischen den beiden Basler Clubs auf dem Landhof im November 1898 endete unentschieden 1:1.<sup>72</sup> 1908 fand dann erstmals ein Länderspiel auf dem Kleinbasler Fussballplatz statt: Schweiz gegen Deutschland, das erste Länderspiel der deutschen Nationalmannschaft überhaupt, für das der Club gar eine Holztribüne erstellte. Die rund viertausend Zuschauerinnen und Zuschauer sahen einen spannenden Match, den die Schweiz mit 5:3 gewann.<sup>73</sup>

## Weniger Lärm und Staub: Konflikte um neuen Strassenbelag

Der Bau neuer Strassen und deren Unterhalt wurde im Verlauf des 19. Jahrhunderts zu einer wichtigen, aufwendigen und vor allem teuren Staatsaufgabe. Die bisherige Pflästerung mit halbierten Rheinkieseln erwies sich für das neue Verkehrsaufkommen als ungeeignet. Da die halbrunden Steine sich unterschiedlich stark abnutzten, wurden die Strassen uneben und waren für Fuhrwerke und Droschken nur schwer befahrbar. Anwohnerinnen und Anwohner von stark frequentierten Strassen fühlten sich vom Lärm der über das Steinpflaster rollenden Fuhrwerke und Kutschen mit ihren eisenbeschlagenen Holzrädern gestört.<sup>74</sup> Nach einem ersten Versuch mit Steinen aus dem Elsass begann man die Strassen in den neuen Quartieren zu makadamisieren, sie also im Schichtenprinzip mit unterschiedlich gekörntem Schotter zu belegen.<sup>75</sup> Das Lärmproblem in der Innenstadt blieb aber bestehen. Auf eine Petition der Anwohner hin wurde 1888 in der Greifengasse ein erster Versuch mit dem akustisch dämpfenden Holzpflaster durchgeführt. Dabei verlegte man imprägnierte Holzwürfel auf einer Schicht Beton und goss die Zwischenräume mit Bitumen aus.<sup>76</sup> Es zeigte sich schnell, dass Holzpflaster teurer und weniger belastbar war als Steinpflaster. Als 1891 der Grosse Rat die Wahl des Basler Strassenpflasters reglementieren wollte, entschied er deshalb, Holzpflaster ausschliesslich in besonders lauten Strassen verlegen zu lassen und nur, wenn sich die Hausbesitzer an den Mehrkosten beteiligten.<sup>77</sup> Der Regierungsrat wollte mit diesem Beschluss die Diskussion beenden, doch tatsächlich nahm sie jetzt erst richtig Fahrt auf. Als 1891 die Aeschenvorstadt mit Holz gepflastert werden sollte, verweigerten die Hausbesitzer eine finanzielle Beteiligung: Aufgrund der starken Nutzung der Strasse durch den Fuhr- und Strassenbahnverkehr sei dieses Problem dem Staate anzulasten.<sup>78</sup> Die von ihnen lancierte Volksinitiative wurde im November 1901 vom Stimmvolk angenommen, das Pflaster aus der Staatskasse finanziert.<sup>79</sup>

### Versuche mit Holzpflaster in besonders lauten Strassen

Neu wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Strasse auch zur Trägerin von Infrastruktur; den Anfang machten im Jahr 1852 Gasleitungen. Es folgten Abwasserkanäle, Zuleitungen für Wasser, später auch für Elektrizität und ab 1880 Telefonkabel. 1900 wurden, sehr zum Leidwesen der Bevölkerung, über 1400 Aufgrabungen bewilligt, Tendenz steigend.<sup>80</sup>

## Das Warenhaus und der Marktplatz: Konsumieren in der Grosstadt

Als Julius Brann am 8. April 1905 sein neu erbautes Warenhaus am Marktplatz 1 und 3 eröffnete, hatte das Regierungs- und Geschäftszentrum der Stadt eine jahrzehntelange, politisch umstrittene Modernisierung und Vergrösserung hinter sich. Wo zuvor recht viel, teilweise günstiger Wohnraum vorhanden war, standen nun elegante Geschäftshäuser. Das Warenhaus verkörpert beispielhaft eine neue Form des Konsums in der Belle Époque. Als Gebäude einzig zu diesem Zwecke konzipiert und gebaut, wurde es zum Zeichen und unverzichtbaren Bestandteil der modernen Stadt.<sup>81</sup> Die präsentierte Warenfülle stand für wirtschaftlichen Aufschwung; elektrisches Licht, Lift und Telefon kündeten vom technologischen Fortschritt; die inszenierten Konsumwelten vom Vergnügen, in einer Welt des vermeintlichen Überflusses zu leben.

### **Knopf, Brann und Loeb: Basels neue «Konsumtempel»**

Der Basler Warenhauspionier war Sally Knopf. 1895 eröffnete er an der Freien Strasse 65 das erste Basler und wohl auch das erste Schweizer Warenhaus.<sup>82</sup> Knopfs Familie betrieb Warenhäuser in zahlreichen Städten am Oberrhein, von Frankfurt bis Strassburg. Die Eröffnung der Basler Filiale wurde zur Initialzündung. Bereits zwei Jahre später standen am Marktplatz zwei weitere Warenhäuser: das «Zürcher Engros Lager» von Julius Brann [128] und daneben, an der Eisengasse 21, das «Warenhaus Gebrüder Loeb». Julius Loeb hatte das ehemalige Woll- und Merceriegeschäft, die erste Filiale des im süddeutschen Raum ansässigen Familienunternehmens Loeb, anlässlich seines 25-jährigen Bestehens zum Warenhaus mit Lift umgebaut.<sup>83</sup> Der erst 21-jährige Kaufmann Julius Brann eröffnete mit dem Basler Geschäft bereits sein zweites Warenhaus in der Schweiz. Der Jungunternehmer aus dem preussischen Rawitsch war 1896 von Berlin nach Zürich gezogen und hatte dort im gleichen Jahr sein erstes Warenhaus eröffnet. Drei Monate später hatte er bereits einen Mietvertrag für die Liegenschaft am Marktplatz 1 unterschrieben und mit dem Aufbau der Basler Filiale begonnen.<sup>84</sup>

Loeb, Brann und Knopf, alle drei jüdische Immigranten aus Deutschland, brachten die Warenhausidee nach Basel. Wobei der Unterschied zwischen Warenhäusern und Detailhandelsgeschäften lange Zeit diffus blieb. Eine Eigenheit der Warenhäuser war die Vielfalt des Sortiments, dies zeigt der Blick in die Inserate der



**128 Das Warenhaus von Julius Brann vor dem Neubau, vor 1905.** — Julius Branns Einstand als Warenhausbesitzer in Basel war nicht einfach. Seine Vorstellungen eines modernen Warenhauses kollidierten mit den Bauvorschriften. Nach Unterzeichnung des Mietvertrages machte er sich umgehend an den Fassadenumbau, denn zu einem Warenhaus gehörten grosszügige Schaufenster. Doch nur wenige Tage nach Baustart erwirkte der Grosse Rat die provisorische Einstellung der Arbeiten, da das Projekt die Richtlinien nicht einhielt. Schliesslich konnte der Umbau fortgesetzt werden unter der Bedingung, dass

Brann innerhalb der nächsten fünf Jahre die Fassade auf die geforderte Baulinie zurücksetzte. Vorerst aber durfte er die vordere Front für vier grosse Schaufenster öffnen und mit einer elektrischen Lichtanlage ausstatten. Wenige Jahre später begann Brann mit der Planung des Neubaus (StABS, Grosse Rat 43, Sitzung vom 28. Januar und vom 11. Februar 1897, DS BS 9 1103, Ratschlag betreffend den Anzug Stünzi, S. 6, Elektrizität A5 Einzelne private Beleuchtungsanlagen u. Abgabe von Kraft. Leitungen. Elektromotoren, Lampen, Erteilung von Konzessionen 1882–1899–1913).

lokalen Zeitungen.<sup>85</sup> Sämtliche Waren des täglichen Gebrauchs sollten bei einem Einkauf in einem Geschäft erhältlich sein, von Hosenträgern über Damenunterröcke und Suppenlöffel bis zur Schokolade. Die Idee hatte Erfolg, alle drei Warenhäuser florierten, die Ladenlokale konnten mehrmals um- und ausgebaut werden.

1902 begann Julius Brann mit der Planung eines Neubaus am Marktplatz. Bei der Eröffnung im April 1905 feierte die lokale Presse den Jugendstilbau der Architektengemeinschaft Alfred Romang und Wilhelm Bernoulli als «Wahrzeichen des modernen Handels».<sup>86</sup> Bereits zwei Jahre später verkaufte Brann sein Geschäft an Heinrich Burkhardt-Schuppisser, einen Zürcher Bankier und Besitzer der «Globus-Warenhäuser».<sup>87</sup> Dieser liess das Geschäftshaus erneut vergrössern. Anlässlich der Wiedereröffnung 1910 stellte ein Journalist fest, «dass auch das Warenhaus in Form monumentaler Bauten Kunstwerke erzeugt, hat es nicht nur in den Weltstädten, sondern neuerdings auch in Basel bewiesen».<sup>88</sup>

Nicht alle waren ob der neuen Möglichkeiten des Konsumierens begeistert. Kritik kam von den Detailhändlern, die sich konkurrenziert fühlten, obschon Warenhäuser nur einen geringen Anteil am Detailhandelsumsatz erreichten.<sup>89</sup> In der eidgenössischen Betriebszählung von 1905 sind in Basel lediglich fünf Warenhäuser mit 235 Beschäftigten verzeichnet, während beispielsweise der Textilbereich 320 Handelsbetriebe mit über 1500 Beschäftigten aufwies.<sup>90</sup> Der Sekretär des kaufmännischen Vereins Basel-Stadt betonte zwei Jahre später denn auch, dass die Schweizer Warenhäuser nicht mit denjenigen in Weltstädten vergleichbar seien und «der Kleinhandel (...) nicht durch die grossen Betriebe gedrückt» werde, sondern durch ihre «eigene anormale Vermehrung». Die Grossbetriebe, zu welchen er auch den Allgemeinen Consum-Verein (ACV) zählte, hätten sicherlich ihre Berechtigung, da sie «der Allgemeinheit grosse Dienste leisten».<sup>91</sup>

### **Einkaufen wird zum Erlebnis**

Die Warenhäuser, in der Zeit auch «Konsumtempel» genannt, faszinierten und zogen mit fixen Preisen, freiem Eintritt ohne Kaufzwang und neuartigen Werbemethoden die Konsumentinnen und Konsumenten in Scharen an. Das Einkaufen wurde zu einem Erlebnis, das mit einem Museumsbesuch vergleichbar war. Die Kundschaft flanierte durch die grosszügigen Räume, studierte selbstständig das Angebot und informierte sich über unterschiedliche Qualitäten und Preise. Die unglaubliche Warenfülle war Teil des Warenhauserlebnisses. Auch in Basel ziehe dieses viel Publikum an, «welches zu gewissen Zeiten die mit den Verkaufsgegenständen vollgepfropften Räumlichkeiten total ausfüllt und sich in den mit Waren



**129** Der Basler Marktplatz zwischen 1904 und 1907. Foto: Gustav Metz.

ebenfalls verstellten Treppen und Gängen bis in das oberste Stockwerk hinauf drängt», bemerkte die Regierung 1899 in einem Ratschlag zu feuerpolizeilichen Regelungen.<sup>92</sup> Tiefe Preise waren anfänglich das Hauptargument für den Einkauf im Warenhaus. Der Basler Schriftsteller Hermann Kurz beschreibt in seinem Roman von 1913, wie einer seiner Protagonisten in den «Ramschbasar <Globus>» ging, «allwo er sich für wenig Geld die Geschenke erwarb, ebenso blitzend und glitzernd wie in den Juwelierläden [...]»<sup>93</sup> Diese sogenannten Schleuderpreise erreichte man freilich nicht nur durch geschickten En-gros-Einkauf, sondern auch durch die tiefen Löhne der meist weiblichen Angestellten.<sup>94</sup>

Damit das Einkaufserlebnis für das Publikum interessant und neu blieb, wurde es regelmässig neu gestaltet und Sortiment sowie Dekoration den jahreszeitlichen Anlässen angepasst. An Weihnachten verkaufte das Warenhaus Loeb etwa Spezialitäten wie Orangen, Mandarinen, Anisbrötli, Likörringe und Bienen-



**130** Inserat für das Warenhaus Loeb Basel, 1907. — Zeitungsinserate gehörten zu den zentralen Werbemassnahmen der Warenhäuser. Sie waren textlastig, setzten aber gleichzeitig

bereits grafische Elemente ein, etwa wie im vorliegenden Beispiel humorvolle Zeichnungen und verschiedene Schriftgrößen (National-Zeitung, 05.07.1907).

honig. Zur Fasnacht gab es in der «Grossen Carnival-Ausstellung in der II. Etage Masken-Artikel grösster Auswahl, Waggis-Blusen und Clown-Perücken».<sup>95</sup>

Loeb und Brann gehörten zu den ersten Abnehmern von Elektrizität in Basel, und professionelle Dekorateur verwandelten die elektrisch beleuchteten Schaufenster in vielbestaunte Traumwelten. Auch Kinder wurden mit auf sie zugeschnittenen Verlockungen als Kunden angesprochen: «Alle Kinder in Begleitung Erwachsener erhalten ein schönes Bilderbuch oder eine Düte Bonbons gratis», hiess es beispielsweise zu Weihnachten in grossformatigen Zeitungsinseraten.<sup>96</sup> Mit solchen und anderen Werbemassnahmen versuchte man, die Distanz zwischen Kundschaft und Produzenten zu überwinden. Dies war ein neues Phänomen der Konsumgesellschaft und der Massenproduktion. Die Werbung steht am Anfang eines professionalisierten Basler Grafikgewerbes, das seit der Jahrhundertwende, insbesondere im Bereich der Plakatgestaltung, einen internationalen Ruf erlangte. Mit ihren prachtvoll inszenierten Verkaufsschauen wurde das Warenhaus auch zu einem Ort der Kulturvermittlung. Im Schaufenster des Warenhauses Brann konnte man etwa sehen, wie Weihnachten zu feiern sei, was man zu Ostern essen und welche Kostüme man zur Fasnacht tragen sollte. Sogar die Einführung der farbigen

*Confetti* an der Fasnacht, der kleinen, bunten Papierschnipsel, welche die bis anhin genutzten gröbereren *Räppli* aus Karton ersetzten, geht nach dem Basler Volkskundler Eduard Hoffmann-Krayer auf das Warenhaus zurück: «Im Jahr 1892 oder 1893 hatte das Warenhaus Knopf in Basel die *Confetti* aus Paris eingeführt. Als sie am ersten Tag nicht gekauft wurden, liess Knopf sie durch seine Ladenmädchen auswerfen. Am zweiten Tag fanden sie reissenden Absatz [...]».<sup>97</sup>

### **Für die Grosstadt zu klein: Gemüseverkauf auf dem Marktplatz**

Neben den modernen Warenhäusern machte vor allem der Wochenmarkt den Marktplatz zum Basler Geschäftszentrum. Hier versorgte sich die gesamte Stadtbevölkerung mit frischem Obst und Gemüse von Produzentinnen mit Gärten im Klybeck oder der Lehenmatte und Gemüsegärtnerinnen und -gärtnern aus dem Elsass, Badischen und Baselbiet. Das auf kleine Verkaufsmengen und kurze Anlieferungswege ausgelegte Versorgungssystem stiess indes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an seine Grenzen. Die Nachfrage nach Obst und Gemüse stieg proportional zur Wohnbevölkerung, sodass die regionale Produktion bald nicht mehr ausreichte. Immer mehr Händlerinnen verkauften importiertes Obst und Gemüse auf dem Markt. Im Spätsommer war der Marktplatz zudem mit teilweise mehr als sechshundert Verkäuferinnen überfüllt.<sup>98</sup>

Zu einer Verschärfung der Situation hatte die Einführung der Gewerbefreiheit beigetragen, die den «Fürkauf» wieder erlaubte, also den Aufkauf von Ware zum Wiederverkauf. Diese Praxis führte während Jahren zu Konflikten unter den Marktfrauen. Der Regierungsrat versuchte mehrmals, die Situation mittels einer Revision der Marktordnung zu entschärfen, doch sämtliche Massnahmen scheiterten: die zeitliche Beschränkung des Fürkaufs, die Schaffung weiterer Märkte in den Quartieren und speziell die Einführung eines eigenen Marktes für Wiederverkäuferinnen auf dem Barfüsserplatz.<sup>99</sup> Letzteres beklagten die Marktfrauen auf dem Barfüsserplatz als unhaltbar: «Dieser Zustand schadet uns sehr, denn der grösste Teil der Stadt macht seine Einkäufe zuerst auf dem Marktplatz, weil ihm der Barfüsserplatz zu abgelegen ist.»<sup>100</sup>

Erst anlässlich der Ausarbeitung der neuen Marktordnung 1909 konstatierte der radikaldemokratische Vorsteher des Polizeidepartements Heinrich David, dass es keine staatlichen Regulierungen für den Obst- und Gemüsemarkt mehr brauche: «Die Vermehrung der Bezugsgebiete und die Verbesserung der Transportmittel, schliesslich auch die Ausbildung des Genossenschaftswesens werden für die Ordnung der Marktverhältnisse zurzeit besser sorgen, als es polizeiliche



**131 Verkäuferinnen auf dem Basler Marktplatz, undatiert.** — Die Marktverordnung von 1889 organisierte die verschiedenen Märkte in der Stadt: So fand auf dem Markt- und dem Barfüsserplatz sowie am Claragraben täglich ein Obst- und Gemüsemarkt statt; freitags wurde auf dem Andreasplatz Geflügel und Wildbret verkauft; ebenfalls freitags Fisch auf dem Fischmarkt, und in der Barfüsserkirche gab es einen «Ankenmarkt» (Keller 2001, S. 27).



**132 Wettbewerbsvorschlag für die Neugestaltung des Marktplatzes, Zeichnung von Karl Moser, 1891. —**

Die Umgestaltung des Platzes begann mit dem Abriss eines gesamten Gevierts am westlichen Ende des Marktplatzes, darunter auch der alten ‚School‘, wo bis 1870 Grossvieh geschlachtet und Fleisch verkauft worden war. Mit dem Verschwinden des «hässlichste[n] und ungesundeste[n] Teil dieses ganzen Häuserkomplexes» war ein rund 850 m<sup>2</sup> grosses Areal frei geworden.

Moser schlug für den neuen Marktplatz in Anlehnung an Plätze in europäischen Metropolen ein Verwaltungsgebäude im Renaissancestil und einen Springbrunnen in der Mitte des Platzes vor. Allerdings wäre diese Umsetzung mit der Marktfunktion des Platzes kollidiert. Nach dem Wettbewerb entschied das Stimmvolk am 23. August deutlich die Freihaltung des Marktplatzes (StABS, DS BS 9 759, Ratschlag betreffend Erstellung der Marktgasse, 1887, S. 11).

Gebote im Stande sind.»<sup>101</sup> Bei der Sicherung der Lebensmittelversorgung würde also der Markt sich selbst regulieren und sich dank neuer Vertriebsnetze und wirtschaftlicher Organisationsformen weiterentwickeln. Tatsächlich nahm die 1906 eröffnete Centralhallen AG am Barfüsserplatz die Idee des Shoppingzentrums mit verschiedenen selbstständigen Geschäften unter einem Dach vorweg. Dort verkauften sieben Firmen mit je eigenem Bedienungsstand Frischwaren, etwa die Metzgerei Samuel Bell Söhne, der Gemüsehändler Ernst Dreyfus oder die Käsefirma Oesterlin & Cie. Die mittlerweile in der ganzen Stadt verbreiteten Filialen des ACV hingegen spielten beim Verkauf von frischem Obst und Gemüse noch keine Rolle.<sup>102</sup>

## Vom Werden der modernen «Altstadt»

Der Marktplatz genügte der sich ausdehnenden Stadt, der wachsenden Zahl von Konsumentinnen und Händlerinnen, den neuen Anforderungen des Verkehrs und vielem anderen nach 1874 nicht mehr. Sollte nun der Markt vergrössert werden? Oder eignete sich der Platz gar für den Bau einer Markthalle? 1889 beschlossen die Basler Stimmbürger zunächst die Vergrösserung und 1891 die Freihaltung des Platzes.<sup>103</sup> Im Zuge dieser baulichen Veränderungen, die rund zwanzig Jahre dauerten, entwickelte sich die Gegend um den Marktplatz vom Wohn- und Handwerkerquartier zum Geschäftszentrum. Parallel zur Entstehung neuer Aussenquartiere wurde die alte Innenstadt neu gebaut. Ziel war eine hygienische, vor allem aber eine «Schöne Stadt Basel».<sup>104</sup> Der Schutz der Altstadt war denn auch von Anfang an die Sorge der 1905 gegründeten Sektion Basel der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz.<sup>105</sup>

### Der Heimatschutz: Modernisierungskritik wird modern

Am 23. November 1905 fand im Oberen Saal der Basler Lesegesellschaft die Gründung der Basler Sektion der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz (SHS) statt.<sup>106</sup> Wenige Monate zuvor war in Bern die nationale Dachorganisation mit über hundert Mitgliedern aus der Taufe gehoben worden, bis 1913 konnten über sechstausend neue Mitglieder gewonnen werden.<sup>107</sup> Zeitgleich entstanden ähnlich orientierte Vereinigungen in Frankreich (1901), Deutschland (1904) und England (1905). Dahinter stand die Kritik an der Modernisierung im Kontext von Industrialisierung und Urbanisierung. Der Begriff Heimat stand dabei neu für Identität und war verknüpft mit Werten wie «Einfachheit», «Reinheit» und «Echtheit». Für die Exponenten des Heimatschutzes hatten Kunst, Kunstgewerbe und Architektur die Aufgabe, nationale Identität zu produzieren.<sup>108</sup>

Der Gründergeneration des SHS ging es primär um ästhetische Aspekte: Neubauten sollten sich an der historisch gewachsenen Ästhetik der Altstadtbauten orientieren. Der Basler Regierungsrat und erste Präsident des SHS, Albert Burckhardt-Finsler, sah beispielsweise den Neubau der Mittleren Rheinbrücke als positives Beispiel: Die historisierende Granitbrücke füge sich viel besser ins Landschaftsbild ein als die Stahlkonstruktionen der Johanner- und Wettsteinbrücke.<sup>109</sup>

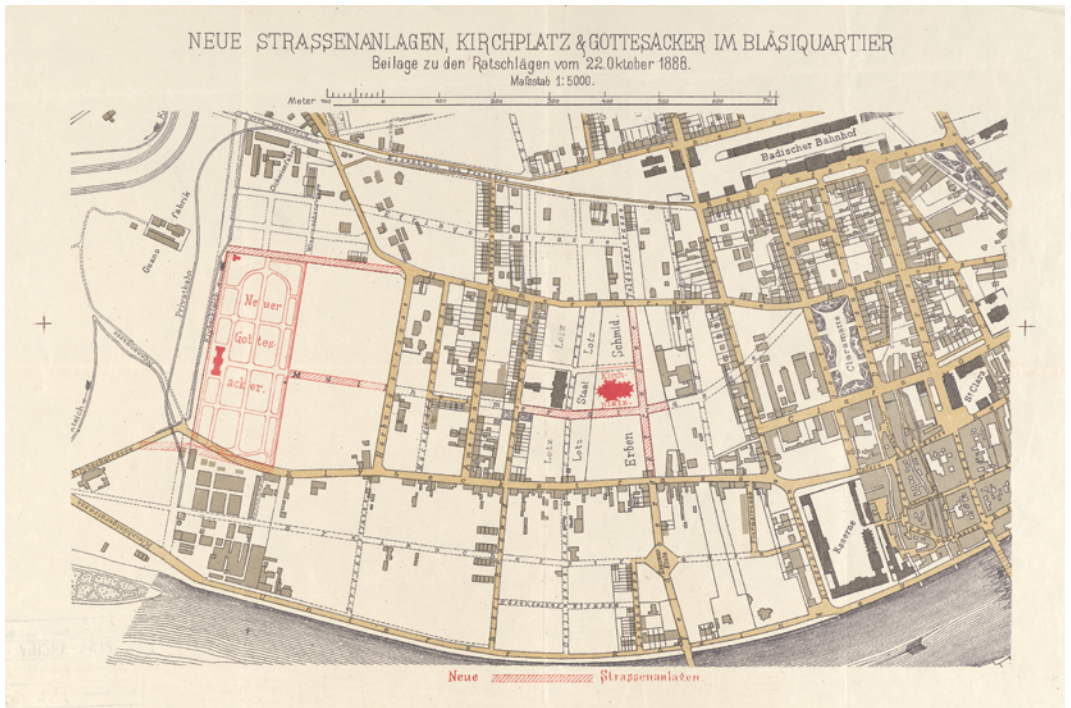
Die Basler Sektion der Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz wuchs innert kürzester Zeit zur grössten aller Kantone heran. Schon im Jahr nach der Gründung waren 589 Baslerinnen und Basler, zum grössten Teil aus dem Grossbürgertum, registriert. Sie stellten ein Viertel aller Mitglieder der nationalen Organisation.<sup>110</sup>

## Das untere Kleinbasel – von vielen belebt und gestaltet

1881 erhielt der Bauunternehmer und Spekulant Gregor Stächelin die Genehmigung, im unteren Kleinbasel eine Strasse zu bauen. Damit konnte er die Planung von Mehrfamilienhäusern und den Ausbau seines Werkhofs an die Hand nehmen. Die Markgräferstrasse, wie sie genannt wurde, war nur eine von vielen neuen städtischen Strassen. Insbesondere das untere Kleinbasel wuchs von einer lose bebauten Gegend mit Landgütern, grossen Gärten und einigen Industriebetrieben zu einem dicht bewohnten und vielfältig genutzten Stadtteil. Gestaltet wurden die neuen «Wohnviertel», wie sie um 1910 genannt wurden, «das Matthäus» oder «das Klybeck» zum Beispiel, nicht nur durch staatliche Projekte wie Schulhäuser, eine Kirche oder einen Friedhof, sondern auch durch das Engagement von Frauen und Männern, Vereinen und Unternehmern. Der landwirtschaftlich genutzte Boden dem Rhein entlang und um die ehemaligen Landsitze hingegen verschwand.

### **Geschäfte, Industrien, Landgüter: Jedes an seinem Platz**

In Kleinbasel war wie in Grossbasel der alte Stadtkern nach dem Abbruch der Mauern zu einem Geschäftszentrum geworden. Wer Modewaren oder Accessoires wie Kunstblumen kaufen wollte, wurde bis in die 1880er-Jahre in den Verkehrsachsen Greifengasse und Clarastrasse fündig.<sup>111</sup> Wer einen Fotografen suchte, hatte 1885 an der Clarastrasse gar die Wahl zwischen zwei Geschäften. Banken eröffneten hier ihre ersten Filialen: die Handwerker-Bank Ende 1894, der Schweizerische Bankverein um 1907.<sup>112</sup> Mit dem Wachstum Kleinbasels und durch den Konkurrenzdruck im Zentrum entstanden um 1890 weitere Einkaufsstrassen ausserhalb des alten Stadtkerns, im unteren Kleinbasel etwa die Feldbergstrasse.<sup>113</sup> Bis 1888 hatte sie vom Erasmusplatz lediglich bis zur Klybeckstrasse gereicht. Ihre Fortsetzung Richtung Norden wurde erst mit der Anlage des Horburg-Gottesackers an die Hand genommen, denn dieser machte in den Augen des evangelisch-reformierten Kirchenvorstandes den Neubau einer Kirche – der Matthäuskirche – für das untere Kleinbasel unumgänglich. Beerdigungen drohten sonst zu «höchst ermüdenden und zeitraubenden Wanderungen» zu werden.<sup>114</sup> Mit der Fertigstellung von Kirche (1896) und Feldbergstrasse erhielt das neue Wohnviertel Matthäus ein eigenes Zentrum.<sup>115</sup>

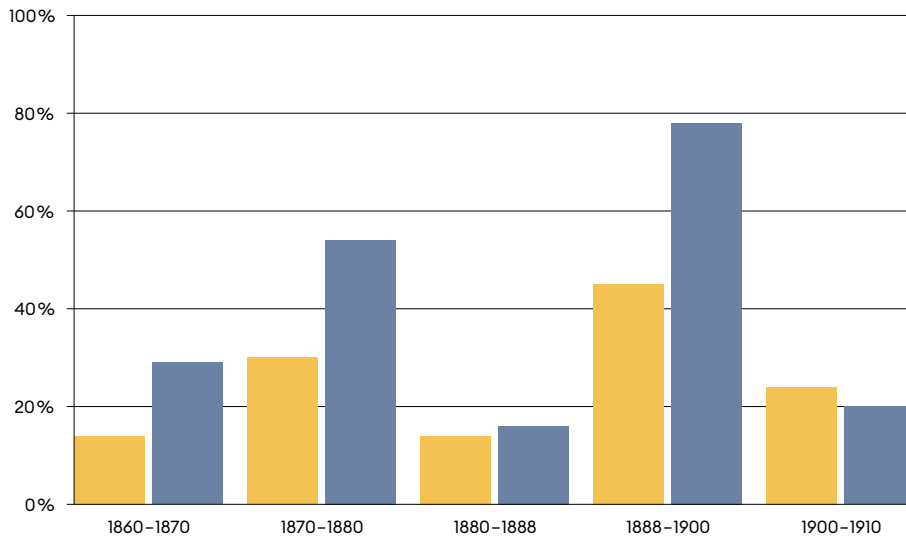


**133 Plan für neue Strassenanlagen, Kirchplatz und Gottesacker, 1888.** — Die Vorlage für den Kauf des Bodens für die Matthäuskirche kam zeitgleich mit dem Ratschlag zur Fertigstellung der Feldbergstrasse am 22. Oktober 1888 vor den Grossen Rat. Mit dem bereits erbauten Bläsi-Schulhaus und dem kurz zuvor beschlossenen Horburg-Gottesacker waren vonseiten der Stadt die zentralen Elemente der Quartierentwicklung vereint.

Aus den ehemals zwei Kleinbasler Quartieren waren bis 1912 insgesamt acht sogenannte «Wohnviertel» geworden. Gerade das ehemalige «Bläsiquartier» war enorm gewachsen und umfasste, nebst dem zum Wohnviertel gewordenen Dorf Kleinhüningen, nun «Klybeck», «Matthäus» und «Rosenthal» (sic!). Kleinhüningen war zuvor schon in den Strudel der Verstädterung geraten. 1893 hatte die Stadt dessen Gemeindegeschäfte übernommen, 1907/08 war schliesslich die Eingemeindung erfolgt (vgl. auch die Grafik auf S. 294).<sup>116</sup>

Im Zentrum des Kleinbasel war das Nebeneinander von Fabrikbetrieben, Geschäften und Wohnen schwierig geworden. Bereits Mitte der 1860er-Jahre hatten sich emissionsreiche Betriebe an den Stadträndern niedergelassen. Der Zug

## Prozentuales Bevölkerungswachstum in Gross- und Kleinbasel, 1860–1910



**134** Innerhalb eines halben Jahrhunderts wuchs die Bevölkerung der Stadt von 37 915 um beinahe 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner. Während sich in Grossbasel die Bevölkerung verdreifachte, entsprach die Zunahme im Kleinbasel von 10 283 auf 48 455 Einwohnerinnen und Einwohner nahezu einer Verfünffachung. Die Einwohner:innen Kleinhüningens werden ab 1900 dem Kleinbasel zugerechnet (Quelle: Bauer 1905, S. 5. Jenny 1924, Tabelle I, 3\*–5\*).

■ Grossbasel  
■ Kleinbasel

der Industrie Richtung Peripherie findet sich in den meisten Städten, denn Fabriken als architektonisches Element liessen sich kaum ins dichte Gefüge einpassen.<sup>117</sup> Alexander Clavel-Oswald etwa fand für seine Farbfabrik im Klybeck neben einem anderen Teerfarbenhersteller am Rheinufer Platz. Ganz in der Nähe befand sich die Guano-Fabrik, die sich auf Herstellung von Kunstdünger spezialisiert hatte.<sup>118</sup> Weitere Grossbetriebe folgten, so etwa die Aktienmühle. Der gigantische Neubau – mit Gleisanschluss – erinnert an ein neobarockes Schloss.<sup>119</sup>

Ganz in der Nähe bewohnte der ehemalige Landwirt und Gutsbesitzer Carl Abt-Wenk mit seiner Frau das Klybeckschlösschen. Zu seinem Besitz gehörte auch die vorgelagerte Klybeckinsel, eines von vielen grosszügigen Landgütern zwischen Kaserne und Kleinhüningen. Doch die schönen Wohnlagen ausserhalb der Stadt wurden durch die Industrie zunehmend verdrängt. Die Industriellen vertrieben sich gewissermassen selber und zogen stattdessen in das elegante neue «Alban-Viertel».<sup>120</sup> An die Stelle ihrer Landsitze traten zu Ende des Jahrhunderts



**135 Rückseite der Mehrfamilienhäuser an der Ackerstrasse im äussersten Klybeck, 1915.** — Der unbekannte Fotograf dokumentierte die dem Nahrungsmittel-mangel geschuldeten städtischen Gemüsebepflanzungen während des Ersten Weltkriegs. Sein Bild erlaubt einen seltenen Blick auf die Hoffassade einer noch nicht vollständigen Blockrandbebauung im Klybeck. Die grosszügigen grünen Freiflächen wichen ab 1900 zunehmend grösseren Gewerbebetrieben.

mehrstöckige Blockrandbebauungen, die sogenannten «Mietskasernen». Mit diesem Begriff bezeichnete ein Statistiker die in seinen Augen armseligste Form städtischen Wohnens, stellte er die Mietskaserne doch als äusserstes Extrem dem prunkvollen Landhaus gegenüber.<sup>121</sup> Im Matthäusquartier etwa gruppierten sich zwanzig bis fünfunddreissig Reihenhäuser um einen Freiraum, in dem sich nebst Waschhaus, Stallungen und kleineren Werkstätten bis zum Ende des Ersten Weltkriegs meist auch Gärten befanden.<sup>122</sup> Während die mächtige Blockrandbebauung zur Strasse hin städtisch wirkte, haftete dem Leben in den Hinterhöfen mit Gemüsegärten und Kleintierhaltung etwas Ländliches an.

# Lieber Feuer als Würmer: Debatten um die Einführung der Kremation

In Emanuel Linder hatten diejenigen, die sich in Basel für ein Krematorium starkmachten, einen lautstarken Fürsprecher. Der charismatische Pfarrer der St. Theodorsgemeinde und Grossrat des Freisinns verstand sich als Aufklärer gegen veraltete Anschauungen; «die Gletschermoränen des Glaubens», wie er sie nannte.<sup>123</sup> Linders Einsatz für die Feuerbestattung war folgerichtig. Denn in seinen Augen und denjenigen seiner Mitstreiter war sie Teil des Fortschritts. 1887 forderte die Gruppe in einer Petition die «Einführung der fakultativen Feuerbestattung». Hauptargument

waren die beengten Platzverhältnisse auf den Basler Friedhöfen.<sup>124</sup> Die Bevölkerung wuchs und mit ihr auch die Zahl der Bestattungen. Zwar hatte man deshalb kurz zuvor auf Grossbasler Seite im Kannenfeld und mit dem Wolfgottesacker zwei neue Friedhöfe ausserhalb der Stadt angelegt.<sup>125</sup> Auf Kleinbasler Seite befand sich mit dem Horburg-Gottesacker ein weiterer Friedhof in Planung. Dennoch nahmen die Petenten an, dass der Platz nicht reichen würde. Hier bot die Verbrennung der Leichen eine Alternative. Ihre Befürworter priesen sie als hygienische, soziale und ästhetisch passende



**136** Das Krematorium auf dem Horburg-Gottesacker.  
Foto: Jakob Koch, nach 1898.

Methode an: Argumente, die sich aus dem Kontext schnell wachsender Städte erklären. Frühe Fördervereine finden sich denn auch in grösseren Städten, in Mailand etwa oder in Hamburg und Berlin. Den Gegnern hingegen galt die Feuerbestattung als «neuheidnisch». Sie wehrten sich gegen den Bruch mit der Tradition.

Angeregt durch einen Mediziner, der in der Erdbestattung eine Gefahr der Bodenvergiftung sah, präsentierte Friedrich Siemens, Ingenieur und Besitzer einer Glasfabrik in Dresden, mit dem «Regenerationsofen» 1874 eine technisch umsetzbare Lösung für die Feuerbestattung. 1876 fand in Mailand die Einweihung des ersten europäischen Krematoriums statt, 1878 folgte das deutsche Gotha.<sup>126</sup> In Basel setzte sich die Idee in einer Volksabstimmung nach heftig geführten Debatten 1896 ganz knapp durch, 1898 konnte auf dem Kleinbasler Friedhof nach Zürich das zweite Krematorium der Schweiz in Betrieb genommen werden.<sup>127</sup> Von aussen nahm sich das vom Architekten Leonhard Friedrich entworfene Krematorium wie eine Kappelle aus. Tatsächlich betrat, wer die grosszügig konzipierte Treppe aufstieg, eine Abdankungshalle, «wo der Sarg unter Blumen bereits hübsch aufgebahrt» lag. Während auf einem Harmonium gespielt wurde, sank der Sarg mithilfe eines verborgenen Mechanismus ins Untergeschoss: «Leise schliesst sich der Deckel des Katafalkes», beschrieb der Autor einer Propagandaschrift

den Ablauf in wärmsten Tönen.<sup>128</sup> Und während die Trauergäste die Abdankungshalle verliessen, um «ins Leben» zurückzukehren, begann der Vorgang der Kremation im Untergeschoss, wo sich die Ofenvorrichtungen befanden.

Die Feuerbestattung trug zur Zentralisierung der Bestattungsrituale bei. So beschränkten sich die Feierlichkeiten, die zuvor mit dem letzten Geleit im Stadtraum stattgefunden hatten, mehr und mehr auf die Friedhofsanlage.<sup>129</sup> Allerdings liessen sich in den folgenden Jahren nur wenige kremieren, obschon die Feuerbestattung in Basel von Anfang an unentgeltlich war: Es bedurfte mehrerer Kampagnen, um die Zahl der Kremationen anzuheben.

In ländlichen Kontexten, wo Landressourcen vorhanden waren, blieb die Leichenverbrennung bis weit ins 20. Jahrhundert kein Thema. Erste Feuerbestattungen aus dem Baselbiet wurden in den Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts aktenkundig, als sich einzelne Landschäftler gegen hohes Entgelt in Basel kremieren liessen. In den Dreissigerjahren schlossen Vorstadtgemeinden wie beispielsweise Binningen und Muttenz Kremationsverträge mit dem Stadtkanton, 1933 wurde schliesslich ein Kremationsvertrag für den ganzen Kanton Basel-Landschaft ratifiziert. Für den Stadtkanton bedeutete der Vertrag mit der Landschaft eine bessere Auslastung des neuen Krematoriums auf dem eben eröffneten Zentralfriedhof Hörnli.<sup>130</sup>

## Neue Figuren als Mitgestalter des urbanen Raums

Für die Planung einer Strasse oder einer Anlage wie den Horburg-Gottesacker musste die Regierung mit privaten Landeigentümern handelseinig werden. Wie hoch durfte zum Beispiel die Entschädigung für den Wegfall einer grossen Scheune sein? Gegen Ende des Jahrhunderts mehrten sich Enteignungsverfahren, denn die Landeigentümer wehrten sich oft gegen den Verkauf. Meist schien ihnen der gebotene Preis zu niedrig.

Die Kosten für die Erstellung wichtiger Strassen mitsamt der Anlage von Dohlen für das Abwasser und später auch der Kanalisation trug die Regierung. Anders lag der Fall beim Bau von Quartierstrassen im Erweiterungsgebiet der Stadt, wo die Kosten meist von den ‹Spekulanten› getragen wurden, die das Bauland erworben hatten. So entstanden unter Aufsicht des Kantons mit privaten Mitteln neue Quartiere: eine Lösung, für welche Basel von anderen Städten bewundert wurde.<sup>131</sup> Für die Erschliessung eines neu erworbenen Areals an der Horburgstrasse etwa legte der Bauunternehmer Gregor Stächelin 1880 mit der Markgräflerstrasse einen neuen Zugang an. Als mittelloser Maurergeselle vom badi-schen Istein Anfang der 1870er Jahre nach Basel gekommen, gelang Stächelin hier ein steiler Aufstieg.<sup>132</sup> Mit seinen Bau- und Immobiliengeschäften wurde er zum Millionär, zügelte von Klein- nach Grossbasel und liess sich zunächst für den Freisinn, später für die Katholische Volkspartei und ab 1918 für die Bürger- und Gewerbspartei in den Grossen Rat wählen. Im sozialkritischen Roman ‹Sie tanzen Ringel-Ringel-Reihn› beschreibt ihn Hermann Kurz zynisch-bissig als Treiber und Schlüsselfigur des Wandels.<sup>133</sup> Dieser sieht bereits bei seiner ersten Wanderung von Kleinhüningen in die Stadt hinein in den ‹Wiesen und Äckern abgesteckte Linien, schnurgerade, und Makadamstrassen, Häuserblock an Block und ein ganzes Quartier Häuser, Häuser, Häuser – ein Meer, eine Stadt! Und Fabriken baute des Gregori Geist, aus Beton, Stein und Eisen und Sand, billig, luftig, gross, gesund. Menschen liefen durch die Strassen, arbeiteten – die Seele des Gregori jubelte.›<sup>134</sup>

Ganz so geordnet und sauber dehnte sich die Stadt allerdings nicht aus. In der Nähe der Fabriken war sie trostlos und armselig. Für die Kinder, die im unteren Kleinbasel in rundum prekären Verhältnissen aufwuchsen, war kaum Platz vorhanden: ‹Keine Parkanlagen, keine prächtigen Schaufenster, keine Herrschaftshäuser beleben dies qualvolle Einerlei, wohl aber einige unbebaute Plätze und viele Fabrikschlote›, notierte etwa ein Lehrer um 1918.<sup>135</sup> Gegen Ende der 1860er-Jahre engagierten sich deshalb vermehrt gemeinnützig orientierte Frauen und Männer aus dem Basler Bürgertum für die Verbesserung der Lebensbedingungen



**137 Mercerie- und Kurzwarengeschäft der Familie Bornstein-Littner an der Feldbergstrasse 96. Foto: C. Bauer Photograph & Lithograph, ca. 1910.** — Ursprünglich war das Erdgeschoss von Mehrfamilienhäusern vielfach für die Einrichtung von Geschäften geplant. Die Fotografie ermöglicht auch einen Blick in die

Strukturen der kleinen Familienbetriebe. In ihnen halfen alle mit und sie funktionierten meist mit einem oder zwei Angestellten. Im Zentrum der Aufnahmen befindet sich jeweils das Schaufenster mit reicher Auslage, Familienmitglieder und Angestellte gruppieren sich zu den beiden Seiten.

der Arbeiter und Arbeiterinnen im unteren Kleinbasel. Zusammen mit den sich neu formierenden staatlichen Institutionen waren sie wichtige Träger der Armenpolitik.<sup>136</sup> Das Ehepaar Ehinger-Sarasin zum Beispiel gründete früh die erste Kinderkrippe, die 1890 in das von der GGG errichtete «Bläsistift» zog. Hier liessen Arbeiterinnen, deren Lohn für die Familie unentbehrlich war, ihre Kleinkinder werktags von Diakonissen und ihren Helferinnen betreuen.<sup>137</sup> Andere, wie etwa die Mitglieder des «Frauenvereins zur Hebung der Sittlichkeit» oder der GGG, richteten im Quartier Bibliotheken, alkoholfreie Speiseanstalten und Cafés ein.<sup>138</sup>

Zu einer prägenden Kraft avancierte der 1865 gegründete Allgemeine Consum-Verein Basel (ACV). Er war der genossenschaftlichen Selbsthilfe verpflichtet. Als 1895 an der Müllheimerstrasse 143 im äusseren Bläsiquartier (später «Matthäus») eine Filiale eröffnet wurde, betrieb die Einkaufsgenossenschaft bereits 32 Läden mit Waren des täglichen Gebrauchs sowie ein Schuhgeschäft. Bis 1914 erhöhte sich die Zahl der ACV-Geschäfte – mit Birsfelden und Riehen – auf 83, zusätzlich führte die Genossenschaft 26 Läden für Fleisch- und Wurstwaren, in

sechs weiteren Lokalen wurden Schuhe verkauft und repariert. Die meisten Läden befanden sich in den Aussenquartieren der Mittel- und der Unterschicht. Der ACV eröffnete jungen Frauen im Verkauf neue Berufsfelder. Von den beiden Verkäuferinnen an der Müllheimerstrasse sind allerdings nicht viel mehr als die Namen bekannt: «Jungfrau Jos. Müller» und «Jungfrau M. Keller».<sup>139</sup>

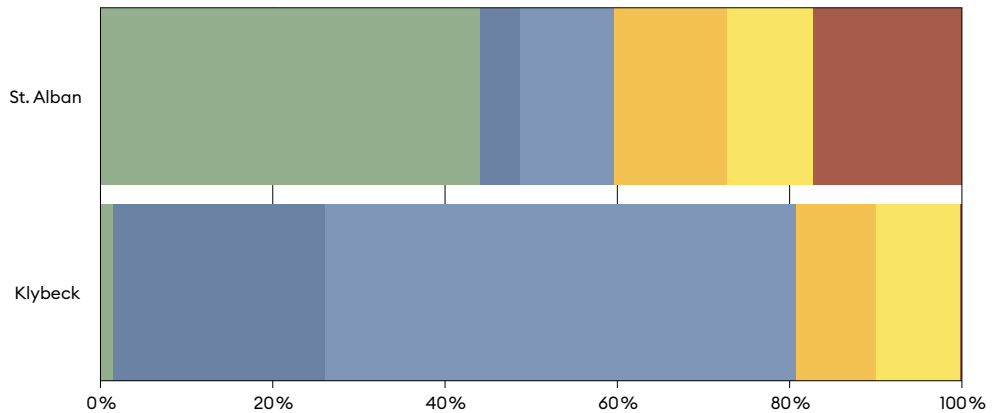
Das ausgehende 19. Jahrhundert gilt als «goldenes Zeitalter der Vereine». Schätzungen zufolge entfielen in der Schweiz um 1900 auf tausend Einwohnerinnen und Einwohner zehn Vereine.<sup>140</sup> Diese wurden auch für die Ausgestaltung des Quartierlebens zu wichtigen Akteuren. Zu ihnen zählen politisch motivierte Zusammenschlüsse wie der sozialdemokratische Quartierverein Horburg-Kleinhüningen, der sich für die Eröffnung einer Postfiliale einsetzte oder die Neuansiedlung einer Apotheke im Quartier anzuregen versuchte.<sup>141</sup> Als gesellschaftlich integrierende Kraft im unteren Kleinbasel wiederum galten Sportvereine wie der Turnverein Horburg (Gründungsjahr 1897), in dem ab 1913 nicht nur Männer, sondern auch Kinder und Jugendliche trainierten. Ihre jährlich durchgeführten Feste mit Tanz, Gesang und Theater im Restaurant Greifenbräu Horburg trugen zum Zusammenhalt innerhalb des Quartiers bei. Bevor der Verein 1908 einen Turnplatz in den Langen Erlen erhielt, fanden die Trainings auf einem Platz neben dem neuen Horburg-Gottesacker statt, inmitten einiger verbliebener Äcker, deren Betreten den Turnern strengstens verboten war.<sup>142</sup>

### **Nach Ständen geteilt**

Dass sich in den neuen Stadtteilen «die Stände [...] viel schärfer scheiden» als in den alten, bemerkte der Statistiker Karl Bücher schon 1891 in seiner Wohnungs-Enquête. Er führte die Differenzen auf die unterschiedliche Planung der Quartiere zurück.<sup>143</sup> So war zum Beispiel das neue Villenviertel «Alban» im Osten der Stadt explizit für die wohlhabende Einwohnerschaft der Stadt vorgesehen. Möglich wurde die zunehmende räumliche Trennung nach sozialen Schichten durch die ebenfalls zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten. Aufgrund des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur konnten beispielsweise Industrielle neu in grösserer Distanz zu ihrem Unternehmen wohnen.<sup>144</sup>

Im Kommentar zur Volkszählung von 1910 wurde die soziale Segregation nicht nur bestätigt, sondern von den Beamten sogar gesucht, indem sie die Quartiere nach wirtschaftlichen und sozialen Kriterien charakterisierten und damit neue Grenzen schufen.<sup>145</sup> Beispielsweise lösten sie «das Arbeiterviertel «Breite»» aus dem als «unnatürlich» empfundenen Zusammengehen mit dem Villenviertel

## Erwerbstätige nach sozialen Klassen im St. Alban und Klybeck



**138** Um die soziale Zusammensetzung der Wohnviertel zu bestimmen, teilte die Volkszählung von 1910 die Bevölkerung in «Erwerbstätige nach sozialen Klassen» ein. Während im Alban-Viertel die obersten drei sozialen Klassen mehr als ein Drittel ausmachten, waren es im Klybeck knapp ein Fünftel, dafür ungleich mehr gelernte und ungelernete Arbeiter. Obschon die Dienstboten im Alban-Viertel die Anzahl hoher Beamter und Leiter von Grossbetrieben deutlich übertrafen, wurden sie für die Charakterisierung der Stadtteile nicht miteinbezogen: Für die Prägung eines Stadtteils waren sie in den Augen der Statistiker keine relevante Grösse (Quelle: Jenny 1924, S. 156 f.).

- Häusliche Dienstboten
- Ungelernte Arbeiter
- Unterbeamte u. gelernte Arbeiter
- Mittlere Beamte und Lehrer
- Mittlere u. kleine Selbstständige
- Inhaber und Leiter von Grossbetrieben, hohe Beamte, Professoren, Geistliche, selbstständige Ärzte, Apotheker, Tierärzte, Anwälte, Ingenieure, Architekten, hervorragende Künstler, Grossrentner

«Alban», im Kleinbasel galten das «Zentrum» und das vorstädtische «Clara» als Geschäftsviertel, «Grenzach» als Viertel des Mittelstandes. Das «Rosenthal» (sic!) erschien aufgrund der Grossbaustelle für den neuen Badischen Bahnhof noch unfertig und daher nur schwer zu fassen. Als «Arbeiterviertel» galt das «Matthäus», wobei es mit den Einfamilienhäusern auch Wohnlagen für den Mittelstand aufwies. «Mit steigender Entfernung vom Rheinufer nimmt die Zahl der Räume pro Wohnung ab» und die Wohndichte zu.<sup>146</sup> Das «Klybeck» hingegen erhielt das Etikett «Industrieviertel», weil Platz für Neubauten vorhanden war und der «Typus der Mietskaserne» vorherrschte. «Kleinhüningen», das noch dörflich geprägt war, wurde ebenfalls den Arbeitervierteln zugerechnet.<sup>147</sup> Diese Charakterisierungen waren folgenreich: Sie schlugen sich in den späteren Bauzonen nieder und legten so zum Beispiel fest, dass in einem Wohnviertel wie dem Klybeck nicht die gleichen «Ansprüche an Stille und landschaftliche Schönheit» gestellt werden konnten.<sup>148</sup>

## Ein Stadtwald für alle – die Langen Erlen

Im Nordwesten Basels an der Grenze zu Deutschland, zwischen Riehen und Kleinhüningen, liegen die Langen Erlen, das einzige zusammenhängende Waldstück auf städtischem Boden. Sie bilden die Überreste eines ausgedehnten und bis ins 19. Jahrhundert land- und forstwirtschaftlich stark genutzten Waldes. Durch die Langen Erlen fliesst die Wiese, die bis zu ihrer Begradigung 1836 zwischen Riehen und Basel eine ausgeprägte Auenlandschaft entstehen liess. Nach der Kantonsstrennung 1833 wurden die Basler Waldungen den Bürgergemeinden zugewiesen, die rund 79 Hektar grossen Langen Erlen, etwas mehr als drei Prozent des Stadtgebiets, fielen der Stadt zu.<sup>149</sup> In der Folge wurden sie zu einem Waldpark umgestaltet, der sich in kürzester Zeit zu einem beliebten Naherholungsgebiet entwickelte.<sup>150</sup>

### Der Wald und seine nachhaltige Nutzung

Die Basler Wälder unterstanden seit 1882 der Stadtgärtnerei. Die für die Bewirtschaftung verantwortlichen kantonalen Forstbeamten achteten auf eine gestufte Altersstruktur der Bäume, liessen das meiste Holz liegen, insbesondere Totholz, und forsteten regelmässig auf.<sup>151</sup> Holz hatte im ausgehenden 19. Jahrhundert grosse wirtschaftliche Bedeutung, nahm doch der Brenn- und Bauholzverbrauch stetig zu. In Basel musste es aus dem Baselbiet, dem Jura oder dem Schwarzwald importiert und über Birs, Wiese und Hochrhein in die Stadt geflösst werden. Der immense Holz hunger der industrialisierten Städte und der Ausbau der Eisenbahn – Eisenbahnschwellen sind aus Eichenholz – bedeuteten für den Wald nichts Gutes. So wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts etwa gleichviel Primärwald zerstört wie in den hundertfünfzig Jahren zuvor. Gleichzeitig fand in forstwirtschaftlichen Kreisen ein Umdenken hin zur geregelten Forstwirtschaft statt. Das Hauptanliegen dieser internationalen Bewegung war eine nachhaltige Waldnutzung.<sup>152</sup> In der Schweiz führte dies zum eidgenössischen Forstpolizeigesetz von 1876.<sup>153</sup> Es galt auch für die baselstädtischen Waldungen und damit für die Langen Erlen.<sup>154</sup> Das Engagement der Naturforscher Fritz und Paul Sarasin für die Gründung eines Nationalparks im Engadin ist in diesem Kontext zu sehen, denn auf ihren Forschungsreisen im indonesischen Celebes, heute Sulawesi, hatten die zwei Basler Einblick in die niederländische Forstpolitik erhalten. Nach Jahren der Abholzung waren dort die Wälder wieder aufgeforstet und unter Schutz gestellt worden.<sup>155</sup> Paul Sarasin wollte nun auch die alpinen Landschaften der Schweiz wieder

herstellen und vor menschlichen Eingriffen schützen – die Nationalparkidee war geboren.<sup>156</sup> So sind sehr verschiedene Orte wie der Basler Stadtwald, der schweizerische Nationalpark in Graubünden und die Wälder in Indonesien durch die Idee der nachhaltigen Forstwirtschaft miteinander verbunden.

Wichtig war der Schutz des Waldes auch im Kontext der Nutzung der Langen Erlen für die baselstädtische Wasserversorgung. Diese kam durch die Herausforderung des raschen Bevölkerungswachstums Ende des 19. Jahrhunderts an ihre Grenzen. Während der Wasserverbrauch 1860 pro Kopf noch rund sieben Liter

**Die Nachfrage  
nach sauberem Wasser  
nahm stetig zu**

betrug – die Baslerinnen und Basler bezogen das Nass ausschliesslich an Brunnen –, wurde der Wasserhahn in den 1870er-Jahren zum Gradmesser der Zivilisation: Bereits 1874 hatten über fünfzig Prozent aller Basler Haushalte einen Wasseranschluss in der Küche.<sup>157</sup> Insbesondere im Kleinbasel nahm die Nachfrage nach sauberem Wasser stetig zu, sodass die bisherige Versorgung mit Grellinger Wasser nicht mehr ausreichte.<sup>158</sup> Auf Anregung des Anatomieprofessors Karl Johann Rütimeyer wurde in den Langen Erlen ein Grundwasserpumpwerk gebaut und 1882 eingeweiht. Vier Jahre später musste es bereits um einen weiteren Brunnen vergrössert werden.<sup>159</sup> Neben dem Anstieg der Bevölkerung machte insbesondere auch der fortschreitende Ausbau der Kanalisation diesen Schritt notwendig.<sup>160</sup> Der gut gepflegte Wald war wichtig als Schutz für das Grundwasser. Rund um die Pumpwerke entstanden deshalb Grundwasserschutzzonen, die der wirtschaftlichen Nutzung und der Bebauung entzogen waren. Diese Zonen mussten im Verlauf der Jahre parallel zum Verbrauchsanstieg laufend vergrössert werden. Bis 1910 war der Wasserbedarf so gross, dass bewaldete Versickerungsflächen zur künstlichen Anreicherung des Grundwassers angelegt werden mussten.<sup>161</sup>

### **Der Stadtwald als Vergnügungs- und Erholungsort**

Sei es für das «Grümpel-Rennen» des Radfahrverbands, eine Kutschenfahrt oder einen Spaziergang mit dem Verlobten: die Langen Erlen boten den geeigneten Platz.<sup>162</sup> Es gab eine Sommerwirtschaft, wo sonntags zum Tanz aufgespielt wurde, und auf der «Spielmatte» führten die Kleinbasler Vereine regelmässig Waldfeste durch.<sup>163</sup> Hier störte man keine ruheliebenden Nachbarn.<sup>164</sup>

Bereits 1870 hatten wohlhabende Basler Bürger versucht, auf der linken Seite der Wiese «einige Thiere (...) zu verpflanzen».<sup>165</sup> Wenige Monate später jedoch waren ein Schwan und einige weitere Vögel von unbekannter Hand getötet worden. Um die restlichen Tiere zu erhalten, gründete Albert Lotz-Holzach, Be-



**139 Postkarte mit den verschiedenen Attraktionen des Erlensparks, 1904.** — Die feucht-fröhliche Stimmung rund um die Gartenwirtschaft im Basler Stadtwald erfreute nicht alle. 1912 schlug Friedrich Meerwein-Schäffer, Gründer des «Vereins für Mässigkeit und Volkswohl» und Pionier der alkoholfreien Restaurants in Basel, dem Regierungsrat deshalb den Bau eines Volksgartens mit alkoholfreier Wirtschaft vor. Nach

eingehender Prüfung wies dieser den Vorschlag jedoch zurück. Man glaube nicht, dass ein alkoholfreies Restaurant in den Langen Erlen ein Bedürfnis darstelle, es gebe ja bereits alkoholfreie Getränke in der Wirtschaft des Tierparks, so eine der Begründungen (StABS, Erziehung B 89, Mitbericht des Baudepartements, Schreiben des Stadtgärtners vom 18.11.1912).

sitzer einer Seidenfärberei und Mitglied des Kleinen Rates, 1871 den Erlen-Verein und eröffnete 1871 in den Langen Erlen, im «Lieblingsausflugspunkt für [...] Familien», den ersten Basler Tierpark.<sup>166</sup> Trotz weiter Entfernung von der Stadt sei die Lage wegen dem grossen «Wald- und Wassercomplex» ideal. Die Initianten wollten «die Thiere in ihrer Freiheit» zeigen, um dem «populärwissenschaftlichen und unterhaltenden Zweck» zu genügen.<sup>167</sup> Der Tierpark mit seinen weissen und schwarzen Schwänen, Edelhirschen, verschiedenen Gänsen, Enten, Affen, Wapiti-hirschen, Flamingos, Lamas und Antilopen, Steinböcken, Pfauen und Fasanen war eine weitere Attraktion, um die Langen Erlen zum stadtnahen Ausflugsziel zu entwickeln.

## Singvogel, Nutztier und Schädling: Streit um Amseln

Im Gegensatz zur Tierliebe in dafür bestimmten Zonen gaben die in der Stadt freilebenden Tiere vermehrt Anlass zu Konflikten. Als 1905 das eidgenössische Jagd- und Vogelschutzgesetz Amseln unter Schutz stellte, herrschte grosse Uneinigkeit darüber, ob es sich bei der Amsel um einen Schädling oder einen Nützlichling handle. Der Regierungsrat wandte sich an den Zoologen und Professor Friedrich Zschokke. Es gab zwei widerstreitende Positionen: des Schweizerischen Gartenbauvereins sowie der Basler Ornithologischen Gesellschaft und des Tierschutzvereins. Drei Viertel der Mitglieder des Gartenbauvereins waren «Gartenliebhaber» und Besitzer grösserer Gärten, ein Viertel waren Berufsgärtner, das heisst Handels- und Herrschaftsgärtner.<sup>168</sup> Die Gärtner und Gartenliebhaber beriefen sich auf einen Ausnahmeartikel im neuen Gesetz, der den Abschuss der Vögel im

Herbst in Weinbergen und Obstgärten gestattete.<sup>169</sup> Mit Verweis auf diese Ausnahme verlangten sie, Amseln abschiessen zu dürfen.<sup>170</sup> Die Fürsprecher der Vögel, allen voran der Ornithologische Verein «Canaria», bestritten weder das vermehrte Vorkommen der Amsel in Siedlungen noch deren Nahrungswechsel «hie und da» zu Beeren und Obst.<sup>171</sup> Dennoch sei ihr Nutzen grösser als ihr Schaden, denn die Vögel vertilgten «z. B. Unmengen an Maikäfer[n]». Ausserdem würden durch das Schiessen von Amseln auch andere Vogelarten bedroht.

Für Friedrich Zschokke überwog der Nutzen: Den «schönen Vogel, der durch seinen Gesang Gärten und Anlagen belebt», gelte es zu schützen.<sup>172</sup> Der Regierungsrat folgte dem Gutachten und verbot den Abschuss der Vögel. Er sah darin auch eine Gefahr für «die allgemeine Sicherheit».<sup>173</sup>

Der Wald war aber nicht nur zum Feiern und Staunen da, er sollte sich auch positiv auf die Gesundheit auswirken. «Wie mannigfach sind die Schädigungen, welche das städtische Leben mit sich bringt», klagte der Basler Arzt Robert Vogel zur Jahrhundertwende. Als kostengünstige «moderne Krankenversorgung» schlug er eine «Walderholungsstätte» vor, wo die «Geschwächten und Erholungsbedürftigen [...] durch den Umgang mit der Natur von den Schäden des Kulturlebens befreit werden [...]»<sup>174</sup> Solche hatten sich in Grossstädten Deutschlands, Österreichs und der Vereinigten Staaten von Amerika etabliert. Auf Empfehlung des Basler Stadtgärtners, der verhindern wollte, dass «Eltern und Kinder aus den dicht bevölkerten Industriequartieren Kleinbasels» durch die Anwesenheit der Lungenkranken vom Besuch der Langen Erlen abgehalten wurden, erhielt die Walderholungsstätte, die erste der Schweiz, ein Areal im leicht vorgelagerten Egliseeholz.<sup>175</sup> Nachdem sie 1912 ihren Betrieb aufgenommen hatte, konnten bereits im ersten Jahr über hundert Patientinnen betreut werden.<sup>176</sup> Die meisten stammten aus ärmlichen Verhältnissen und wurden von der Poliklinik oder der Tuberkulose-Fürsorgestelle zugewiesen. Die Kosten von 1,20 Franken pro Tag übernahm die Poliklinik und ab 1914



**140 Die Walderholungsstätte in den Langen Erlen kurz nach der Eröffnung, 1913.** — Das Bild aus der Broschüre von Alfred Vogel, dem Mitgründer der Walderholungsstätte, zeigt eine Gruppe Patientinnen bei der Liegekur an der frischen Waldluft. Im ersten Jahr waren nur Frauen zugelassen, im zweiten einige wenige Männer. Die Erholungsstätte war einfach ausgestattet:

Die Regierung hatte den Organisatoren eine Baracke zur Verfügung gestellt, die den Kurgästen Schutz bei schlechtem Wetter bot. 1914 wurde mit finanzieller Unterstützung der GGG eine Eternitbaracke erbaut, daneben eine, später mehrere offene Hallen für die Liegekuren.

die Öffentliche Krankenkasse. Viele Patientinnen kehrten nach dem vierwöchigen Kuraufenthalt wieder in den Arbeitsalltag zurück. Für die öffentliche Hand war die Walderholungsstätte als wirkungsvolles und kostengünstiges Angebot ein voller Erfolg.<sup>177</sup> Und auch die Patientinnen und Patienten profitierten, nicht zuletzt von den regelmässigen Mahlzeiten. Da erstaunt es nicht, dass der Bedarf nach einem Aufenthalt in der Walderholungsstätte während des Ersten Weltkriegs und der damals herrschenden Lebensmittelknappheit besonders gross war.

Weniger erfolgreich war das Projekt einer Waldschule für kranke und schwächliche Kinder. Die Initianten aus den Reihen der Pestalozzi-Gesellschaft waren überzeugt, dass «frische Luft in Verbindung mit einer rationellen Ernährung am besten geeignet seien, erholungsbedürftige Schüler wieder leistungsfähig zu machen».<sup>178</sup> In einer Umfrage nannten die Lehrerinnen und Lehrer der Primar- und Sekundarschulen rund vierhundert Kinder, zwei Drittel davon Mädchen, die



**141 Badende Kinder in der Wiese. Foto: Ernst Emmel, 1909.** — In der Wiese badeten ausschliesslich Kinder und Männer. Die Frauen gingen in die neue Badanstalt, wo sie allerdings nur zu bestimmten Zeiten zugelassen waren, denn die Badezeiten waren nach Geschlechtern unterteilt (StABS, Bau T4, Teichbadanstalt im Egliseeholz, Eglisee, 1907–1924).

aufgrund ihres Gesundheitszustandes von der Waldschule profitieren würden.<sup>179</sup> Doch das Projekt hatte auch Gegner: Regierungsrat Richard Zutt war der Meinung, dass die Luftverhältnisse in den Langen Erlen wegen des Rauchs der nahe gelegenen chemischen Fabriken und der ‚Cichorienfabrik‘ nicht optimal seien. Und Albrecht Burckhardt, Professor für Hygiene an der Universität Basel, befürchtete gar, die Waldschule könnte die Ausflügler abschrecken, denn der Anblick von so vielen leidenden Kindern sei «nicht eben erfreulich».<sup>180</sup> Es waren letztlich wohl finanzielle Überlegungen, die gegen die Waldschule den Ausschlag gaben. Ähnliche Einrichtungen in Deutschland mussten wegen der «unverhältnismässig hohen Betriebskosten» schliessen.<sup>181</sup> Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs machte die Pläne endgültig zunichte.

Allerdings erfuhr das Gesundheitsangebot in den Langen Erlen 1911 mit dem Bau des Volksbads Egliseeholz eine wichtige Ergänzung.<sup>182</sup> Dieses trug zur

hygienischen Grundversorgung der Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere rechts des Rheins bei, war zugleich Sportstätte und mit seinem Sonnenbad lebensreformerische Kuranstalt. Man habe am Beispiel des Sonnenbades auf dem Binninger Margarethenhügel gesehen, dass solche Einrichtungen beliebt seien, auch sei es sehr kostengünstig, schrieb der Regierungsrat in seiner Begründung 1907.<sup>183</sup> Das Binninger Sonnenbad war 1903 vom Naturheilverein Basel eröffnet worden. Es war Teil der internationalen Lebensreformbewegung, die mit neuen Ernährungsformen wie dem Vegetarismus, selbst entwickelten Heilverfahren sowie der Freikörperkultur eine Erneuerung der Lebensführung anstrebte.<sup>184</sup>

### **Verkleinerung des Waldparks für den Ausbau der Bahn**

In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die Langen Erlen an ihrem Südeinde ein letztes Mal verkleinert, obwohl ihr Nutzen als Naturraum unbestritten war. Grund war der Ausbau der Badischen Bahn. Die Verlegung des Bahnhofs und der Ausbau der Badischen Bahn auf Basler Boden hatten sich schon seit Längerem angekündigt. Die Gleise führten mittlerweile durch dicht bebautes Wohngebiet und schlossen die Stadt ab, was die weitere Bautätigkeit behinderte. Zudem wollte die Badische Bahn ihre Kapazitäten vergrößern und den Basler Rangierbahnhof mit der benachbarten Leopoldshöhe auf deutschem Boden verbinden. 1907 musste der Tierpark in den Erlenpark hineinversetzt werden, da die Schienen und der Güterbahnhof Land beanspruchten. Nach der Verlegung des Personenbahnhofs wurde diese Verbindung 1909 mittels einer um den Tierpark herumführenden Gleisschleife beschlossen. Trotz heftiger Proteste der Basler Stadtbewohnerinnen- und -bewohner gegen den hohen Bahndamm räumte die Regierung dem Ausbau der Bahn höhere Priorität ein als dem Erholungsbedürfnis der Basler Bevölkerung. 1913 wurde der neue Badische Bahnhof an der Schwarzwaldallee eröffnet. Nur ein Jahr später wurde er jedoch bereits wieder geschlossen; in Europa war der Erste Weltkrieg ausgebrochen.



In den langen Erlen.

**142 Grenzposten in den Langen Erlen. Aus dem Album von Emil Seiler-La Roche, um 1915.** — Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs sperrte Deutschland seine Grenze, auch gegen die Schweiz. Am 3. August 1914 ging die Organisation der Grenzkontrolle an den Landsturm und damit an eine militärische Behörde über. Zudem wurde der grenzüberschreitende Bahnverkehr eingestellt. Innerhalb weniger Tage wurde Basel eine Garnisonstadt und war mit einer totalen Grenzsperrung konfrontiert.

## Anmerkungen

- 1 BN, 29.09.1891.
- 2 BN, 30.09.1891.
- 3 Capus 2007, Stadler 2010.
- 4 NZ, 02.10.1890. NZ, 01.10.1891.
- 5 Degen 1996.
- 6 Holzer 2010, S. 134.
- 7 Amelunxen 2007, S. 127.
- 8 Hier und im Folgenden Simon 1991.
- 9 Hoffmann; Badenberger 2019, S. 23 und 32.
- 10 Meier 1980, S. 18.
- 11 Binder, Walter: Fotografie, in: Historisches Lexikon der Schweiz.
- 12 BN, 03.10.1902.
- 13 Bernoulli (genant Tuccia) 1905, S. 56 f.
- 14 Eberwein.
- 15 Gosteli-Archiv, n. k. Boehringer-Bernoulli, Mathilde. Lebenslauf, vermutlich von 1976.
- 16 Siegrist 2019. Die detailreiche Analyse gibt einen Einblick in die städtische Gesellschaft und deren Beziehungsnetze um die Jahrhundertwende.
- 17 Der erste Entwurf wurde dem Grossen Rat am 06.07.1891 vorgelegt. StABS, Protokolle: Grosser Rat 40, S. 272 ff. Trevisan 1989, S. 53–54.
- 18 Huber 2014, S. 155.
- 19 Krüger 2022, S. 116.
- 20 Burckhardt 1906, S. 8–13. Jenny 1924, S. 27.
- 21 Borer 1990, S. 72.
- 22 Schumacher 2002, S. 48 ff.
- 23 Haegler 1879.
- 24 Schumacher 1992, S. 120–123.
- 25 Gredig 2000, S. 100–104.
- 26 Borer 1990, S. 90–94. Mooser 2011, S. 182.
- 27 Hahn 1994.
- 28 Schumacher 2002.
- 29 StABS, Handel und Gewerbe BB12, Cichorienfabrik, Bau-Departement an den Regierungsrat, 17.05.1883.
- 30 StABS, Handel und Gewerbe EEE 2.21, 27.01.1905, zitiert nach Forster 2000, S. 278–280.
- 31 StABS, PD-REG 14a 1-1/260, Strassenkontrolle, Horburgstrasse 50.
- 32 Reese 1897, S. 15.
- 33 Ebd., S. 35.
- 34 Schulz-Rehberg 2012, S. 8.
- 35 Huber 2014, S. 166–169. Schulz-Rehberg 2012, S. 89–106.
- 36 Leibundgut 2016.
- 37 Von Salis 1896.
- 38 Zaugg 2013, S. 44 f.
- 39 Osterhammel 2011, S. 440.
- 40 Stehlin 1893, S. 60.
- 41 StABS, DS BS 9 261, Ratschlag betreffend die Correktion zwischen dem St. Elisabethenausgang und der St. Albanschanze, 18.06.1860.
- 42 Schulz-Rehberg 2015, S. 149–178.
- 43 Stehlin 1893, S. 61.
- 44 Gasser; Härri 2001, S. 113.
- 45 Kutter 2000, S. 7.
- 46 Stehlin 1893, S. 63.
- 47 Schiedt 2006, S. 14.
- 48 Epple 2001, S. 30.
- 49 Leuenberger 2001, S. 15.
- 50 Affolter 2005, S. 4.
- 51 BZ, 22.07.1898. Klaus 1982, S. 79.
- 52 Eidgenössische Viehzählungen 1866–1993: Gross- und Kleinviehbestand, Grossviehbestand sowie Pferde-, Esel- und Schweinebestand nach Kantonen (in 1000).
- 53 Auderset; Schiedt 2001, S. 34. VIII. Schweizerische Viehzählung vom 19. April 1916, Vorwort, S. 7.
- 54 StABS, DS BS 1, Verordnung über das Fuhrwesen und andere Gegenstände der Strassen-Polizei, 19.07.1856.
- 55 Ebd., Verordnung über das Radfahren, 14.02.1894.
- 56 Theo Gubler: Aus dem dunkelsten Basel, in: Der Samstag 15.07.1905, S. 408.
- 57 Gubler 1953, S. 23.
- 58 StABS, Handel und Gewerbe GGG 1,5, Velokontrolle, Bd. 2, 1898.
- 59 Ebd.
- 60 Bruin 1957.
- 61 Seiler 2009.
- 62 StABS, PA 1019a (1) BI/44 Fasnachtsjahr 1900.
- 63 StABS, Handel und Gewerbe GGG 1,5, Velokontrolle, Bd. 2, 1898.
- 64 Sollen Frauen fahren?, in: Schweizer Sportblatt Nr. 1, 20.01.1898.
- 65 Burckhardt 1980, S. 204.
- 66 StABS, Handel und Gewerbe GGG 1,7, Motorwagen 1898–1907 und Automobile, Motorvelos 1912.
- 67 Musfeld; Ditzler; Rollé Ditzler 2022, S. 73–77.
- 68 StABS, Vereine und Gesellschaften, Radrennen Tour de Suisse, Allgemeine Radfahrer-Union, Radfahrvereine und Verbände überh. 1892–1894–1912–1922–1937.
- 69 StABS, Straf und Polizei F3 1871-1898, Tanz, Musik, Hochzeiten, Bälle, Mahlzeiten, Vorträge, Jahresprogramm Landhof 1897.
- 70 Schuler 2022, S. 126–127.
- 71 Schlotterbeck-Simon 1934.
- 72 Schweizer Sportblatt 8 (14), 1898.
- 73 Gerber 2007. Loser; Mangold; Miozzari 2018. Gosteli 2007.
- 74 Birkner 1981, S. 29.
- 75 Feldges; Huber 2001.
- 76 StABS, DS BS 9 783, Ratschlag betreffend Erstellung von Holzpflaster in der Greifengasse, 1888.
- 77 StABS, DS BS 9 883, Ratschlag und Entwurf eines Grossrats-Beschlusses betreffend Pflasterung der Strassenfahrbahnen.
- 78 Kreis 2015, S. 100–128.
- 79 Gschwind 2022, S. 66.
- 80 Kreis 2015, S. 125–127.
- 81 Schulz-Rehberg 2012, S. 135.
- 82 Vögelin 1978, S. 44–63. Bhend 2021, S. 85.
- 83 Bhend 2021, S. 214.
- 84 Schweizerisches Handelsamtsblatt 15 (147), 1897, S. 602.
- 85 Denneberg 1937, S. 4–21.
- 86 NZ, 06.04.1905.
- 87 SWA, H+I C 513, Magazine zum Globus – ABM, Au Bon Marché (Warenhaus) – Zürich (1911–), Jahresberichte.
- 88 Ueber einen neuen Geschäftshausbau in Basel, in: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung, 26, 1910, S. 490–492.
- 89 Vgl. Bhend 2021, S. 141 ff.
- 90 Aus den Ergebnissen der eidgen. Betriebszählung vom 9. August 1905. Die Betriebe nach Betriebsgruppen und nach Zahl der beschäftigten Personen, in: StatJB 1921, S. 220.
- 91 E. H., Warenhaus, Kleinhandel und Konsumvereine, in: Der Grütliener vom 21.12.1907.
- 92 StABS, DS BS 9 1222, Ratschlag betreffend feuerpolizeiliche Vorschriften für Wohnhäuser, grosse Verkaufsmagazine und dgl., S. 3, 1899.
- 93 Kurz 1913, S. 226.
- 94 SWA, HS 189, Firmenarchiv Warenhaus Loeb 1904–1925, G1-G9: Dienstverträge mit dem Personal (1913–1925).
- 95 Ebd., A: Dossiers mit Zeitungsausschnitten, National-Zeitung vom 14.12.1907, National-Zeitung vom 07.03.1908.
- 96 SWA, HS 189A, National-Zeitung vom 09.12.1908 und National-Zeitung vom 04.11.1908.
- 97 Hoffmann-Krayer 1930, S. 175.
- 98 StABS, Handel und Gewerbe MMM 1585–1879 Markt, Gutachten des Polizeidepartements über die notwendige Grösse eines Marktes vom 28.12.1889.
- 99 Ebd., Schreiben des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt an die Markthändlerinnen vom 24.08.1883.
- 100 Ebd., Petition der Obsthändlerinnen vom 05.08.1884.
- 101 Ebd., Polizei Dep. an den Regierungsrat bzgl. Revision der Marktordnung vom 16.02.1909.
- 102 Boll 1989. Keller 2001, S. 27–32.
- 103 Gschwind 2022, S. 63.
- 104 Feldges 2005.
- 105 Boerlin 1955. Feldges 2005. Bundi 2005.
- 106 Feldges 2005, S. 26–36.
- 107 Bundi 2005, S. 152.
- 108 Moos 2004, S. 20–31.
- 109 Burckhardt-Finsler 1908, S. 13.
- 110 Feldges 2005.

- 111 Janner 2003, S.149–150. Branchenverzeichnis der Adressbücher 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910.
- 112 Kinkelin 1910, S. 36. Bauer 1972, S. 533.
- 113 Janner 2003, S.150 f.
- 114 StABS, DS BS 9 794, Ratschlag betr. Erwerbung eines Platzes für den Bau einer Kirche im Bläsiquartier. Dem Grossen Rat vorgelegt den 22.10.1888, S. 4.
- 115 StABS, DS BS 9 793, Ratschlag betr. Erstellung der Feldbergstrasse und der Müllheimerstrasse. Dem Grossen Rat vorgelegt den 22.10.1888.
- 116 Braunschweig; Meier 1992, S. 54 f.
- 117 Zur Fabrik in der Stadt siehe Osterhammel 2011, S. 401.
- 118 König 2016, S. 28 und 31.
- 119 Über den Bau der Aktienmühle siehe Fellmann; Kantonale Denkmalpflege Basel-Stadt 2016.
- 120 Zu den Landgütern im Kleinbasel siehe Barth 1910, S. 264–266.
- 121 Jenny 1924, S. 29.
- 122 Siehe Birkner 1981, S. 49.
- 123 Zitiert nach Basler Nachrichten, 21.06.1895.
- 124 StABS, STA DS BS 9 768, Bericht der Petitions-Kommission (Mehrheit und Minderheit) über die Eingabe der Herren Emanuel Linder und Konsorten betreffend Feuerbestattung an den Hohen Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt.
- 125 Zur Planung der Basler Friedhöfe siehe Meyrat 2007, S. 25–27.
- 126 Über die Einführung der Feuerbestattung im 19. Jahrhundert siehe Thalman 1978.
- 127 Zum Referendum siehe Zumkehr 1991, S. 19–21.
- 128 Gehrig 1916, S. 5 f.
- 129 Gehrig 1916, S. 5–6.
- 130 Hunger 1995, S. 131 f.
- 131 Birkner 1981, S. 14 f.
- 132 Kaufmann 1930.
- 133 Über den Schriftsteller Hermann Kurz siehe Rothlin 1953.
- 134 Kurz 1913, S. 32.
- 135 Tschudi 1919, S. 3.
- 136 Siehe Mooser 2011.
- 137 Kinderkrippen Bläsistift 2021.
- 138 Zu den wichtigsten gemeinnützigen Organisationen gehörte die GGG, die sich ab den späten 1860er-Jahren in den neuen Aussenquartieren zu engagieren begann. Siehe dazu Janner 2015, S. 362–372.
- 139 SWA, H+I C2, Aus den Jahresberichten des Allgemeinen Consumvereins in Basel.
- 140 Siehe Schumacher 2017, S. 29 und 50. Die Stadt zeichnete sich im ausgehenden 19. Jahrhundert gerade durch ein reiches und lebendiges Assoziationswesen aus. Siehe dazu: Osterhammel 2011, S. 364.
- 141 Schümperli-Grether 1993, S. 7 und 34.
- 142 Brechbühler; Keller 1997, S. 1898 und 1908.
- 143 Bücher 1891, S. 337.
- 144 Zum Wandel sozialer und funktionaler Segregation siehe Lenger 2014, S. 104–109.
- 145 Jenny 1924, S. 27.
- 146 Ebd., S. 29.
- 147 Ebd.
- 148 STABS, STA DS BS 9 2013, Ratschlag und Entwurf eines Grossratsbeschlusses betreffend Verkauf von Land der ehemaligen Klybeckinsel an die Gutehoffnungshütte behufs Erstellung eines Kohlenlagerplatzes und einer Briketfabrik, 28.10.1915. Und: Ratschlag betreffend Abgrenzung der Bauzonen und Industriequartiere im Gebiete der Stadt Basel, STA BS BS 9 2257, dem Grossen Rat vorgelegt am 06.11.1919.
- 149 Wehrlin 1963, S. 39. StJB 1930, Einzelne Areale und Längen, S. 3.
- 150 Koelner 1935, S. 12.
- 151 StABS, Land und Wald K8, Lange Erlen. StABS, DS BS 8 51-81 folgende: Verwaltungsberichte des Regierungsrates an den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, 1883 bis 1914.
- 152 Osterhammel 2011, S. 541–551.
- 153 Meyer 2022, S. 68.
- 154 StABS, Land und Wald K 10, Egelseewaldung.
- 155 Osterhammel 2011, S. 546.
- 156 Meyer 2022, Gisler 2022.
- 157 Haefliger 1984, S. 142 und 179–180.
- 158 Tréfás; Manasse 2006, S. 114.
- 159 Ratschlag betreffend Erweiterung der städtischen Wasserversorgung am 29.10.1879.
- 160 Tréfás; Manasse 2006, S. 120–125.
- 161 Rüetschi 2004, S. A2.
- 162 StABS, Land und Wald K8, Schreiben des Radfahrer-Verbandes Basel an das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt vom 20.09.1894.
- 163 Errichtung eines Spielparks in den Langen Erlen, Basler Anzeiger 02.02.1897. StABS, Land und Wald K 8, Schreiben des Polizeidepartements des Kantons Basel-Stadt an das Baudepartement vom 06.05.1882.
- 164 Kirschbaum 1971, S. 16.
- 165 StABS, Land und Wald K8, Lange Erlen, Schreiben von Albert Lotz-Holzach an die Tit. Land- und Wald-Inspektion vom 04.12.1871.
- 166 Fuchs 1935. Kirschbaum 1971. Meier 1997.
- 167 Ueber die Gründung eines Thiergartens in Basel, in: Schweizer Grenzpost 03.05.1871.
- 168 Brodbeck; Basler Gartenbaugesellschaft 1956.
- 169 Bundesgesetz über Jagd- und Vogelschutz vom 24.06.1904, Art. 17.
- 170 StABS, Jagd F 4, Schädliche Vögel, Schweizerischer Gartenbauverein, Aarau, Bern, den 15.05.1905; Bundesgesetz über Jagd- und Vogelschutz vom 24.06.1904, Art. 17.
- 171 Ebd., Ornithologische Gesellschaft Basel, 29.05.1905.
- 172 Ebd., Gutachten von Prof. Dr. Friedrich Zschokke, 21.07.1905.
- 173 StABS, STA DS BS 8 72, Verwaltungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt für das Jahr 1905, V. Polizeidepartement, S. 4.
- 174 Vogel 1913, S. 20.
- 175 StABS, Land und Wald K8, Lange Erlen (1893–1936), Schreiben des Stadtgärtners an den Vorsteher des Baudepartements Basel-Stadt vom 20.01.1911.
- 176 Ebd.
- 177 StABS, Sanität L6, Walderholungsstätten (1911–1917), Jahresbericht von 1912.
- 178 Braunschweig 2016, S. 148–152.
- 179 Hintermann 1917, S. 314.
- 180 StABS, Erziehung B 89, Waldschulen 1907–1919, Enquête von 1907 und StABS, Planarchiv W3,30-3.34 Nr.14, Lange Erlen, Waldschule.
- 181 Vogel 1913, S. 20.
- 182 StABS, Bau T4, Teichbadanstalt im Egliseeholz, Eglisee (1907–1924).
- 183 StABS, Protokolle Grosser Rat 48, 12.12.1907, S. 631v.
- 184 Zur Lebensreformbewegung im Allgemeinen siehe: Barlösius 1997. Buchholz; Latocha; Peckmann 2001.

