

Robert Neisen

# Die eiserne Revolutionärin – Basel und die Eisenbahn

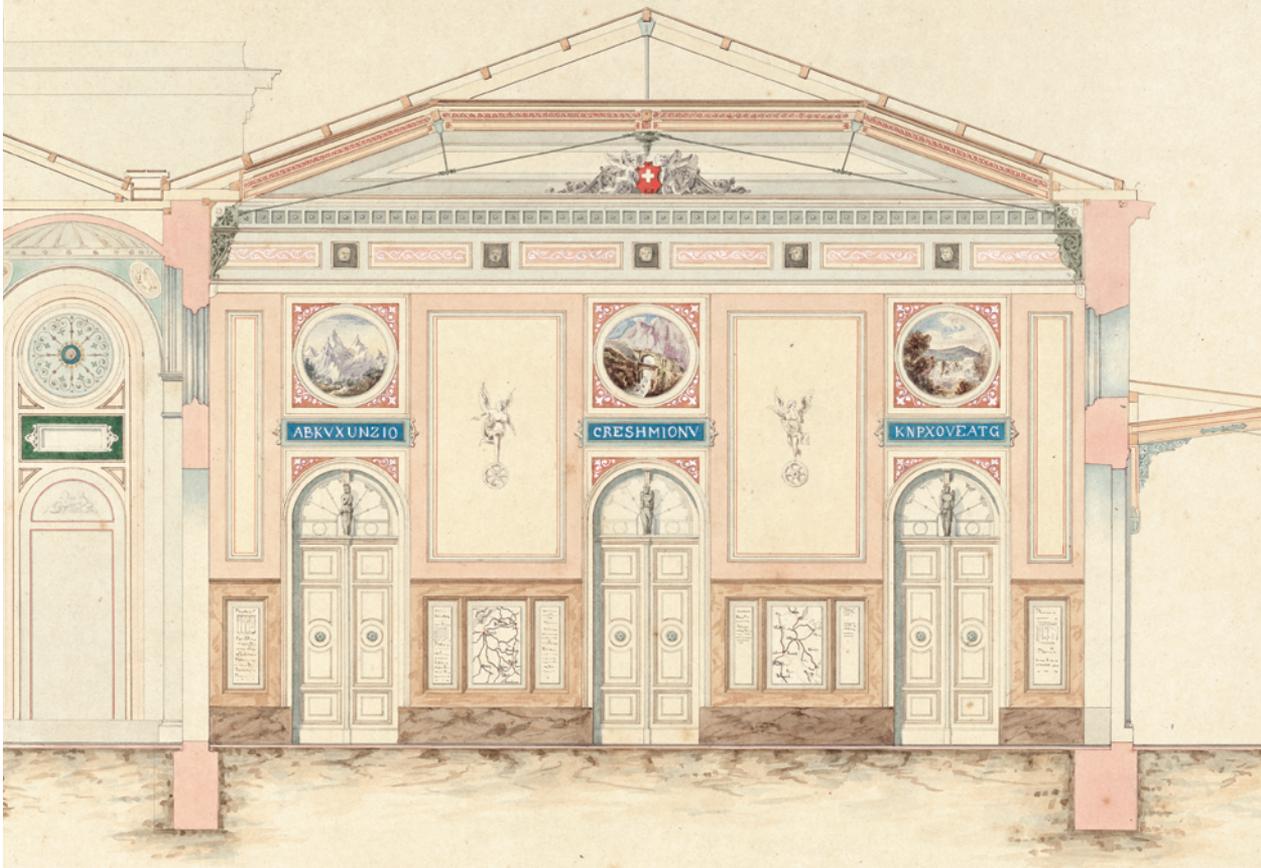
Das revolutionäre Verkehrsmittel der Eisenbahn, das eine bis dahin ungekannte Verkürzung von Raum und Zeit mit sich brachte, war für Basel von grundlegender Bedeutung. Vom Wirtschaftsbürgertum vorangetrieben, führte der Eisenbahnbau zur Überwindung des kleinräumig-konservativen Denkens, verstärkte die regionale wie internationale Verflechtung Basels und beschleunigte die Zuwanderung. Zugleich war er ein zentraler Impuls für die Stadterweiterung. Die Eisenbahn verwandelte den innerstädtischen Verkehr sowie das lokale Gewerbe und beförderte das weitere Wachstum der Industrie, während sie den Kanton mit neuen Umweltbelastungen und Gefahren konfrontierte. Nicht zuletzt ging die Eisenbahn mit einer Demokratisierung des Verkehrs einher, die bei der Obrigkeit und im bürgerlichen Basel entsprechende Ängste hervorrief. Beide versuchten, auf den Bahnhöfen die sozialen Hierarchien wiederherzustellen.

# Gebremste Dynamik: Die Eisenbahnpolitik von 1844 bis 1913

## Prolog: Ein Brief mit Folgen

Als Bürgermeister Felix Sarasin am Morgen des 11. November 1856 die Amtsstube im Basler Rathaus betrat, fand er auf seinem Schreibtisch einen ungewöhnlich langen Brief vor. Er stammte aus der Feder Karl Etzels. Der Bauingenieur aus Stuttgart, in den 1840er-Jahren massgeblich am Aufbau der württembergischen Eisenbahnen beteiligt, war technischer Leiter der «Schweizerischen Centralbahn» (SCB) mit Sitz in Basel. In seinem Schreiben griff er die Frage auf, an welchem Ort der neue Basler Bahnhof errichtet werden solle, sei doch allen Beteiligten klar, dass der 1854 errichtete provisorische Bahnhof dem wachsenden Verkehr bald nicht mehr genügen würde.<sup>1</sup> Die Kantonsregierung, das lokale Kleingewerbe und der Grosse Rat bevorzugten einen Standort innerhalb der Stadtmauern oder zumindest in unmittelbarer Nähe beim Aeschentor; der Bahnhof sollte vom Stadtzentrum aus schnell erreichbar sein und die Reisenden in die Stadt locken. Die SCB schlug hingegen einen Durchgangsbahnhof in der Nähe des Elisabethenbollwerks vor. Er würde eine rasche, kostengünstige Verbindung zwischen der französischen «Ostbahn» und der Centralbahnlinie nach Liestal und Olten ermöglichen, aber auch sechshundert Meter weiter vom Stadtzentrum entfernt liegen als die Aeschentor-Variante. Die Position der SCB schien zunächst aussichtslos: Noch am 17. Juni 1856 hatte der Grosse Rat den Plan der Regierung abgesegnet, der Centralbahn für den Bau des Bahnhofs am Aeschentor 250 000 Franken zu gewähren.<sup>2</sup>

Etzels versuchte mit seinem Brief, der auch in der Presse publiziert wurde, das Ruder herumzureissen. Er wies auf die Gefahr einer möglichen Umfahrung der Stadt durch Konkurrenzunternehmen hin: Die Badische Bahn und die französische Ostbahn planten einen Rheinübergang nördlich von Kleinhüningen, der eine Verbindung zwischen beiden Netzen unter Umgehung Basels herstelle. Da ein Kopfbahnhof am Aeschentor für die französische Ostbahn wegen der umständlichen An- und Abfahrten unattraktiv sei, handle es sich um eine reale Bedrohung. Damit würde Basel den «Schlüssel des wichtigsten Thores der Schweiz und eines guten Teils des schweizerischen Eisenbahnnetzes» an die Badische Bahn verlieren.<sup>3</sup> Keine drei Wochen später legte die Direktion der Centralbahn in einem offenen Brief an Bürgermeister und Grossen Rat nach: Begünstigt durch seine «ausgezeichnete



↑ 1 Wandmalereien im ersten Basler Centralbahnhof, Skizze von Ludwig Maring, 1857/58. |

← 2 Detail: Fortuna mit geflügeltem Rad. —

Die Vorstellung von der Eisenbahn als Motor von Glück und Wohlstand war in der liberalen Schweizer Publizistik Mitte des 19. Jahrhunderts weit verbreitet. Sie fand auch Eingang in die Wandmalerei des ersten Basler Centralbahnhofs (1860–1903). Während das geflügelte Rad als Symbol für die Eisenbahn galt, stellten die Frauengestalten eine Anspielung auf die römische Glücksgöttin Fortuna dar. Angefertigt wurden die Skizzen von Ludwig Maring, Oberingenieur der Schweizerischen Centralbahn (SCB). Sie waren Teil der Pläne für das Aufnahmegebäude, die Maring in der zweiten Hälfte des Jahres 1858 nach Vorgaben des Direktoriums der SCB entwarf. Im Frühjahr 1859 wurde mit ihrer Umsetzung begonnen (Meles 1984, S. 36f. Krings 1985, S. 78).

geographische Lage» sei Basel weit mehr als andere Städte eine Handels- und Industriestadt, die auf den schnellen, ungehinderten Warenverkehr angewiesen sei. Basel verdanke seinen Wohlstand vor allem dem Grosshandel. Er mache die Verwertung der Produkte auf den entferntesten Märkten möglich und führe der Industrie neues Kapital zu.<sup>4</sup>

Spätestens mit diesem Brief war die Debatte um den Bahnstandsstandort zur Grundsatzfrage des Selbstverständnisses geworden: War Basel eine nach innen orientierte Stadt, die den kleinräumlichen Interessen des lokalen Gewerbes den Vorrang gab? Oder war sie nach aussen gerichtet und bevorzugte die grossräumlichen Belange von Handel und Industrie, die globale Märkte bedienten? Es war kein Zufall, dass der konservative Teil des Stadtbürgertums einen Kopfbahnhof *intra muros* bevorzugte. Ihm war bewusst, dass ein Durchgangsbahnhof ausserhalb der Stadtmauern deren Durchbrechung aus Verkehrsgründen unumgänglich machen würde. Die Mauern aber verkörperten nicht nur die Souveränität und politische Autonomie des Stadtkantons, sondern auch – befördert durch das Trauma der Kantonstrennung von 1833 – ein Bollwerk gegen die gleichmacherischen und säkularen Tendenzen des liberalen Zeitalters.<sup>5</sup>

Denn während sich viele reformierte Schweizer Kantone in der ‹Regeneration› (1830–1848) liberale Verfassungen gegeben und die Gewerbefreiheit eingeführt hatten, verharrte Basel in traditionellen Strukturen: Bürgerrecht und Wahlrecht blieben einer Minderheit der Stadtbewohner vorbehalten; Regierung und kantonale Behörden lagen in den Händen einer elitären Schicht alteingesessener grossbürgerlicher Honoratioren; zahlreiche Handwerke und der Handel waren in Zünften organisiert; der Pietismus setzte den Freiheitsrechten des Liberalismus die christliche, paternalistische Fürsorge für die Unterprivilegierten entgegen. Gleichwohl war die schrittweise Erosion der traditionellen Ordnung Basels in der zweiten Hälfte der 1850er-Jahre unübersehbar. So hatte die Bundesverfassung von 1848 die Niederlassungsfreiheit aller Schweizer festgeschrieben und die Zuwanderung in die Stadt noch einmal beschleunigt, weshalb sich immer mehr Menschen ausserhalb der Stadtmauern niederliessen. Ebenso wurde 1855 in mehreren Handwerken die Zunftordnung durch die Zulassung von nicht-zünftigen Meistern ausgehöhlt, die einen Befähigungsnachweis erbringen konnten.<sup>6</sup> Die Radikalen, die ihre Anhängerschaft unter den von auswärts kommenden Neueinwohnern fanden, hatten im politischen Leben des Kantons seit Mitte der 1840er-Jahre an Boden gewonnen und stellten das exklusive ‹Ratsherrenregiment› der alteingesessenen Familien zunehmend infrage. Kurzum, die ‹wirkliche und imaginäre Mauer›, hinter der sich das pietistisch-konservative Stadtbürgertum verschanzt hatte, um die

Gefahren des «modernen» Zeitgeistes von Basel fernzuhalten, war im Herbst 1856 längst brüchig geworden.<sup>7</sup>

Basel stand an einem Scheideweg. Es bedurfte nur noch eines Anstosses von aussen, um die realen und mentalen Mauern zum Einsturz zu bringen. Er kam von der Eisenbahn. Denn die Frage der Einbindung in das überregionale Eisenbahnnetz stellte die wirtschaftlichen Eliten vor ein Dilemma: Sollte sich die Stadt aus ökonomischen Gründen öffnen? Oder sollte sie sich weiterhin einschliessen, um den politisch-sozialen Konservatismus aufrechtzuerhalten, den ein Teil des Wirtschaftsbürgertums mittrug?<sup>8</sup> Zwar stimmte der Grosse Rat an der Sitzung vom 1. und 2. Dezember 1856 noch einmal mehrheitlich für das Aeschentor, doch zeigte er sich auch kompromissbereit und liess die Pläne der SCB von einer Gutachterkommission überprüfen. Diese schwenkte auf die Linie der Centralbahn ein und empfahl dem Grossen Rat, einem Durchgangsbahnhof vor dem Elisabethenbollwerk zuzustimmen – was Ende Juni 1857 mit grosser Mehrheit geschah.<sup>9</sup> Mit dieser Entscheidung gewann zugleich die Frage des Abbruchs der Stadtmauern an Dynamik. Sie führte zu den beiden Gesetzen zur Stadterweiterung vom Juni 1859.<sup>10</sup>

Am Anfang des modernen Basel stand somit die Eisenbahn. Wie eine eiserne Revolutionärin führte sie die Öffnung der Stadt herbei. Allerdings stand der rasche Entscheid im Kontrast zum Bahnbau selbst, der keineswegs unaufhaltsam voranschritt, sondern gekennzeichnet war von einer für Basel typischen gebremsten Dynamik, die sich aus dem Wechselspiel widerstreitender Faktoren ergab.

### **Zögerlicher Fortschritt: Hemmnisse des Eisenbahnbaus**

Am 11. Dezember 1845 war der Französische Bahnhof unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung eingeweiht worden [3].<sup>11</sup> Der Bau bildete die Endstation der Strecke von Strassburg nach Basel, die der Elsässer Textilfabrikant Nicolas Koechlin initiiert hatte. Die Stadt konnte sich rühmen, den ersten Bahnhof der Schweiz zu besitzen. Diese Tatsache darf indes nicht darüber hinwegtäuschen, dass Basel – wie die gesamte Schweiz – eher zögerlich in das Eisenbahnzeitalter startete.

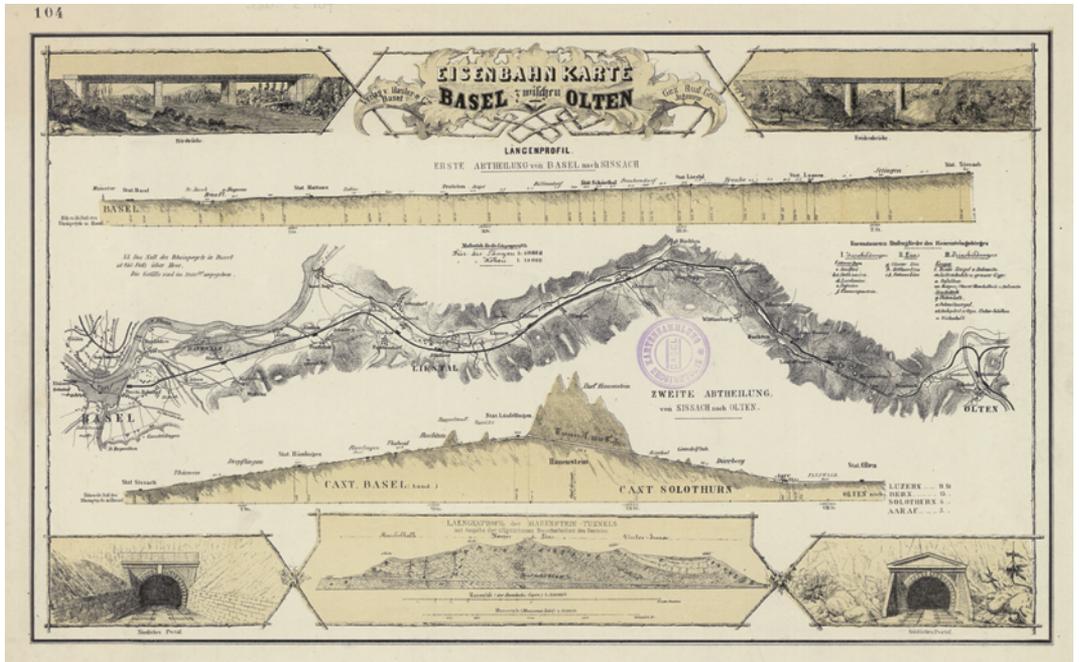
Als hinderlich erwies sich für Basel die günstige geografische Lage am Schnittpunkt zentraler Handelsrouten und im Zentrum eines grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums. Zwar hatte dies den Vorteil, dass die Stadt frühzeitig in die ersten regionalen Eisenbahnprojekte einbezogen wurde. Nicht zufällig sahen die Pläne, die Nicolas Koechlin seit 1837 für das linksrheinische Gebiet verfolgte, von Anfang an eine durchgehende Linie von Strassburg nach Basel vor. Prompt antwortete Baden 1838 auf Koechlin's Pläne mit der Gründung der Badischen



**3 Französischer Bahnhof an der Lottergasse im St. Johannquartier, Ansicht von Norden, Radierung aus der Sammlung «Das alte Basel», 1845–1859. —**

Die Darstellung zeigt den Französischen Bahnhof im St. Johann von Norden. Rechts fährt gerade eine Eisenbahn in den Bahnhof ein. Dieser ist von einem Mauerring mit breiten Gräben eingefasst. Die Stadtmauern führen Richtung Spalentor, die Häuser im Hintergrund liegen ausserhalb des Tores in der früheren «äusseren Spalenvorstadt» (heute Missionsstrasse).

Staatsbahn. Die rechtsrheinische Stammstrecke von Mannheim über Karlsruhe und Freiburg sollte ebenfalls in Basel enden.<sup>12</sup> Von Nachteil erwies sich hingegen, dass dieser schnelle Erfolg die Politik zur irrigen Annahme verleitete, Basel könne den Bau von Bahnlinien auf sich zukommen lassen, weil sich keine Bahngesellschaft eine Umgehung der Stadt leisten wolle.<sup>13</sup> Hinzu kam, dass viele konservative Politiker in der Weiterführung von ausländischen Bahnstrecken nach Basel eine Bedrohung der militärischen Sicherheit und Souveränität sahen.<sup>14</sup> So bezeichnete ein Grossrat das Koechlin'sche Projekt einer Weiterführung der Bahn nach Basel als «schweizerischen Kopf» eines zutiefst französischen Unternehmens, mit dem



**4 Karte der Strecke Basel–Olten, Strecken- und Tunnelprofile, 1853.** — Während Zürich seit Mitte der 1830er-Jahre eine Strecke nach Basel dem Rhein entlang favorisierte, plante Basel den technisch anspruchsvollen Durchstich des Juras mit dem Hauensteintunnel. Die Karte wurde 1853 von der Schweizerischen Centralbahn einem Werbeschreiben für Aktionäre beigelegt und zeigt den Streckenverlauf Basel–Olten sowie das Tunnelprofil. Der Hauensteintunnel wurde schliesslich im Mai 1858 eröffnet – verzögert durch ein schweres Brandunglück im Mai 1857, das 63 Tote forderte.

man «die Spitze des [französischen] Messers in das Innere der Stadt» treibe und Frankreich die Gewalt über die Stadt gebe.<sup>15</sup>

Zur zögerlichen Haltung gegenüber dem Eisenbahnbau trug überdies die Sorge um das lokale Gewerbe bei. Konservative Grossräte lehnten den Anschluss Basels an die Bahn nach Strassburg in den frühen 1840er-Jahren auch deshalb ab, weil sie die Verdrängung des lokalen Handwerks durch auswärtige Anbieter befürchteten.<sup>16</sup> Mitte der 1860er-Jahre scheiterte der Bau einer Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Centralbahnhof an den Vorbehalten, dass die Durchfahrung der Stadt zulasten des innerstädtischen Fahrverkehrs gehen und

den Absatz des örtlichen Gewerbes gefährden würde.<sup>17</sup> Nicht zuletzt zögerten finanzielle Fragen den Bau von Eisenbahnen immer wieder hinaus; er war äusserst kostspielig und erforderte hohe Summen unter Beteiligung ausländischer Investoren.<sup>18</sup> Diese Erfahrung musste die SCB Mitte der 1850er-Jahre beim Bau der Strecke von Liestal nach Olten machen, die viel teurer wurde als geplant. Nur durch die Übernahme eines Teils der Kosten durch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und das Engagement von Pariser Eisenbahnfinanciers konnte das Projekt fertiggestellt werden [4].<sup>19</sup>

### **Am Ende mächtiger: Vorwärtstreibende Kräfte**

Den hemmenden Faktoren des Eisenbahnbaus standen jedoch von Anfang an vorwärtstreibende Kräfte gegenüber, die sich auf lange Sicht als mächtiger erwiesen. Bereits Ende der 1830er-Jahre, als die ersten Pläne ausländischer Bahnen bekannt wurden, begrüßten die Behörden und die grossbürgerliche Elite aus wirtschaftlichen Gründen die Anbindung Basels an das ausländische Netz.<sup>20</sup> Diese Kräfte erhielten durch die Gründung des Bundesstaates 1848 enormen Schub – Ausdruck dessen, dass der Eisenbahnbau in Basel stets von übergeordneten politischen Entwicklungen abhängig blieb. In früheren Jahren hatte die Rivalität des Stadtkantons mit den Kantonen Zürich und Basel-Landschaft wiederholt weitreichendere Eisenbahnprojekte vereitelt.<sup>21</sup> Nun räumte die Bundesverfassung dem neuen Staat das Recht ein, öffentliche Werke wie die Eisenbahn zu errichten, wenn sie im Interesse des Landes lagen, und in der Folge regelte das eidgenössische Eisenbahngesetz vom 8. Juli 1852 den Privatbau unter kantonaler Hoheit. Das gab dem Schweizer Eisenbahnbau einen wichtigen ersten Impuls: Kein Kanton wollte zu spät kommen, brauchte für den Bau von Strecken aber die Unterstützung anderer Kantone. Ein hektisches Schmieden von interkantonalen Allianzen setzte ein; der «Kantönligeist» wurde vorübergehend zum Katalysator des Eisenbahnbaus.<sup>22</sup>

In dieser Situation gelang es Ende August 1852 einflussreichen Basler Wirtschaftsbürgern und Kantonspolitikern unter der Führung des bundesweit vernetzten Bankdirektors Johann Jakob Speiser, die Centralbahngesellschaft SCB zu gründen. Ihren Leitungsgremien gehörten auch massgebliche Politiker und Unternehmer aus den Kantonen Basel-Landschaft, Solothurn, Luzern und Bern an. Nach Erhalt der kantonalen Konzessionen und der Beschaffung des Aktienkapitals konnte die SCB bereits im Februar 1853 mit dem Bau der ersten Strecke von Basel nach Liestal beginnen; sie wurde am 19. Dezember 1854 eingeweiht.<sup>23</sup> Bis 1860 vollendete die SCB schrittweise das Stammnetz, das Olten die Funktion eines Ver-

teilerkreuzes zuwies und nach erfolgreichem Tunneldurchstich durch den Hauenstein die Linie Basel–Liestal nach Olten (1858) und Luzern (1860) weiterführte. Ebenso errichtete die SCB die Linie Zürich–Olten–Bern mit Abzweigung nach Solothurn und Biel.<sup>24</sup> 1860 eröffnete die SCB schliesslich den neuen Centralbahnhof [1], in den der Französische Bahnhof integriert und somit die Direktverbindung mit der französischen Ostbahn geschaffen wurde.<sup>25</sup>

Gleichzeitig kam nach dem Ende der politischen Turbulenzen, welche die badische 1848er-Revolution ausgelöst hatte, auch der Eisenbahnbau auf rechtsrheinischer Seite voran. Am 27. Juli 1852 wurde zwischen dem Grossherzogtum Baden und dem Kanton Basel-Stadt beziehungsweise dem Bundesrat der deutschschweizerische Staatsvertrag über die Weiterführung der Badischen Bahnen über schweizerisches Gebiet geschlossen. Er gewährte dem Grossherzogtum Baden das Recht, die Strecke von Mannheim nach Weil-Haltingen bis Basel weiterzubauen, und erlaubte der Badischen Bahn den Betrieb auf Schweizer Gebiet. Dies machte den Weg frei für die Errichtung des Badischen Bahnhofs. Er öffnete am 20. Februar 1855 – zunächst als Provisorium – seine Türen [7].<sup>26</sup>

### Aktionäre und Arbeiter

Während die Basler Wirtschaftseliten als Anteilseigner oder Aktionäre an den Eisenbahnen gut verdienten – zu den Gründern der SCB 1852 zählten Vertreter des Grossbürgertums wie der Seidenbandfabrikant Carl Sarasin, der Bankier Emanuel La Roche und der Grosshändler Wilhelm Preiswerk-Bischoff –, waren es die Arbeiter, welche die Strecken bauten und den Betrieb garantierten.<sup>27</sup> Dies war mit grossen Gefahren für Leib und Leben verbunden. So kamen beim Bau des Hauensteintunnels durch einen Brand im Belüftungsschacht 63 Arbeiter ums Leben. Auch im normalen Betrieb waren schwere Unfälle an der Tagesordnung, etwa beim Be- und Entladen der Güter und beim Rangieren der Güterwaggons, wo die Arbeiter häufig zwischen die Kupplungen gerieten.

Oft waren die Amputation von Gliedmassen oder sogar der Tod die Folge.<sup>28</sup> Die ausschliesslich männliche Arbeiterschaft der Centralbahn kam überwiegend nicht aus Basel-Stadt, sondern aus den Kantonen Baselland, Aargau und Solothurn sowie aus Württemberg, Baden und dem Elsass. Von den Toten des Hauensteinunglücks stammte beispielweise nur ein Arbeiter aus Basel-Stadt, hingegen sieben aus Württemberg und vier aus Baden.<sup>29</sup> 1861 waren von den 327 «Bediensteten» der SCB im Bahnhof Basel nur 29 in Basel-Stadt gebürtig, während allein 31 aus dem Elsass stammten. Jeweils fünf hatten die badische und württembergische «Landesangehörigkeit». Den grössten Anteil stellten die Kantone Basel-Landschaft (75) und Aargau (59).<sup>30</sup>

Auch in den 1860er- und 1870er-Jahren trieb gerade das Interesse privatwirtschaftlicher Akteure den Eisenbahnbau in Basel und Umgebung weiter voran. Initiiert und finanziert durch Basler Industrielle, die nach dem Beitritt Badens zum «Zollverein» (1835) zahlreiche Textilfabriken im badischen Wiesental eröffnet hatten, entstand zwischen 1860 und 1862 die Wiesentalbahn, die vom Badischen Bahnhof nach Schopfheim führte. Sie war vor allem für den Güterverkehr gedacht: Zum einen diente sie dem Kohletransport in die Textilfabriken, zum anderen sollte der Anschluss an das deutsche Eisenbahnnetz die Wettbewerbsfähigkeit der Spinnereien und Webereien aufrechterhalten, die am Rand des deutschen Zollvereinsgebiets lagen. Bald wurde die Wiesentalbahn auch von Arbeiterinnen und Arbeitern für die Fahrt in die Fabriken und von der Basler Einwohnerschaft für Ausflüge genutzt.<sup>31</sup> Daneben profitierte der Eisenbahnstandort Basel vom Bestreben der übrigen Schweizer Privatbahnen, den Verkehrsknotenpunkt Basel in ihr Streckennetz einzubeziehen. So wurde im August 1875 die Bözberglinie von Zürich über Brugg nach Basel eröffnet, gemeinsam gebaut und betrieben von der Zürcher Nordostbahn und der SCB. Ihr folgte im gleichen Jahr die von der Bernischen Jurabahnengesellschaft errichtete Jurabahn, die von Biel über Delémont in den Basler Centralbahnhof führte.<sup>32</sup>

Das Interesse der wirtschaftsbürgerlichen Eliten und der Kantonsregierung am Anschluss Basels an das nationale und internationale Eisenbahnnetz behielt am Ende die Oberhand. Dabei kam den Befürwortern des Eisenbahnbaus immer wieder die grosse Angst vor einer Umfahrung der Stadt zugute. Bereits 1843 hatte die Furcht vor der Verlagerung des Handelsverkehrs nach St-Louis und vor der östlichen Umgehung Basels<sup>33</sup> dafür gesorgt, dass der Grosse Rat trotz Bedenken für die Weiterführung der Bahn von St-Louis nach Basel stimmte. Ebenso schritt 1852 die Gründung der SCB auch deshalb so zügig voran, weil Speiser vor Plänen der Kantone Zürich und Neuenburg bezüglich einer Verbindung von Zürich über Neuenburg nach Paris warnte, die überdies um sechzig Kilometer kürzer wäre als die Route über Basel.<sup>34</sup> Ende der 1860er-Jahre trug die Sorge vor der Umfahrung Basels dazu bei, dass der wiederholt hinausgezögerte Bau der Verbindung zwischen Centralbahnhof und Badischem Bahnhof schliesslich beschleunigt wurde.<sup>35</sup>

### **Aufstieg zur «Pforte des Weltverkehrs»**

Spätestens Anfang der 1880er-Jahre war Basel zur «Pforte des Weltverkehrs» aufgestiegen, genau wie es der badische Eisenbahningenieur Robert Gerwig 1873 in einem Gutachten für die SCB prognostiziert hatte.<sup>36</sup> In Basel kreuzten sich die

Nord-Süd-Achse von Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Nordfrankreich nach Italien und die Ost-West-Achse von Südfrankreich nach Süddeutschland. Auch ein Teil des kolonialen Postverkehrs lief über Basel (vgl. <Die Basler Eisenbahnen als Teil des europäischen Kolonialsystems>, S. 30). Am 1. Juni 1882 wurde die Gotthardbahn eröffnet, die einen starken Anstieg des über Basel führenden Personen- und Güterverkehrs bewirkte. Zur Deckung des Bedarfs brachte die SCB drei neue Schnellzüge von Luzern nach Basel und einen neuen Zug über die Verbindungsbahn ein. Erstmals konnten Reisende jetzt ohne Umsteigen von Basel nach Mailand fahren.<sup>37</sup> Ende 1883 kam ein Schnellzug von Wien nach Paris hinzu, der in Basel Halt machte. Er verkürzte die Fahrzeit nach Paris auf 9 Stunden und 20 Minuten.<sup>38</sup>

Die günstige verkehrsgeografische Position der Stadt schlug sich im Anstieg des Güterverkehrs nieder, auch wenn dieser vorübergehend durch Konjunkturkrisen gebremst wurde, etwa im Gefolge des Amerikanischen Bürgerkriegs (1861–1865) oder der europäischen Wirtschaftskrise (1873–1878).<sup>39</sup> Insgesamt jedoch nahm die Menge der am Centralbahnhof umgeschlagenen Güter (ohne Transitgüter) zwischen 1860 und 1900 um fast das Dreifache zu, von

**In Basel kreuzten sich  
eine Nord-Süd- und  
eine Ost-West-Achse**

169 771 auf 450 000 Tonnen im Jahr.<sup>40</sup> Basel profitierte von der enormen Expansion der Schweizer und europäischen Wirtschaft im Zuge der sich beschleunigenden Globalisierung.<sup>41</sup> Es war ein Prozess, den die Schweizer Bahnen durch zahlreiche Frachtermässigungen auf Güter wie Steinkohle, Baumwolle, Bauholz, Getreide, Tabak und Südfrüchte zusätzlich stimulierten.<sup>42</sup> Aber auch der Personenverkehr verzeichnete ein beständiges Wachstum. Dazu trugen vor allem die stete Steigerung des Fremdenverkehrs im entstehenden Tourismusland Schweiz sowie 1890 die Einführung verbilligter Arbeiterabonnements bei. Letztere erfreuten sich rasch wachsender Beliebtheit.<sup>43</sup> Entsprechend stieg die Zahl der Reisenden, die ein Billett ab dem Centralbahnhof lösten, zwischen 1860 und 1900 von 191 525 auf 677 664.<sup>44</sup>

Der unerwartet starke Anstieg des Eisenbahnverkehrs machte es bald unumgänglich, die bestehenden Anlagen umzubauen und zu erweitern. 1876 wurde der neue Rangierbahnhof auf dem Wolf in Betrieb genommen.<sup>45</sup> Die Ansiedlung zahlreicher neuer Fabriken im Westen der Stadt und im nahen Birsigtal führte 1902 zu einer Güterstation im St. Johann.<sup>46</sup> Bald stiessen auch die beiden Personenbahnhöfe an ihre Raum- und Kapazitätsgrenzen. Deshalb entschieden Baden und der Kanton im Jahr 1900, den Badischen Bahnhof am Riehenring, der 1862 den provisorischen Bahnhof ersetzt hatte, am heutigen Standort an der Schwarzwaldstrasse neu zu errichten. Verzögert durch zollpolitische Verhandlungen und Finanzierungsfragen,

## Die Basler Eisenbahnen als Teil des europäischen Kolonialsystems

1883 beschloss der Bundesrat, die SCB müsse auch im Winterfahrplan einen zweiten frühen Schnellzug von Basel zum Gotthardpass via Olten führen. Der zweite Zug, der 25 Minuten nach dem ersten um 7.25 Uhr abfuhr, war aber für die Centralbahn im Winter unrentabel, da er in Olten den Anschluss Richtung Bern nicht mehr erreichte und kaum von Touristen genutzt wurde. Der Bundesrat argumentierte, der spätere Zug sei unverzichtbar, da er im Fall von Verspätungen die aus London, Brüssel, Paris und Berlin eintreffenden Passagiere aufnehmen, die sonst mehr als zwölf Stunden auf den nächsten Gotthardzug warten müssten. Zudem werde jeden Samstag mit dem Frühzug aus Brüssel die Post aus den Niederlanden in ihre überseeischen Kolonien verschickt. Komme der Zug zu spät, erreichte die Post nicht mehr rechtzeitig die Schiffe, die einmal in der Woche von Neapel oder Brindisi aus nach Niederländisch-Indien (heutiges Indonesien) starteten. Dies könnte den Ruf der Gotthardroute schädigen und dazu

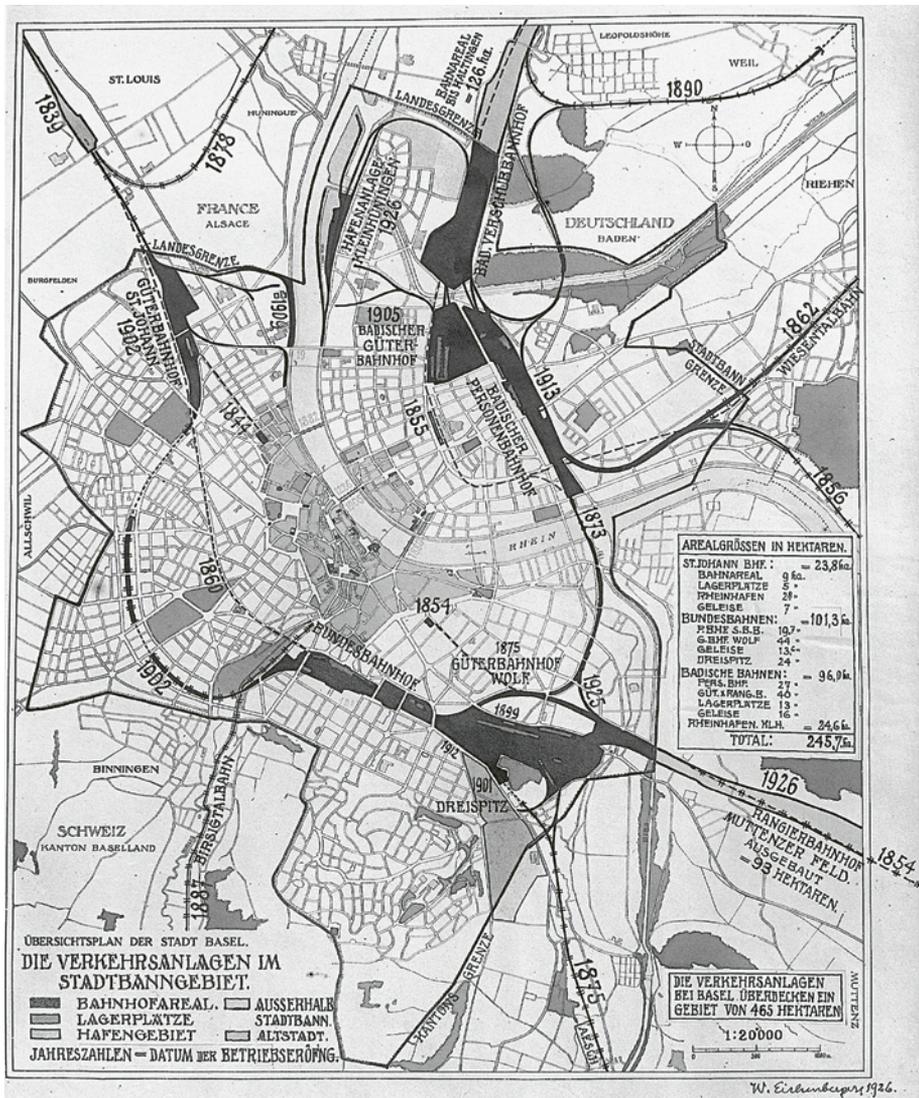
führen, dass die ausländischen Postverwaltungen auf andere Nord-Süd-Routen ausweichen.

Die SCB leistete dem Beschluss Folge, verklagte aber den Bund auf Entschädigung für die entstehenden Mehrkosten. Das Bundesgericht wies die Klage jedoch ab unter Bezug auf den Gotthardvertrag vom Februar 1870. Dieser verpflichtete die an der Gotthardbahn beteiligten Privatbahnen dazu, die Anschlüsse der ausländischen Züge an die Gotthardbahn zu gewährleisten und einen zuverlässigen Personen-, Waren- und Postverkehr über die Gotthardroute zu ermöglichen.<sup>47</sup>

Die Auseinandersetzung ist nicht nur ein Beispiel für den häufigen Zielkonflikt im Schweizer Privatbahnsystem zwischen volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Interessen. Sie zeigt auch, dass das Basler Eisenbahnnetz Teil des europäischen Kolonialsystems war. Zudem fungierte Basel als wichtigster schweizerischer Umschlagplatz für Kolonialwaren wie Kaffee.<sup>48</sup>

öffnete der neue Personenbahnhof am 13. Dezember 1913 seine Pforten.<sup>49</sup> Was den Centralbahnhof betrifft, so beschlossen Kanton und SCB Anfang der 1890er-Jahre die Neugestaltung des Aufnahmegebäudes. Auch hier zögerte sich die Realisierung aus verschiedenen Gründen hinaus. Am 24. Juni 1907 wurde das neue Gebäude, das wegen der 1902 erfolgten Verstaatlichung der Eisenbahnen nunmehr «Bundesbahnhof» hiess, schliesslich seiner Bestimmung übergeben.<sup>50</sup>

Der Neubau der beiden Bahnhöfe 1907 und 1913 markierte den Endpunkt der ersten Phase des Eisenbahnbaus in Basel. Diese war zwar von einer abwartend-zögerlichen Haltung gekennzeichnet, die spätere Zeitgenossen wie Paul Siegfried zu der Aussage verleitete, Basel habe es lediglich «seiner zu keiner Zeit durch keine Regierungs- und Volksdummheit zu verwüstenden geographischen Lage» zu verdanken, dass es eine Eisenbahn bekam.<sup>51</sup> Doch übersieht eine solche Bewertung, dass es in Basel stets eine Gruppe von Akteuren gab, die den Eisenbahnbau vorantrieb. Zudem hatte das sukzessive Herantasten an das Eisenbahnzeitalter einen

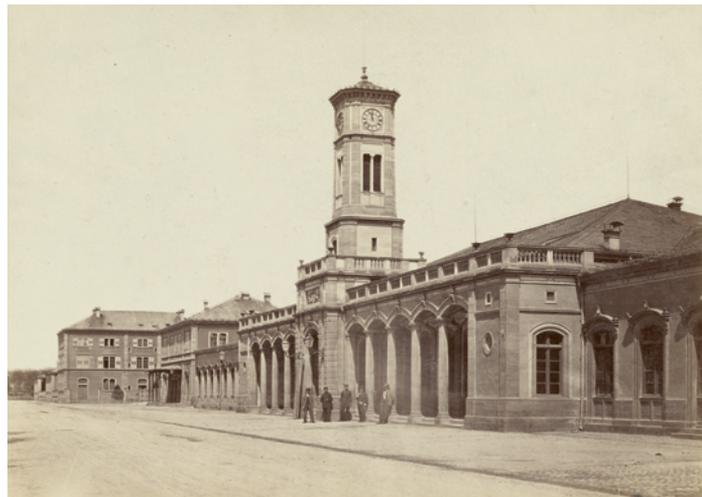


**5 Übersichtsplan der Stadt Basel mit den Verkehrsanlagen, 1926.** — Der Plan zeigt den Bau der Eisenbahnlinien und Bahnhöfe sowie des Hafens seit 1839/1844.

psychologischen Vorteil: Die Baslerinnen und Basler konnten sich schrittweise an das neue Verkehrsmittel gewöhnen und sich von seinen Vorteilen überzeugen. Auf diese Weise konnten auch jene, die mit dem Auftreten der «eisernen Revolutionärin» Ängste verknüpften, Frieden mit ihr schliessen.

## Eisenbahnbau in Basel (Personenverkehr)

<b>Juni 1843</b>	Zustimmung des Grossen Rats zur Weiterführung der «Straßburgerbahn» von St-Louis nach Basel
<b>Juni 1844</b>	Eröffnung der Strecke St-Louis–Basel
<b>Dezember 1845</b>	Eröffnung des Französischen Bahnhofs im St. Johann
<b>August 1852</b>	Gründung der Schweizerischen Centralbahn (SCB)
<b>Dezember 1854</b>	Strecke Basel–Liestal. Erster provisorischer Bahnhof der SCB an der Langen Gasse
<b>Februar 1855</b>	Vollendung der Strecke Efringen–Basel, Eröffnung des provisorischen Badischen Bahnhofs
<b>Mai 1858</b>	Fertigstellung des letzten Teilstücks der Strecke Basel–Olten
<b>Juni 1860</b>	Eröffnung des definitiven Centralbahnhofs, Verbindungsbahn Centralbahn–Französische Ostbahn
<b>Juni 1862</b>	Eröffnung der Wiesentalbahn und des Badischen Bahnhofs am Riehenring
<b>November 1873</b>	Verbindungsbahn Badischer Bahnhof–Centralbahnhof
<b>August 1875</b>	Bözberglinie Zürich–Basel
<b>September 1875</b>	Jurabahn Biel–Delémont–Basel
<b>Juni 1882</b>	Eröffnung der Gotthardbahn
<b>Oktober 1887</b>	Birsigtalbahn Basel–Therwil
<b>Juni 1907</b>	Einweihung des umgebauten Schweizer Bundesbahnhofs
<b>Dezember 1913</b>	Eröffnung des neuen Badischen Bahnhofs an der Schwarzwaldallee



**6** Erster Basler Centralbahnhof mit «Rösslitram», um 1890. | **7** Alter Badischer Bahnhof Basel am Riehenring. Foto: Adam Borbély Varady, vor 1895.

# Folgen des Eisenbahnbaus für Stadtentwicklung, Infrastruktur und lokale Ökonomie

## Zentraler Impuls für die Stadterweiterung

Der Eisenbahnbau wirkte vielfältig in die Stadt hinein und verwandelte ihr Gesicht nachhaltig. Dies zeigt sich deutlich bei der Frage der Stadterweiterung. Schon seit den frühen 1850er-Jahren herrschte Handlungsbedarf, nachdem im Gefolge der Gründung des Bundesstaats die Zuwanderung noch einmal zugenommen hatte und sich immer mehr Menschen ausserhalb der Stadtmauern niederliessen. Vorerst aber war das Denken, die Stadtmauern könnten Basel vor militärischen Angriffen, dem Zustrom von «Gesindel» und den bedenklichen liberalen Tendenzen schützen, in vielen Köpfen noch stark verankert. Doch der Handlungsdruck nahm zu, als die Cholera-Epidemie von 1855 die unhaltbaren hygienischen Zustände in der überfüllten Innenstadt deutlich machte. Es war die Eisenbahn, welche die überfällige Stadterweiterung mit Mauerabbruch erzwang, weil sie gute Zufahrtsstrassen zum Bahnhof mit entsprechenden Korrekturen verlangte. Demzufolge nahmen Basler Bürger im Mai 1857 die Entscheidung zugunsten eines Bahnhofs vor dem Elisabethenbollwerk zum Anlass, einen Plan für die Stadterweiterung zu fordern. Darin schlugen sie das Einebnen von Wällen und Gräben vor. Im Grossen Rat setzte sich diese Ansicht ebenfalls durch.<sup>52</sup>

Die Regierung musste handeln: Auf Veranlassung von Bürgermeister Johann Jakob Stehlin-Hagenbach berief der Kanton Ende 1857 den Kantonsingenieur von St. Gallen, Friedrich Wilhelm Hartmann, an die Spitze eines technischen Büros, das Pläne für die Stadterweiterung auf dem Areal zwischen dem künftigen Centralbahnhof und der alten Stadtmauer entwerfen sollte. Parallel dazu arbeitete Stehlin an einem Bericht über die zukünftige Stadterweiterung. Die von Hartmann und Stehlin 1858 vorgelegten Pläne sahen zum einen die Beseitigung der Stadtbefestigung und die Auffüllung der Stadtgräben vor. Zum anderen enthielten sie die Idee einer rationalen, organisch an die Innenstadt anschliessenden Strassenplanung. Die zentralen Achsen der Altstadt in die neuen Viertel sollten jenseits der Stadtmauern in Richtung der umliegenden Gemeinden und Ortschaften verlängert und durch Ringstrassen untereinander verbunden werden. Die Skizzen von Hartmann und Stehlin bildeten die Grundlage für die Gesetze vom 6. Juni 1859 zur Stadterweiterung und zur Anlage von Strassen ausserhalb der Mauern.<sup>53</sup>

Mit dieser Entscheidung tauchte allerdings die Frage nach der neuen Stadtgrenze auf. Noch immer waren zahlreiche Bewohnerinnen und Politiker nicht bereit, sich eine offene Stadt vorzustellen. So war es kein Zufall, dass Bürgermeister Stehlin in seinem Bericht versucht hatte, die Bedenken gegen die Niederlegung der Mauern zu zerstreuen: Diese würden unter den Bedingungen moderner Militärtechnik keinerlei Schutz mehr bieten und im Gegenteil das schnelle Eintreffen von – durch die Eisenbahn beweglicher gewordenen – Bundestruppen in die Stadt behindern. Auch sei eine Überwachung der Gebiete vor den Stadttoren durch ständige Polizeipatrouillen zum Schutz vor Bettel und Kriminalität viel effektiver als die Kontrolle an den Toren.<sup>54</sup> Darüber hinaus wurde im Ratschlag zu den Gesetzen von 1859 explizit betont, dass die Stadtmauer nicht überall beseitigt würde, sondern nur dort, wo dies aus Gründen des Verkehrs und des Städtebaus unverzichtbar sei. Zudem wies Stehlin den Eisenbahnlinien die Funktion eines neuen Stadtabschlusses zu, der nicht zuletzt Schutz vor «auswärtigem Gesindel» biete. Er sah deshalb entlang der Eisenbahnlinien den Bau von Ringstrassen vor, auf denen die Polizeipatrouillen würde. Die nicht durch die Eisenbahn abgegrenzten Abschnitte sollten mit Mauern, Gräben oder Palisaden ausgestattet werden.<sup>55</sup> Was aus heutiger Sicht anachronistisch erscheinen mag, bildete eine psychologische Brücke, die es den Skeptikern erleichterte, sich an den Abriss der vertrauten Mauer zu gewöhnen und den Schritt in eine neue Zeit zu wagen.

### **Vom gewünschten Stadtabschluss zur lästigen Barriere**

Hinter den Plänen, die Eisenbahnlinien zur neuen Stadtbegrenzung zu machen, stand auch die Annahme, dass das Gebiet zwischen Stadtmauer und Bahnstrecken für lange Zeit den zusätzlichen Raumbedarf befriedigen würde<sup>56</sup> – was sich aber bald als Trugschluss erwies. Bereits Ende der 1860er-Jahre waren die Flächen zwischen Mauer und Schienen weitgehend zugebaut [10]. Zu Beginn der 1870er-Jahre schossen mit dem Gundeldingerquartier sowie auf dem Westplateau mit Bachletten, Gotthelf-Iselin und äusserem St. Johann neue Quartiere jenseits der Bahnlinie aus dem Boden. Die Stadt drängte unaufhörlich über die Trassen hinaus. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Gleise und die Frequenz des Zugverkehrs. Mitte der 1870er-Jahre mussten die ebenerdigen Bahnübergänge bereits alle drei bis vier Minuten geschlossen werden, zahlreiche Staus und Unfälle waren die Folge. Die Eisenbahnlinien wurden nun nicht mehr als willkommener Abschluss der Stadt gegenüber äusseren Gefahren betrachtet, sondern als störende Barriere, die den Verkehr zwischen den inneren und äusseren Vierteln behinderte – und den



**8** Bahnübergang an der Ecke Colmarer-/Burgfelderstrasse, mit Bahnwärter. Foto: Adam Borbély Varady, um 1890. | **9** Derselbe Bahnübergang, mit überquerenden Kindern. Foto: Gebr. Metz, um 1900. — Der Bahnübergang an der Ecke Colmarer-/Burgfelderstrasse ist hier aus zwei unterschiedlichen Perspektiven zu sehen. Wegen der Ausdehnung der Stadt über die Bahnlinien hinaus und der starken Zunahme der Zugfrequenz wurden die ebenerdigen Übergänge für die Menschen in der Stadt ab den 1870er-Jahren zu einem ärgerlichen Hindernis. Die Bahnübergänge mussten ausserdem noch von Hand geschlossen werden, was nicht selten zu Unfällen führte. Wie das Bild mit den überquerenden Kindern zeigt, blieben die Bahnübergänge zeitweise auch unbeaufsichtigt.



Bewohnerinnen und Bewohnern der Aussenquartiere das Gefühl vermittelte, vom Rest der Stadt abgeschnitten zu sein. Die ebenerdigen Bahnübergänge sollten deshalb durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden.<sup>57</sup>

Was folgte, war eine wahrhaft epische Schlacht, die bis zur Jahrhundertwende andauerte; begleitet von unzähligen Gutachten, Stellungnahmen, Eingaben, Protestversammlungen und Grossratsdebatten, war sie eine der am längsten und heftigsten geführten Kontroversen in der Geschichte der Stadt.<sup>58</sup> Einen ersten

Höhepunkt erlebte die Debatte 1875, nachdem ein zehnjähriger Junge beim Überqueren von Gleisen ums Leben gekommen war (siehe unten). Der Quartierverein Gundeldingen forderte umgehend deren Tieferlegung um mehrere Meter, um eine auch für Fuhrwerke passierbare Querung zu errichten. Die SCB lehnte jedoch eine Tieferlegung aus Kostengründen kategorisch ab. Nach heftigen Auseinandersetzungen einigten sich Stadt und SCB im November 1879 schliesslich auf einen Kompromiss: Die Stadt verzichtete auf eine Tieferlegung der Gleise, im Gegenzug erklärte sich die Centralbahn bereit, den ebenerdigen Bahnübergang an der Bruderholzstrasse durch eine Überführung zu ersetzen und die Pfeffingerstrasse unter den Bahngleisen hindurchzuführen.<sup>59</sup> Da der Bahnverkehr im Laufe der 1880er-Jahre weiter zunahm und die Expansion der Quartiere jenseits der Bahnlinien unablässig voranschritt, brach bereits 1890 der Streit wieder mit voller Schärfe aus. Stadt und Quartiervereine forderten eine Tieferlegung des gesamten Trassees vom Güterbahnhof am Wolf quer durch die Stadt bis zur französischen Grenze.<sup>60</sup> Die SCB lehnte dies aus finanziellen Gründen weiterhin ab. Die jahrzehntelange Debatte endete mit einem Beschluss des Bundesrats vom 25. Januar 1898. Er zwang die Centralbahn zu einer Tieferlegung der Gleise um 2,70 Meter [11]. Allerdings hatte die Stadt ursprünglich eine Tieferlegung um vier Meter gefordert.<sup>61</sup>

### «Opfer schmutzigen Geizes» – ein tödlicher Unfall empört die Öffentlichkeit

Am 9. Februar 1875 wollte ein zehnjähriger Junge seinem Vater, einem Rangierarbeiter bei der Centralbahn, das Mittagessen bringen, als er beim Überqueren der Gleise am Bahnübergang an der Heumattstrasse unter eine Rangierlokomotive geriet. Ihm wurden beide Beine abgeschnitten, er starb kurz darauf im Basler Spital. Bei den Ermittlungen stellte sich heraus, dass der Übergang nicht überwacht gewesen war, da just zu diesem Zeitpunkt ein Bahnwärterwechsel stattgefunden hatte. Zudem ergaben Nachfragen, dass der Übergang zur Mittagszeit stets nur von einem einzigen Wärter überwacht wurde – die SCB wollte Kosten sparen. Der tödliche Unfall rief in der Öffentlichkeit grosse

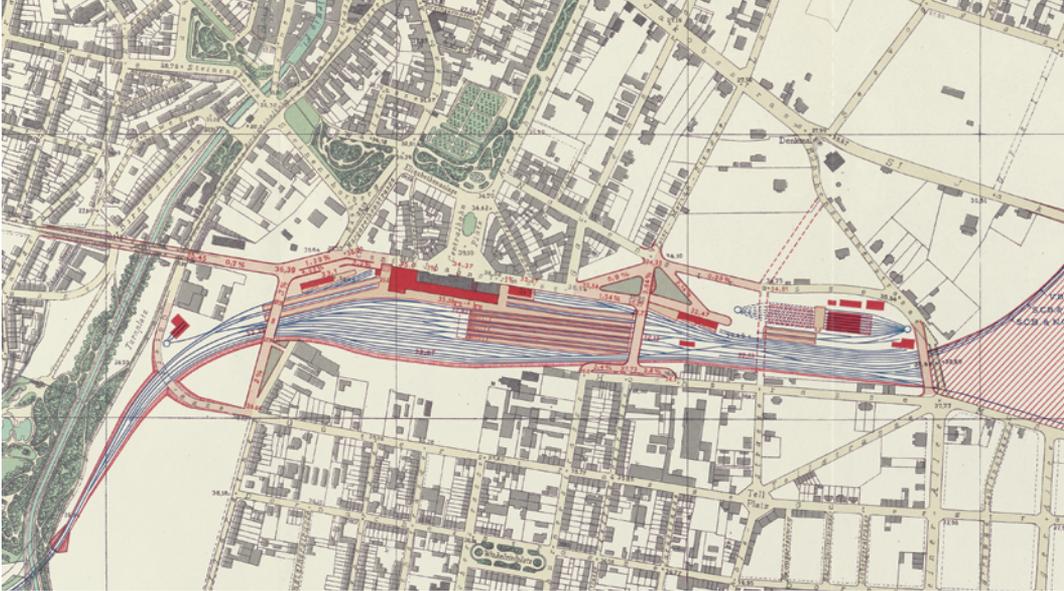
Empörung hervor. Der freisinnige (Schweizer Volksfreund), der sich immer wieder zum Anwalt des (Volkes) gegenüber dem Gewinnstreben der SCB machte, bezeichnete den Tod als «Menschenopfer, das einem schmutzigen Geize gebracht» worden sei, und rief zum sofortigen Handeln auf. Tatsächlich kam es zu Volksversammlungen, es wurde sogar eine «Volksdelegation» zum Bundesrat entsandt. Der Tod des Jungen führte überdies im Frühjahr 1875 zur Gründung des Quartiervereins Gundeldingen, der in seinen ersten Sitzungen – vorerst vergeblich – die sofortige Errichtung von provisorischen Passerellen durch die Centralbahn forderte.<sup>62</sup>



**10 Basel aus der Vogelperspektive, Ansicht von Süden, Lithografie von Jean-Baptiste Arnout, um 1865.** — Die Ansicht aus der Serie «La Suisse à vol d'oiseau» zeigt, dass die Stadtmauern und Gräben um das Bahnhofsgelände herum schon bald nach dem Stadterweiterungsgesetz von 1859 abgerissen wurden. Im

Vordergrund der Centralbahnhof, rechts oberhalb der Grüngürtel, der zwischen St. Alban-Tor und Centralbahnplatz entlang der alten Stadtgräben entstand. Links die wie eine Insel aussehende Elisabethenschanze, bis heute ein Überrest der alten Stadtbefestigung.

Obwohl die städtischen Interessen demnach nur zum Teil berücksichtigt wurden, hatten die Debatten der 1890er-Jahre einen positiven Nebeneffekt. Um den Streit mit den Behörden zu entschärfen, hatte sich die SCB zur Verlegung der Elsässerlinie in südliche Richtung bereit erklärt. Nach Verhandlungen über die Kostenaufteilung einigten sich Regierung und SCB auf eine nahezu hälftige Teilung der Kosten von 4,6 Millionen Franken, welche die neue, heute noch gültige Linienführung ermöglichten und neue Areale für den Städtebau schufen.<sup>63</sup> Eine ähnliche Entwicklung vollzog sich in Kleinbasel, allerdings unter umgekehrten Vorzeichen. Dort war es gerade die badische Eisenbahndirektion, welche die Tür für die Bereitstellung neuen Siedlungsraums öffnete. Anstelle einer Höherlegung schlug sie eine Verlegung des Bahnhofs an den Schwarzwaldweg (heute Schwarzwaldallee) vor. Regierung und Verwaltung erkannten die grossen Chancen, welche der neue



**11 Übersichtsplan zum neuen Durchgangsbahnhof mit 2,70 Meter Tieferlegung, Beilage zum Ratschlag vom 14. April 1898.** — Der Plan zeigt das Ergebnis der fast dreissigjährigen Auseinandersetzung um die Bahnübergänge: Die Gleise wurden um 2,70 Meter tiefer gelegt. An der Margarethenstrasse (links), der Peter Merian-Strasse (Mitte) und der Münchensteiner-

strasse (rechts) entstanden 1901/02 die drei heute noch bestehenden Bahnüberführungen. Dagegen wurde die unwirtschaftliche und gefährliche Unterführung bei der Pfeffingerstrasse 1902 geschlossen. Links das neue, weit nach Süden verlegte Trassee der Elsässerbahn, am unteren Bildrand die Strassen des Gundeldingerquartiers.

Bahnhof für die Siedlungsentwicklung von Kleinbasel bedeutete; die freiwerdende Fläche ermöglichte es unter anderem, dass sich hier ab 1917 die Schweizer Mustermesse niederliess.<sup>64</sup>

### Von Pferdeomnibussen zum elektrischen Tram

Die Eisenbahn hatte auch einschneidende Auswirkungen auf die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur, speziell auf das Mobilitätsverhalten und die Beschaffenheit der lokalen Verkehrsmittel. Zuvor war die Fortbewegung fast ausschliesslich zu Fuss erfolgt; eine Fahrt mit der Pferdedroschke war für die allermeisten Baslerinnen und Basler unerschwinglich und blieb das Privileg einer schmalen Oberschicht. Den innerstädtischen Warentransport übernahmen private Lohnfuhrhalter mit Fuhrwerken, die von Pferden oder Ochsen gezogen wurden.<sup>65</sup> Die Eisenbahn liess nun auch den Personen- und Warenverkehr innerhalb der Stadt stark ansteigen. Nicht zufällig wurde 1854 für gehobene Kundschaft die Basler Droschkenanstalt gegründet, ein Jahr später folgte ein Pferdeomnibusbetrieb, der die am Bahnhof

**12 Vorplatz des alten Badischen Bahnhofs Basel am Riehenring. Foto: Foto Hoffmann, um 1900.** — Die Aufnahme verdeutlicht die Vernetzung der drei Verkehrsträger Eisenbahn, Strassenbahn und Pferdedroschken.

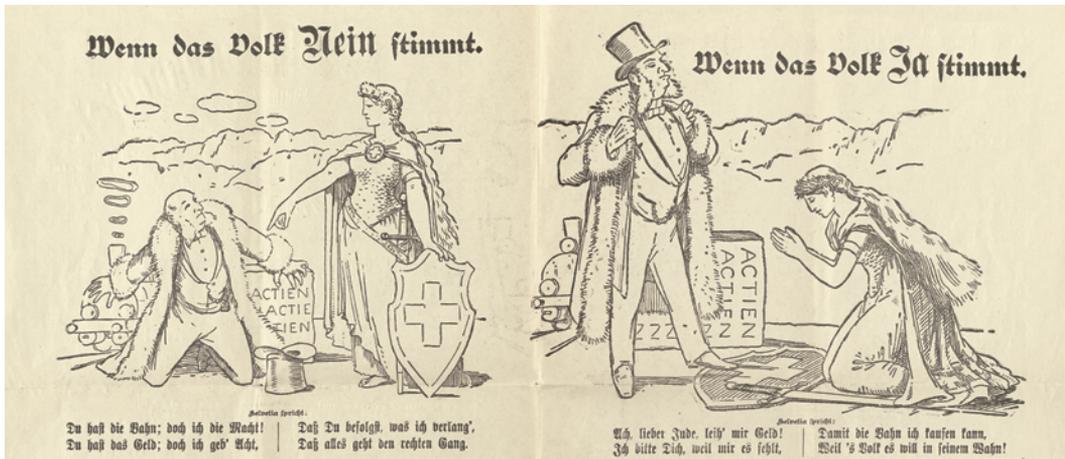


eintreffenden Gäste in die Stadt weiterbeförderte. 1881 wurden die Droschken und Pferdeomnibusse weitgehend durch billigere Tramomnibusse ersetzt.<sup>66</sup>

Begünstigt durch die gute Erreichbarkeit der Stadt mit der Bahn wuchs der Zuzug nach Basel weiter an, sodass sich in den 1880er- und 1890er-Jahren immer mehr Arbeiterfamilien an der Peripherie und in den Baselbieter Dörfern in Stadtnähe ansiedelten.<sup>67</sup> Dies machte deren Anbindung an die städtische Industrie unumgänglich. Da die Tramomnibusse für Familien mit geringen Einkommen immer noch unerschwinglich waren, wurde gleichzeitig eine Verbilligung des Transports angestrebt. Deshalb waren die Tarife der 1887 errichteten Birsigtalbahn, die Arbeiterfamilien zu ihren Basler Arbeitsstätten transportieren sollte, bewusst niedrig.<sup>68</sup> Das galt noch mehr für das elektrische Tram, das 1895 den Tramomnibus ersetzte. Es wurde als kantonaler Eigenbetrieb ohne Gewinnabsichten betrieben und war von Anfang an günstig, führte aber 1897 zusätzlich verbilligte Arbeiterabonnemente ein.<sup>69</sup> Das Tram brachte eine Demokratisierung des Verkehrs und wurde denn auch von der Arbeiterpresse als «Huldigung» an den Sozialismus gefeiert.<sup>70</sup>

### **Von geschlossenen Märkten zur Konkurrenzwirtschaft**

Wie in anderen Städten auch hatte der Anschluss Basels an das Eisenbahnnetz nachhaltige Auswirkungen auf die örtliche Ökonomie.<sup>71</sup> Zusammen mit dem Wegfall der Schweizer Binnenzölle 1848 bewirkte er ein Aufbrechen lokaler Märkte, beförderte dadurch die Arbeitsteilung zwischen den Städten und begünstigte den



13 **«Gegen den Eisenbahnhandel», anonyme antisemitische Karikatur in der Extraausgabe der Basler «Allgemeinen Schweizer Zeitung» vom 14. Februar 1898.** — Die konservativen Gegner der Eisenbahnverstaatlichung operierten in ihrer Kampagne mit dem antisemitischen Stereotyp des reichen, profitgierigen jüdischen

Geldverleihers, der dem Schuldner harte Bedingungen auferlegt. Die Karikatur stellt pointiert die Folgen von Nein oder Ja gegenüber: Bei Ablehnung zwingt eine wehrhafte Helvetia den ausländischen Kapitalisten in die Knie, bei Zustimmung bittet eine mädchenhafte Helvetia um Finanzkapital.

Grossbetrieb gegenüber dem Kleinbetrieb. In ihrem Jahresbericht von 1882 führte die Handelskammer die «gedrückte Lage von Handwerk und kleinen Gewerbe» in erster Linie auf die «mächtigeren, schnelleren und moderneren Verkehrsmittel» zurück. Erst diese hätten die «Verkehrsfesseln zwischen Stadt und Land gesprengt» und eine verstärkte Konkurrenz ermöglicht. Früher habe die «Production im eigenen Hause, im eigenen Dorfe, in der eigenen Stadt» vorgeherrscht. Selbst Dinge, die man gekannt habe, habe man sich nicht beschaffen können. Die neuen Verkehrsmittel, allen voran die Eisenbahn, hätten alle Beziehungen des wirtschaftlichen Lebens grundlegend verändert: «Früher mussten Gewerbe und Handel localisiert bleiben, heutzutage können sie nicht mehr localisiert sein!»<sup>72</sup>

Basel profitierte von der Öffnung des lokalen Marktes. So nutzten zahlreiche Fuhrhalter, die ursprünglich aus dem nahen Elsass stammten, die neuen Chancen. Heinrich Imhoff beispielsweise übernahm in den 1860er-Jahren zunächst einige Postfuhrdienste in Basel und Umgebung, ehe er 1881 die Genehmigung für den Pferdeomnibusbetrieb der Stadt erhielt. Nach Imhoffs Konkurs wurde das Geschäft 1887 von seinem ebenfalls aus dem Elsass stammenden Schwiegersohn Jules Sattelen weitergeführt. Dieser erwarb 1892 auch die Basler «Droschkenanstalt» und stieg zum bedeutendsten Fuhrunternehmer der Stadt auf.<sup>73</sup>

## Staats- oder Privatbahnsystem?

### Die Debatte um die Verstaatlichung der Eisenbahn

Mit dem Eisenbahngesetz vom 8. Juli 1852 entschieden sich Nationalrat und Ständerat für ein Privatbahnsystem unter kantonaler Aufsicht. Die Kantone wollten nicht zu viele Kompetenzen an den Bundesstaat abgeben müssen.<sup>74</sup> Dagegen sprachen sich die führenden Basler Eisenbahnakteure Carl Geigy, Wilhelm Schmidlin und Johann Jakob Speiser – alle drei später Direktoren der SCB – für den Staatsbau aus. Sie betrachteten die Bahn als Teil der öffentlichen Infrastruktur und anerkannten ihr damaliges Transportmonopol. Ab den 1870er-Jahren geriet das Privatbahnsystem zunehmend in die Kritik: mangelnde Abstimmung der Anschlüsse, unterschiedliche Tarifsysteme, die Verweigerung volkswirtschaftlich sinnvoller Verbindungen aus betriebswirtschaftlichen Gründen, der Bau unrentabler Strecken, nur um den Konkurrenten zuvorkommen, etc. Die Rufe nach einer Verstaatlichung wurden immer lauter. Hinzu kamen aussen- und militärpolitische Erwägungen. So hatte der Deutsch-Französische Krieg von 1870/71 viele zur Über-

zeugung geführt, nur eine Staatsbahn könne eine schnelle und effiziente Verteidigung des Vaterlandes bewerkstelligen.<sup>75</sup>

Ihren Höhepunkt erlebten die Debatten um die Verstaatlichung in den 1890er-Jahren. 1891 scheiterte ein Referendum über den Ankauf von 50 000 Aktien der Centralbahn durch den Bund an der Furcht vor einer Bevorzugung Basels. Im Referendum von 1898 über den Rückkauf der Aktien aller Schweizer Privatbahngesellschaften durch den Bund befürworteten überwältigende zwei Drittel die Verstaatlichung. In Basel sprach sich bereits 1891 eine deutliche Mehrheit für die Verstaatlichung aus. Paul Speiser, der Sohn Johann Jakob Speisers, stellte den Aktienankauf durch den Bund unter das Motto «Das Kapital soll nicht herrschen, sondern dienen».<sup>76</sup> Einzig die Konservativen, in deren Argumentation sich antisemitische Töne mischten, lehnten die Verstaatlichung ab [13]: Da sich der Bund zur Finanzierung des Rückkaufs im Ausland verschulden müsse, drohe eine «Schuldenknechtschaft».<sup>77</sup>

Darüber hinaus erlebte das Speditionsgewerbe in der Grenzstadt Basel durch die Ausweitung des Güterhandels einen bedeutenden Aufschwung. Die Deklaration und Abfertigung der ein- und ausgehenden Waren wurde im Auftrag der Warenversender und in Zusammenarbeit mit den Zollbeamten meist von Speditionsfirmen übernommen. Deren Schwerpunkt verlagerte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend auf internationale Transporte: Sie sicherten die Verschickung von Schweizer Exportgütern zum Grenzzort Basel, die von dort mit der Eisenbahn an die Nordseehäfen weiterspediert wurden; in umgekehrter Richtung organisierten sie die für die Schweiz bestimmten Importe. Dabei stellten sie die Waren ihrer Kunden zu günstigen Bahnsammeltransporten zusammen. Ebenso fungierten einige Speditionen als Agenturen von ausländischen Schifffahrtsgesellschaften und übernahmen zugleich den Transport der Sendungen an die Seehäfen.<sup>78</sup>

## Gang von St-Louis nach Basel: Spedition Danzas

Zu den zahlreichen Firmen aus dem Elsass, die Basel als Ein- und Ausgangstor nutzten, gehörte die Firma Danzas. 1815 trat der Colmarer Soldat Louis Danzas nach Beendigung der Napoleonischen Kriege in das Fuhrunternehmen von Michel L'Évêque-Moll (gegründet 1806) in St-Louis ein. Nach dessen Tod übernahm er 1830 die Firma und fusionierte 1854/55 mit zwei anderen französischen Firmen. Diese richteten einen Sammelverkehr zwischen Basel und Zürich ein und gründeten 1854 eine Filiale an der Schifflände. Nach der Annexion des Elsass durch das Deutsche Reich 1871 verlegte die inzwischen von Emile Jules Danzas in zweiter Generation geführte Firma ihren Sitz nach Basel an den Holbeinplatz. Es folgte die Gründung von Filialen in Zürich, St. Gallen und Buchs

sowie in Mannheim und Italien. Die Firma spezialisierte sich auf das Überseeesgeschäft mit schweizerischen Textilwaren und die Einrichtung eines Sammelwagenverkehrs auf den Eisenbahnlinien von Basel zu den grossen Nordseehäfen in Belgien, den Niederlanden und Norddeutschland. Darüber hinaus agierte Danzas als Frachtagentur für global tätige Schifffahrtsgesellschaften, für die sie Fracht-, Personen- und Posttransporte nach Übersee vermittelte, unter anderem auch in afrikanische und asiatische Kolonien. Im 20. Jahrhundert entwickelte sich das Unternehmen, das 1905 am Basler Stammsitz 115 Personen beschäftigte, zu einer der grössten Speditionen Europas. 1999 wurde Danzas von der Deutschen Post erworben.<sup>79</sup>

Hatten die Basler Kaufleute jahrhundertlang die Spedition als Nebengeschäft betrieben, beauftragten sie jetzt spezialisierte Speditionen mit der Beförderung ihrer Handelsgüter. Selbst innerhalb des Basler Speditionsgewerbes kam es zur Ausdifferenzierung: So fokussierten sich die Firmen Danzas und Groth & Cie. auf die Beförderung von Textilien aus der ganzen Schweiz an die grossen Nordseehäfen.<sup>80</sup>

Wie sich die Warenströme durch die Einbindung Basels in das nationale und internationale Eisenbahnnetz veränderten, lässt sich auch am Lebensmittelhandel und an der Nahrungsmittelproduktion ablesen. Obst, Gemüse und Milch kamen immer öfter per Bahn aus dem südbadischen Raum, dem Baselbiet oder der Ostschweiz. Zugleich stammten Nahrungs- und Genussmittel in steigendem Masse von Fabrikanten, die den Schritt von der Einzel- zur Massenherstellung gemacht und sich auf bestimmte Produkte spezialisiert hatten. In den Spezereien und Kolonialwarengeschäften wurden immer mehr Produkte von Schokoladefabriken wie Sprüngli, Suchard oder Tobler verkauft, welche die Erzeugnisse der Basler Zuckerbäcker ersetzten.<sup>81</sup> Parallel dazu siedelten sich Betriebe an, die Basel als Verteilzentrum für die übrige Schweiz nutzten. 1902 eröffnete beispielsweise die Firma Kaiser's Kaffee aus Viersen im Rheinland am Dreispitz eine Zweigniederlassung. Zwei Jahre später errichtete sie eine Kaffeegrossrösterei zur Versorgung



#### 14 Rösterei von Kaiser's Kaffee-Geschäft.

**Foto: Alfred Kugler, undatiert.** — Die Rösterei von Kaiser's Kaffee-Geschäft, mit Eisenbahn-Drehscheibe im Vordergrund, wurde 1904 im

Gewerbegebiet Dreispitz errichtet. Über den Gleisanschluss war die Firma mit den Nordseehäfen verbunden, wo der Kaffee aus den Kolonien eintraf.

ihres Filialnetzes, das sich bald über die ganze Schweiz ausdehnte. Die auf dem Dreispitz gelegene Rösterei besass einen Gleisanschluss, über den die aus den Nordseehäfen angelieferten Kaffeebohnen eintrafen.<sup>82</sup> Ebenso konnten in Basel ansässige Betriebe mithilfe der Bahn ihr Absatzgebiet erweitern. Die Metzgerei Bell zum Beispiel wagte den Schritt von der Handwerksmetzgerei zur Wurstwarenfabrik und belieferte bald mit Kühlwaggons die ganze Schweiz.<sup>83</sup>

Unterstützt wurde die Öffnung der lokalen Märkte qua Eisenbahn von den Behörden, die Basels Position als Handels- und Verkehrszentrum weiter ausbauen und stärken wollten. Von ihrer liberalen Linie liessen sie sich auch durch gelegentliche Proteste nicht abbringen. So fanden in den frühen 1870er-Jahren die Klagen der Verkäufer auf dem Basler Markt, welche die Konkurrenz durch auswärtige Händler fürchteten, ebensowenig Gehör wie zweieinhalb Jahrzehnte später die Forderungen der örtlichen Vieh- und Milchbauern nach Schutz vor billigen Milch-



**15 Holzverladung im Lokomotivdepot an der Nauenstrasse. Foto: Foto Wolf, undatiert.** — Ein grosser Teil des Schweizer Verkehrs mit Rohstoffen und verarbeiteten Produkten lief über die Handelsdrehscheibe Basel. Das Bild zeigt die Holzverladung im Lokomotivdepot an der Nauenstrasse, das in östlicher Richtung an den Centralbahnhof anschloss.

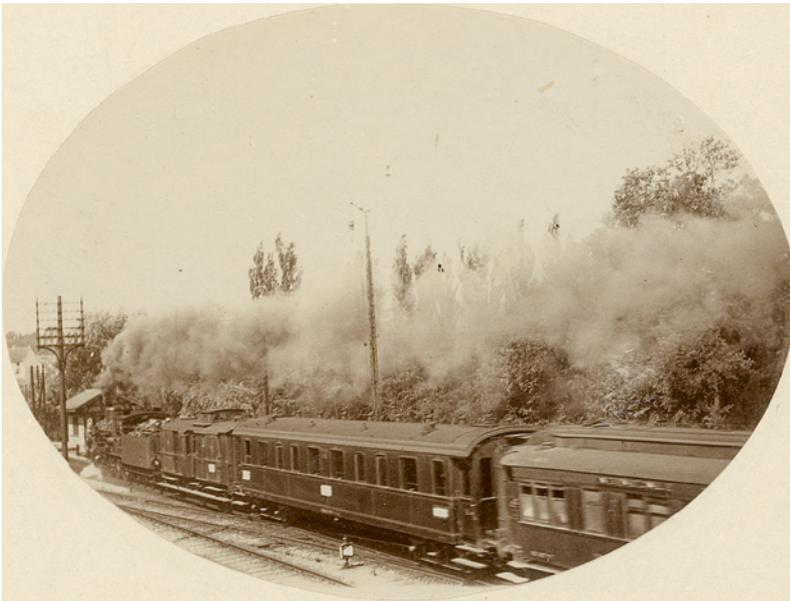
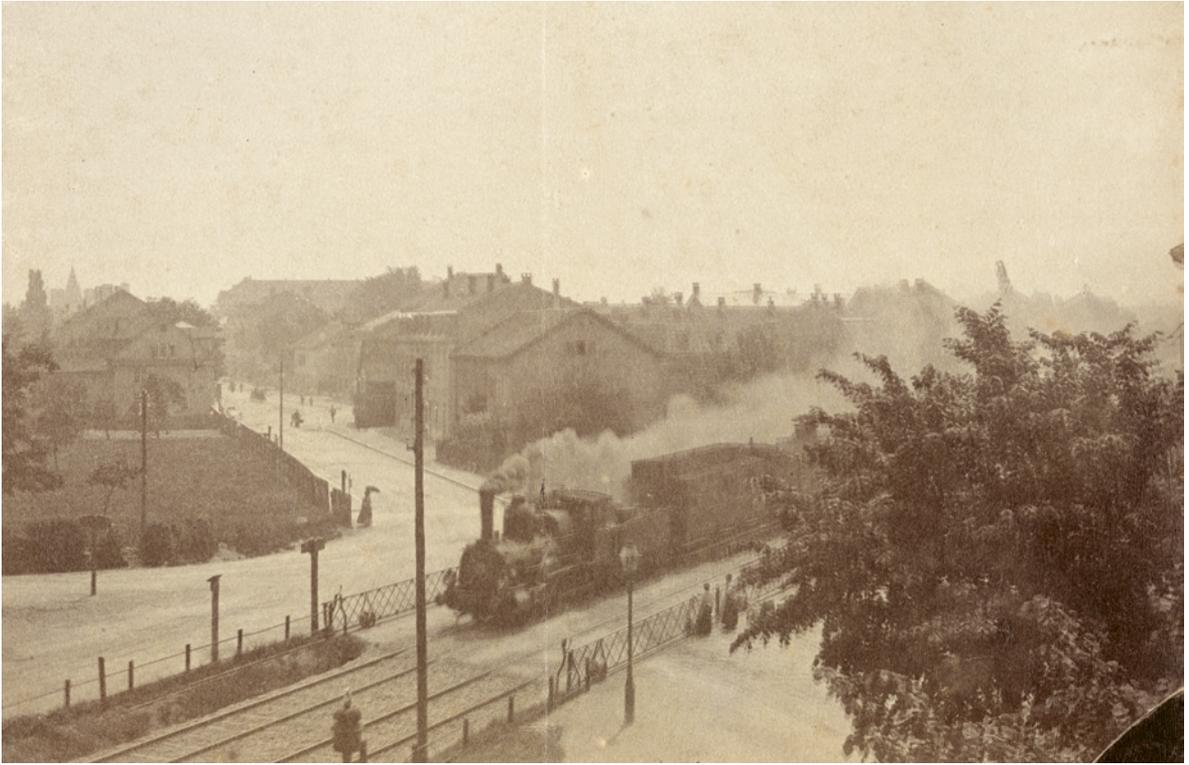
und Fleischlieferungen aus der übrigen Schweiz, Europa und den USA.<sup>84</sup> Diese liberale Haltung zahlte sich aus: Basel wurde, auch dank dem neuen Hafen St. Johann, zur Handelsdrehscheibe, über die Rohstoffe und Produkte in grossem Stil umgeschlagen wurden: Baumwolle, Rohseide, Tabak, Getreide, Wein, Salz, Zucker, Gewürze, Reis, Metalle, Holz, in wachsendem Masse auch Steinkohle sowie Petroleum, Schweinefett und Fleisch (letztere drei vorwiegend aus den USA). Auch ein grosser Teil des Handels mit Kolonialwaren lief über Basel und belegt die Verknüpfung mit dem globalen Kolonialsystem. Beispielsweise wurden sechzig Prozent des in der Schweiz verkauften Kaffees – 1880: 4,22 Millionen Kilogramm – über die Zollstätte Basel eingeführt.<sup>85</sup> Die gestiegene Bedeutung von Handel und Verkehr widerspiegelte sich auch in der Zahl der Beschäftigten in diesen Sektoren, die zwischen 1880 und 1910 von 6515 auf 15 592 zunahm. Das Wachstum war überproportional: Entfielen 1870 knapp neunzehn Prozent aller Beschäftigten in Basel-Stadt auf Handel und Verkehr, so stieg dieser Anteil bis 1910 auf 29,2 Prozent.<sup>86</sup>

# Chancen und Gefahren der neuen Technik

## Zwischen Faszination und Unbehagen: Wahrnehmungen der Eisenbahn

Wie jede technische Innovation brachte die Eisenbahn neue Gefahren mit sich und löste bei vielen Zeitgenossen Unbehagen aus. Letzteres galt vor allem für die Beschleunigung, die einen fundamentalen Bruch mit den bisherigen Zeitrhythmen und -wahrnehmungen bedeutete und zum Signum der Epoche wurde.<sup>87</sup> Der Volkschriftsteller Theodor Meyer-Merian beschrieb in seinem Basler Sittengemälde der 1860er-Jahre die Eisenbahn als «rasendes Fieber», durch das ein rastloser Unternehmungsgeist in die Stadt Einzug gehalten habe. Dieser fliege «mit sausendem Flügel als Zeitgeist jetzt durch die Welt» und ersetze den früheren «stillen Gewerbefleiß».<sup>88</sup> Ähnlichen Empfindungen gab der Baselbieter Schriftsteller und Theologe Jonas Breitenstein Ausdruck. Als er 1851 eine Eisenbahnreise von Basel über Frankfurt nach seinem Studienort Göttingen unternahm und seinen Eltern in einem Brief von seinen Reiseerlebnissen berichtete, bezeichnete er die Fahrt als angenehm und interessant, beklagte jedoch die Hektik und Betriebsamkeit: «Dem an ein stilles Leben Gewohnten ist das anhaltende Reisen auf der Eisenbahn bei dem beständigen Getümmel, Gerassel, Treiben, Drängen eine wahre Pein.» Steige man an einer Station aus, froh, einige Augenblicke Ruhe zu haben, werde man sogleich von Omnibusführern, Fiakern und Gepäckträgern bestürmt. Habe man schliesslich einen Gasthof gefunden, bleibe kaum Zeit zum Essen, weil man schon wieder an die Abfahrt des Anschlusszuges denken müsse. Und am Bahnhof herrsche «oft ein Gedränge [...], dass man fast nicht zukommen kann. Keiner will zu spät kommen.» Breitenstein beschrieb die Eisenbahnreise als «maschinenmässiges Stossen und Treiben», dem sich der Reisende nicht entziehen könne.<sup>89</sup>

Die Einführung der Eisenbahn trug entscheidend dazu bei, dass viele Menschen gegen Ende des 19. Jahrhunderts unter Nervosität litten und in einem kaum noch zu beherrschenden «nervösen Zeitalter» zu leben glaubten, das Lärm und Hektik produzierte.<sup>90</sup> So störte sich Jacob Burckhardt, der schon früh mit der Eisenbahn reiste und sie in jungen Jahren als willkommenes Mittel zum Entfliehen aus dem von ihm als «Krähwinkelei» geschmähten Basler Provinzialismus betrachtete, im Alter vor allem am Lärm, der mit dem Bau von Eisenbahnen verbunden war.<sup>91</sup> 1870 beklagte er sich in einem Brief an einen badischen Freund, dass ganz Basel gerade mit «Eisenbahnbauten umgarnt» werde, «dass einem öde und weh wird. Dämme, Durchstiche, und ein ewiges Pfeifen und Heulen – das ist unsere nahe Zukunft.»<sup>92</sup>



↑ 16 Bahnübergang der Elsässerbahn an der Kreuzung Missionsstrasse und Burgfelderstrasse, um 1890. | ← 17 Elsässerbahn, undatiert. — Die Rauchentwicklung der Lokomotiven war unangenehm und eine Belastung für die Gesundheit der Menschen in der Stadt. Besonders beim Anheizen der Lokomotiven auf den Bahnhöfen entstanden grosse Mengen an Rauch.

## Die Eisenbahnen und die Vereinheitlichung der Zeit

Die Eisenbahn spielte eine zentrale Rolle bei der Vereinheitlichung der Zeit, denn die mangelnde Synchronisation der unterschiedlichen Ortszeiten war für Bahnverwaltungen und Reisende ein stetes Ärgernis. Dies galt vor allem für die Grenzstadt Basel. So bestand zwischen der am Badischen Bahnhof geltenden Karlsruher Zeit und der für den Centralbahnhof gültigen Berner Zeit ein Unterschied von vier Minuten, der sich nach der Einführung der Mitteleuropäischen Zeit in Deutschland 1893 auf eine halbe Stunde verlängerte. Reisende aus Deutschland mussten diesen Unterschied im Auge behalten, wollten sie ihren Anschlusszug in Basel nicht versäumen.<sup>93</sup> Nicht besser erging es den Passagieren, die im französischen Teil des Centralbahnhofs ankamen: Da sich die An- und Abfahrtszeiten im westlichen Bahnhofsteil nach der Pariser Zeit richteten, ergab sich gegenüber der Berner Zeit eine Differenz von zwanzig

Minuten. Daher ist der Centralbahnhof in Basel der einzige Schweizer Bahnhof mit zwei Bahnhofsuhren.

Eine erste Angleichung der unterschiedlichen Zeitmessungen brachte die Annexion von Elsass-Lothringen durch das Deutsche Reich 1871. Sie ging mit der Umstellung der elsässischen Zeit auf die Berliner Zeit einher. Damit waren an den Bahnhöfen in Basel nur noch zwei Zeiten gültig. Eine weitere Vereinfachung bedeutete die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit am 1. April 1893, die zur Synchronisation der internationalen Eisenbahnfahrpläne geschaffen worden war. Ihr schloss sich die Schweiz 1894 an. In den Jahren danach spielten unterschiedliche Zeiten vorübergehend keine Rolle mehr. Erst die Einführung der Sommerzeit in Deutschland 1916 bescherte den Basler Bahnhöfen wieder das zweifelhafte Vergnügen verschiedener Ortszeiten.<sup>94</sup>

## Lärm und Staub, Tod und Feuer

Wie die Äusserungen Burckhardts belegen, hielten mit der Eisenbahn neue Geräusche Einzug in die Stadt. Dampflokomotiven und Dampfpfeifen sorgten für bisher nicht gekannte Lärmbelastungen. Vor allem die Dampfpfeife, welche die Lokomotivführer bei der Abfahrt des Zuges oder vor dem Passieren eines Bahnübergangs benutzten, war ein stetes Ärgernis.<sup>95</sup> Obwohl die Centralbahnverwaltung ihre Lokführer dazu anhielt, von der Dampfpfeife im Stadtgebiet so wenig Gebrauch wie möglich zu machen, beschwerten sich 1891 Einwohnerinnen und Einwohner über die Störung der Nachtruhe.<sup>96</sup>

Der wachsende Kohleverbrauch führte zu erheblichen Umweltbelastungen.<sup>97</sup> Er hatte mehrere Ursachen: die steigende Zahl an Lokomotiven, die Umstellung der Industriebetriebe von Wasserkraft auf Dampfkraft, die Erzeugung von Gaslicht durch die Verfeuerung von Steinkohle. Zu letzterem Zweck wurden

1876 zwei Kohledepots beim Güterbahnhof am Wolf errichtet und 1882 ein Kohlengleis verlegt, das vom Bahnhof St-Louis zur städtischen Gasanstalt im St. Johann führte.<sup>98</sup> Beim Anheizen der Lokomotiven auf den Bahnhöfen entwickelten sich grosse Mengen an Rauch, der die Nachbarschaft belastete [16 | 17]. Das Gleiche galt für den Staub, der beim Entladen der Steinkohle entstand. Im März 1894 beschwerten sich etwa die Anwohner der Steinentorstrasse, dass die Angestellten der Birsigtalbahn an der Endhaltestelle entgegen den Vorschriften grössere Mengen an Kohlen abladen würden.<sup>99</sup> Die Behörden blieben nicht untätig. In der Folge veranlasste das Polizeidepartement die Verwaltung der Birsigtalbahn, die Verladung der Steinkohle zukünftig an einem anderen Depotplatz vorzunehmen, wo er die Bevölkerung weniger störte.<sup>100</sup> Und im September 1910 ordnete der Regierungsrat nach zahlreichen Anwohnerbeschwerden an, dass in den Lokomotivremisen in der Nauenstrasse Rauchabführungen nach oben einzurichten seien.<sup>101</sup>

Darüber hinaus wurden den Zeitgenossen die neuen Gefahren durch zwei Eisenbahnunglücke bewusst, welche die Basler Öffentlichkeit erschütterten. Im Oktober 1857 forderte ein Brand beim Bau des Hauensteintunnels 63 Todesopfer unter den Tunnelarbeitern.<sup>102</sup> Ungleich grösser war der Schock beim Eisenbahnunglück von Münchenstein am 14. Juni 1891, da sich unter den 73 Opfern fast ausschliesslich Stadtbewohner befanden und viele Baslerinnen einen der Toten persönlich gekannt hatten. Der von zwei Lokomotiven gezogene Zug der Jura-Simplon-Bahn war mit zehn voll besetzten Wagen am Centralbahnhof gestartet und auf dem Weg zu einem Sängerkonzert in Münchenstein, als die Eisenbahnbrücke über die Birs unter seiner Last einstürzte. Wie die Untersuchungen ergaben, war die Katastrophe die späte Folge eines Hochwassers von 1881, das die Brückenpfeiler unterspült hatte. Die Betreibergesellschaft hatte es unterlassen, die Brückenkonstruktion zu stabilisieren.<sup>103</sup> Das bis heute schwerste Eisenbahnunglück in der Geschichte der Schweiz führte dazu, dass der Bund zwei Jahre später eine Haftpflicht von Eisenbahnunternehmen bei schweren Personunfällen beschloss. Offenbar interpretierten manche Zeitgenossen das Unglück zugleich als Ausdruck eines wachsenden «Amerikanismus». Dieser stelle das persönliche Interesse und den schnellen, spekulativen Gewinn über das Leben der Menschen und greife auch in der Schweiz zunehmend um sich.<sup>104</sup>

Gefahren gingen auch vom Petroleum aus. Der leicht entzündliche Stoff, dessen Transport erst durch die Eisenbahn überhaupt möglich wurde, hatte die Funktion, den wachsenden Bedarf an Schmierölen für Maschinen zu befriedigen, und gelangte ab den 1870er-Jahren vermehrt in die Stadt. Obwohl das Baudepartement



**18 Eisenbahnunglück bei Münchenstein, Juni 1891.**

**Foto: Foto Wolf, 1891.** — Eine vermeintlich fröhliche Fahrt zum Bezirksgesangsfest in Münchenstein endete am 14. Juni 1891 für 73 Baslerinnen und Basler mit dem Tod. Links eine der beiden Lokomotiven, die den Zug gezogen hatten. In der Mitte Bergungsmannschaften, rechts einer der sieben Wagen, die in die Tiefe gestürzt waren. Die fünf hinteren Wagen blieben unversehrt.

ment eine Reihe von Sicherheitsvorkehrungen wie die Anbringung von Blitzableitern und die Anlage von Schutzwällen um die Petrolkeller anordnete, konnten Unfälle nicht verhindert werden.<sup>105</sup> So brach im Petrolkeller der «Basler Lagerhausgesellschaft», den diese am Badischen Bahnhof eingerichtet hatte, im August 1910 ein Grossbrand aus. Nach zahlreichen Explosionen brannte das Gebäude bis auf die Grundmauern ab [19 | 20].<sup>106</sup>



↑ 19 Schaulustige beim Brand des Petroleumkellers der «Basler Lagerhausgesellschaft». Foto: Foto Hoffmann, August 1910. | ← 20 Das ausgebrannte Lager des Petroleumkellers. Foto: Foto Hoffmann, August 1910. —

Schaulustige verfolgen den Brand des Petroleumkellers am 20. August 1910 in der Nähe des Badischen Bahnhofs. Unten das ausgebrannte Lager. Solche Katastrophen machten den Menschen in der Stadt die Gefahren des industriellen Fortschritts bewusst.

## Egalitär und doch nicht gleich: Der Bahnhof als sozialer Ort

### Der Bahnhof, das neue Stadttor

Bei der Umgestaltung des Bundesbahnhofs zwischen 1902 und 1907 wurden die beiden Uhrentürme in Form von Stadttoren gestaltet: eine bewusst gewählte Formensprache, die darauf verweisen sollte, dass die Bahnhöfe seit Mitte des 19. Jahrhunderts die Stadttore ersetzt hatten und das neue Verbindungsglied zwischen dem Innen- und Aussenraum der Städte bildeten.<sup>107</sup> In der Tat waren die Bahnhöfe in der Klassengesellschaft der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts jene sozialen Räume, in denen Personen zum einen in viel grösserer Zahl als früher die Stadt betraten und verliessen. Zum anderen mischten sich in ihnen wie an keinem anderen Ort Frauen und Männer aus allen Schichten und vielen Nationen. Demzufolge waren die Bahnhöfe eigentlich egalitäre Orte, an denen die Klassen- und Geschlechterhierarchien zumindest für kurze Zeit aufgehoben wurden.<sup>108</sup> Dies galt für den Centralbahnhof noch mehr als für andere Bahnhöfe, da er für sämtliche Linien als Endbahnhof fungierte und die Fernreisenden zur Weiterreise umsteigen mussten [21].

Das soziale Spektrum des Bahnhofpublikums war breit und umfasste höchst unterschiedliche Personen: die russische Grossfürstin und Schwester des Zaren, die mit sieben Kindern und einer Gefolgschaft von dreissig Bediensteten ankam; Schüler und Angestellte aus dem Baselbiet, die rechtzeitig zum Schulbeginn und zur Öffnung der Büros und Comptoirs um acht Uhr früh in der Stadt sein mussten; Tagesausflügler, die am Sonntag die Gasthöfe im Umland besuchten; Auswanderer in die USA, die Basel auf der Weiterreise an die Nordseehäfen passierten; Durchreisende, die nachts am Bahnhof strandeten. Zahlenmässig dominierten die weniger begüterten Schichten, mehr als drei Viertel der Passagiere reisten per dritter Klasse.<sup>109</sup> Auch viele Frauen benutzten den Zug, und hier führt das Bild der russischen Grossfürstin in die Irre. Die Mehrheit waren Arbeiterinnen aus Basel und den badischen Grenzorten, die täglich zur Früh- oder Spätschicht nach Basel fuhren. Ebenso kamen viele Zuwanderinnen aus der badischen Unterschicht am Bahnhof an, um in der Stadt nach einer Anstellung in einer Fabrik oder als Dienstmagd zu suchen.<sup>110</sup>

Nach Eröffnung der Gotthardbahn gesellten sich zu den regelmässigen Passagieren aus der näheren und weiteren Umgebung zunehmend Touristen aus dem



**21 Postkarte des Bahnhofs Basel SBB, 1907–1910. —**

Die beiden Uhrentürme des 1907 umgebauten Bundesbahnhofs waren so gestaltet, dass sie die Funktion der Bahnhöfe als neue Stadttore unterstrichen.

Ausland, aber auch aus Basel selbst. Gerade zu Ferienzeiten kam es deshalb oft zu chaotischen Zuständen vor den Schaltern. So berichtete die *«National-Zeitung»* am 1. Juni 1890 von langen Wartezeiten und einem «Zudrang zu den Schaltern der Centralbahn resp. der Gotthardbahn, wie man ihn wohl dort noch nie zu beobachten hatte. [...] Eine stets wachsende Zahl reiselustiger Basler pflegt die Ostern- und Pfingstfeiertage zu benützen, um den klassischen Gestaden des Vierwaldstättersees einen Besuch abzustatten und sich dazu eines dreitägigen Billets zu bedienen. Am Vierwaldstättersee wimmelte es an beiden Pfingsttagen recht eigentlich von Baslern.»<sup>111</sup>

### **Dienstmädchen, Gelehrte und Königinnen**

Der Bahnhof war jedoch nur scheinbar ein egalitärer Ort, denn die Bahnhofsbenu- tzer wurden unterschiedlich behandelt. Mit der aus Bern stammenden Dienstmagd Anna Maria Mummenthaler ging die am Centralbahnhof stationierte Polizei beispielsweise sehr hartherzig um. Die hochschwängere 24-Jährige fuhr im



**BASEL „DAS GOLDENE TOR DER SCHWEIZ“**  
 Malerisch am Rhein gelegen. Mildes, nebelfreies Klima.  
 Reizvolle Ausflüge. Rheinschiffahrt. Zoologischer Garten.  
 Holbein- und Boecklin-Galerien. Universität. Vorzügliche Hotels.

**Internationale Zugverbindungen**  
 gültig vom 1. Mai bis 30. September 1912.

**Budapest-Wien-Triest-Innsbruck-Zürich-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**Budapest-Wien-München-Basel**  
 und umgekehrt.

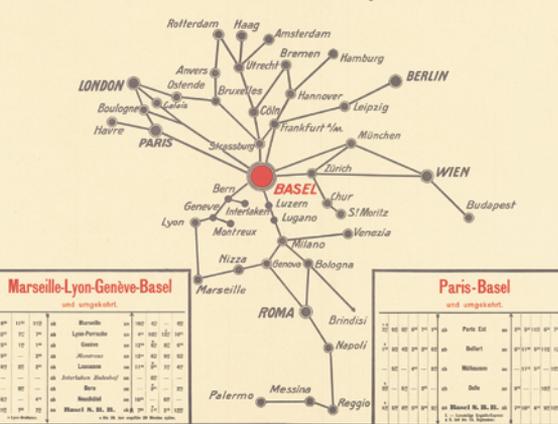
102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**Nice-Genova-Milano-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**Napoli-Roma-Florenz-Genova & Triest-Venezia-Milano-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---



**London-Calais-Boulogne-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**London-Ostende-Bruxelles-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**Marseille-Lyon-Genève-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**Paris-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**Hamburg-Bremen-Frankfurt a. M.-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**St. Petersburg-Moskau-Berlin-Breslau-Leipzig-Frankfurt a. M.-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

**Amsterdam-Rotterdam-Haag-Köln-Basel**  
 und umgekehrt.

102	101	100	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
-----	-----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Graph. Anst. W. Wassermann, Basel.

22 Werbeplakat «Basel. Das Goldene Tor der Schweiz», Lithografie, 1912. — Das Plakat wirbt neben den Sehenswürdigkeiten und Vorzügen der Stadt auch mit der guten Anbindung an zentrale internationale Bahnver-

bindungen. Spätestens seit den frühen 1880er-Jahren war Basel aufgrund seiner günstigen verkehrsgeografischen Lage zu einem der wichtigsten Eisenbahnknoten Europas aufgestiegen.

April 1892 von Basel nach Muttenz und sprang dort aus unbekanntem Gründen aus dem noch fahrenden Zug. Sie verletzte sich dabei so schwer, dass sie nicht mehr gehen konnte. Nach kurzer ärztlicher Behandlung brachte sie ein Lokomotivführer nach Basel zurück und wollte sie einem Polizisten übergeben. Dieser meinte jedoch, ihre Versorgung gehe die städtische Polizei nichts an; da sie auf Baselbieter Boden verunglückt sei, hätte sie in das Spital von Liestal gebracht werden müssen. Erst nach längeren Verhandlungen und der Zusage des Bahnhofsvorstehers, die Kosten für den Krankentransport zu übernehmen, erklärte sich der Polizist bereit, die bereits unter Geburtswehen leidende Frau mit der Droschke ins Basler Spital zu bringen. Dort traf sie noch rechtzeitig vor der Geburt des Kindes ein.<sup>112</sup>

Der in Mülhausen wohnende «kaiserliche Oberlehrer» Dr. Griesbach, der auch als Privatdozent für Medizin an der Universität Basel lehrte, blieb hingegen allein aufgrund seiner Stellung davon verschont, dass sein nicht besonders vornehmes Benehmen mit einer Strafe geahndet wurde. Er hatte sich am frühen Morgen des 30. Juni 1887 im Wartesaal II. Klasse des Centralbahnhofs ausgeruht und seine Beine auf den gepolsterten Diwan gelegt, den er mit seinen Schuhen beschmutzte. Der Aufforderung des Wartesaalportiers, seine Füsse herunterzunehmen, leistet er jedoch keine Folge, sondern «benahm [...] sich im Gegenteil in durchaus grober und unanständiger Weise, ja, er nannte den Portier einen «Schweinhund»». Von einer etwaigen Sanktionierung des Arztes sah die Direktion der SCB am Ende jedoch ab: «Mit Rücksicht auf die Stellung des Herrn Griesbach zur hiesigen Universität haben wir uns entschlossen, diesem Ansuchen zu entsprechen und ziehen demnach den Strafantrag zurück.»<sup>113</sup> Noch grössere Privilegien genossen die Fürstinnen, Hochadligen und Königinnen, die den Bahnhof passierten. So reiste die englische Königin Victoria aus Paris kommend am Morgen des 7. August 1868 in sieben kaiserlich-französischen Hofwagen nebst drei weiteren Wagen der französischen Ostbahnkompagnie am Centralbahnhof an. Sie nahm dort ihr Frühstück ein und fuhr anschliessend nach Luzern weiter, wo sie traditionell ihren Sommerurlaub verbrachte. Für sie wurden sämtliche Bahnsteige von Reisenden befreit und die Bahnhofseingänge von siebzehn Polizisten bewacht. Sie sollten das Publikum von der Königin fernhalten.<sup>114</sup>

### **Kontrolle der Offenheit**

Für die Obrigkeit und die wohlhabenden Schichten war der Bahnhof ein eher ambivalenter und gefährlicher Ort. Zum einen traf das gutsituierte Bürgertum dort auf Angehörige der unterbürgerlichen Schichten, denen es im sozial segregierten

Basel ansonsten eher selten begegnete.<sup>115</sup> Zum anderen stellten die Bahnhöfe im Unterschied zu den früheren Stadttoren offene Orte dar, an denen nur schwer kontrollierbar war, wer aus welchen Gründen die Stadt betrat und wieder verliess. Beispielsweise wurden «Arrestanten» (Strafgefangene) und Ausländerinnen, die wegen Bettels, Landstreicherei oder Delikte des Landes verwiesen wurden, mit der Eisenbahn transportiert.<sup>116</sup> Ausserdem spielte sich ein erheblicher Teil der Prostitution in den Grünanlagen rund um die Bahnhöfe oder in den dort stationierten Pferdedroschken ab [12]; die Kutscher besserten durch die diskrete Fahrt mit ihrer ›Kundschaft‹ in eine dunkle Seitenstrasse ihren kargen Lohn auf.<sup>117</sup> Und von Beginn an wurden die Bahnhöfe zum Anziehungspunkt von Bettlerinnen und Landstreichern. Die Kantonspolizei berichtete etwa im April 1855 kurz nach der Eröffnung des provisorischen Centralbahnhofs, dass dort «Herumzieher», «Landstreicher» und «Bettler» campieren würden, die man «halb freiwillig, halb gezwungen» dulde.<sup>118</sup> Ferner zog der Bahnhof psychisch auffällige Personen an.<sup>119</sup>

Der Ort weckte deshalb bei der Obrigkeit, aber auch in den Kreisen des ›frommen‹ Basel und des gehobenen Bürgertums Ängste, das bunte Treiben würde die herrschende soziale und moralische Ordnung gefährden sowie Kriminalität und Sittenlosigkeit begünstigen.<sup>120</sup> Dass die Unterschichten durchaus versuchten, die Ordnung der Klassengesellschaft zu durchbrechen, zeigte sich beispielsweise

**Für die Obrigkeit war  
der Bahnhof  
ein gefährlicher Ort**

im Winter 1902, als sich Arbeitslose Zutritt zu den am Badischen Bahnhof abgestellten Waggons erster und zweiter Klasse verschafften und dort übernachteten. Den Bahngesellschaften und Behörden war es deshalb ein Anliegen, die soziale Segregation durch räumliche Arrangements und eine Reihe von Regelungen wiederherzustellen. So existierte im Centralbahnhof – wie auch im Badischen Bahnhof – für jede der drei Wagenklassen ein eigener Wartesaal, dessen Türen von einem Portier bewacht wurden. Dieser hatte laut Dienstanweisung speziell darauf zu achten, «dass der Eintritt der Reisenden nur in die Wartsäle derjenigen Classe erfolgt, auf welche das Billet lautet».<sup>121</sup> Ebenso waren die Gepäckträger, die überwiegend aus den unteren Bevölkerungsschichten stammten, dazu angehalten, sich stets «höflich» und «gefällig» zu benehmen sowie sich nicht unter die Reisenden zu mischen.<sup>122</sup>

Ausserdem verfügte die Kantonspolizei in beiden Bahnhöfen über Polizeilokale mit Arrestzellen. Sie dienten zum vorübergehenden Internieren von «Arrestanten», Dieben oder Personen, die als geisteskrank angesehen wurden; letztere wurden dort bis zur eventuellen Überweisung in die Psychiatrie festgehalten. Die Polizei wünschte gar ein Lokal mit möglichst gutem Überblick über das Geschehen

im Bahnhof und auf dem Bahnhofsvorplatz, doch die SCB wollte diesem Wunsch aus betriebstechnischen Gründen nicht nachkommen. 1872 beklagte sich die Polizeidirektion beim Kleinen Rat, dass sich das Polizeilokal an der Rückseite des Bahnhofsgebäudes am Ende der Aussteigehalle befinde. So sei die «Beaufsichtigung über das Zu- und Abfahren der vielen Omnibusse und anderen Fuhrwerke und des sonstigen grossen Personenverkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz» nicht gewährleistet, ausserdem könne «eine Menge Wirtshäuser und andere Gewerbe vor dem Bahnhof und das Ab- und Zuströmen der Passagiere namentlich zur Nachtzeit» nicht beobachtet werden. Das Gesuch blieb folgenlos.<sup>123</sup>

### **Verfolgung, Fürsorge und pragmatische Lösungen**

Daneben versuchten die Behörden, die Gefährdung der sozialen und sittlichen Ordnung durch den zeittypischen Mix aus Strafverfolgung, paternalistischer Fürsorge und Pragmatismus im Zaum zu halten. Prostitution wurde streng geahndet, allerdings mit dem bezeichnenden Unterschied, dass allein die «Dirnen» bestraft wurden, während ihre «Herren» straffrei blieben. Ebenso unterband die Kantonspolizei den Verkauf «unsittlicher Bücher» im Bahnhof. Im Februar 1863 ermahnte sie einen Buchhändler, weil dieser in seinem Laden Bücher über das Liebesleben Napoleons III. verkauft hatte.<sup>124</sup> 1904 beschlagnahmte die Polizei das französische Satireblatt «Le Rire», weil es sexuell anzügliche Zeichnungen enthielt.<sup>125</sup> Als die Basler Kreisdirektion der SBB 1905 dazu überging, den Buchverkauf in den Bahnhöfen an einen Pächter zu vergeben, musste sich dieser dazu verpflichten, «Schriften und Bilder unsittlichen Inhalts» weder auszulegen noch zu veräussern.<sup>126</sup> Flankiert wurden diese staatlichen Massnahmen durch paternalistische Aktivitäten. Der 1882 von konservativen Grossbürgerinnen gegründete Basler Zweig der «Freundinnen junger Mädchen zum Schutze der vereinzelt oder in ungünstiger Umgebung sich befindenden Mädchen» unterhielt ab 1890 eine eigene Bahnhofshilfe. Sie sollte einerseits jungen Frauen, die oft mittellos in Basel ankamen, erste Unterstützung – etwa eine vorübergehende Unterkunft – bieten und sie vor Prostitution und Mädchenhandel schützen. Andererseits sollte sie diese wohl auch in sozialdisziplinierender Absicht davor bewahren, durch «falsche» Kontakte in einen aus Sicht des Bürgertums «unsittlichen» Lebenswandel abzugleiten.<sup>127</sup>

Zuweilen war die Obrigkeit aber durchaus bemüht, pragmatische Lösungen zu finden. 1897 häuften sich die Fälle, dass italienische Familien auf der Durchreise von Nordfrankreich nach Italien mit dem Abendzug am Centralbahnhof ankamen, um am nächsten Morgen nach Italien weiterzureisen. Da sie sich eine

Hotelübernachtung nicht leisten konnten, baten sie unter Verweis auf ihre gültigen Tickets, in den Wartesaal dritter Klasse eingelassen zu werden. Die Bediensteten und die Direktion verweigerten dies jedoch. Sie verlangten sogar von der Polizei, die Familien zu verhaften und in die Arrestzelle zu stecken, was jedoch Unverständnis hervorrief. Weil die Centralbahn nicht nachgab, fand das Polizeidepartement die Lösung, dass das Fuhrunternehmen Sattelen die Familien im Winter in der nachts unbenutzten Wärmehütte der Firma unterbrachte, die sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs befand. 1899 einigten sich schliesslich Kantonsbehörden und SCB auf die Einrichtung eines Wartesaals für durchreisende Italienerinnen und Italiener.<sup>128</sup>

### **Fazit: Verstärkte Verflechtung, Städtewachstum und vermehrte Zuwanderung**

Die Eisenbahn, das erste Massenverkehrsmittel der Geschichte, brachte für die Grenzstadt Basel nachhaltige Veränderungen: Seit der Eröffnung der Bözberglinie und der Jurabahn 1875 wurden die beiden Bahnhöfe von sechs Bahnlinien angefahren, die von sechs Eisenbahngesellschaften betrieben wurden. Die Bahnlinien gaben dem seit Langem bestehenden grenzüberschreitenden Austausch eine neue Dynamik: Sie vereinfachten und beschleunigten die Zuwanderung aus Basellandschaft und anderen Kantonen der Schweiz, aber auch aus dem Elsass und dem süddeutschen Raum. Basel wies deshalb enorme Zuwanderungszahlen aus dem grenznahen Ausland auf. Zugleich schufen die neuen Infrastrukturen die Voraussetzungen für das beispiellose Wachstum der Stadt. Durch die Eisenbahn wurden überdies die wirtschaftlichen Verflechtungen mit dem Umland und der globalen Wirtschaft verstärkt; die lokalen Märkte öffneten sich, während der Handel mit dem In- und Ausland weiter zunahm und Basel zu einem Zentrum des Warentransports wurde. Die engen Bande mit Frankreich und Deutschland, zu dem seit 1871 auch das Elsass gehörte, bargen jedoch auch Gefahren. Im Ersten Weltkrieg sollte Basel dies auf einschneidende Weise erfahren, als es von einem Tag auf den anderen von einem Teil seines Hinterlands abgeschnitten wurde.

## Anmerkungen

- 1 Zur Diskussion über den definitiven Standort des Centralbahnhofs vgl. ausführlich Labhardt 2020, S.10–15.
- 2 Ebd., S.11f.
- 3 StABS, Eisenbahn A 22, Carl Etzel, Zur Frage des definitiven Bahnhofs der schweizerischen Centralbahn und ihres Anschlusses an die französische Ostbahn in Basel, Basel 1856. Original: StABS, PA 212a L.17.3 (Nachlass Felix Sarasin).
- 4 StABS, Eisenbahn A 22, Direktorium der Schweizerischen Centralbahn an Bürgermeister und Rath des Kantons Basel-Stadt, 28.11.1856.
- 5 Sarasin 1997, S. 247–249. Wecker 2000, S. 196–198.
- 6 Bauer 1981, S. 13f. Polivka 2016, S. 444–451.
- 7 Wecker 2000, S. 196.
- 8 Sarasin 1997, S. 11–13 und 249–273.
- 9 StABS, Eisenbahn A 22, Ratschlag und Entwurf einer Vereinbarung betreffend Verlegung des Centralbahnhofs vor das St. Elisabethenbollwerk, 22.06.1857.
- 10 Vgl. hierzu Labhardt 2020, S.15–20 sowie den Abschnitt «Zentraler Impuls für die Stadterweiterung» im zweiten Unterkapitel.
- 11 Allgemeines Intelligenzblatt der Stadt Basel, 12.12.1845.
- 12 Stoskopf 2012, S. 18–51. Kuntzemüller 1940, S. 10.
- 13 Vgl. z. B. StABS, Eisenbahn A 3, Bericht der Eisenbahnkommission von ihren Verrichtungen an den Kleinen Rat, 04.05.1839.
- 14 König 2006, S. 65.
- 15 StABS, Eisenbahn A 22, Die Eisenbahndiskussion im Grossen Rathe zu Basel, Basel 1841, S. 20f.
- 16 Ebd., S. 13f.
- 17 König 2004, S. 19f. StABS, Eisenbahn A 22, Ratschlag betreffend die Konzession für eine Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen und die Abtretung der Lagerhäuser an die Centralbahn-Gesellschaft. Dem Grossen Rath vorgelegt am 21.02.1870.
- 18 Bergier 1983, S. 309.
- 19 Huber 1979, S. 92–122.
- 20 Vgl. folgende Schreiben: StABS, Eisenbahn D.1.1, Kaufhauskommission an Kleinen Rat, 25.11.1837; Eisenbahn A 2, Handelskollegium an Kleinen Rat, 29.11.1837; Eisenbahn C, Speyr Compagnie und Dr. Schmi der an Bürgermeister und Kleinen Rat, 09.11.1839.
- 21 Bergier 1983, S. 309f. Bauer 1947, S. 31–35.
- 22 Bauer 1947, S. 62–71.
- 23 Huber 1979, S. 53–62 und 79–91.
- 24 Ebd., S. 32–34 und 49–57.
- 25 Meles 1984, S. 35f.
- 26 König 2004, S. 17. Neisen 2016, S. 54f.
- 27 Huber 1979, S. 49f.
- 28 StABS, Eisenbahn B 25.
- 29 StABS, Eisenbahn A 22, Anhang zur Grabrede von Kaplan Bläsi in Olten am 07.06.1857.
- 30 StABS, Eisenbahn B 22, Verzeichnis sämtlicher Eisenbahnbeamten, Angestellten & Arbeiter der Centralbahn im Bahnhof Basel, 09.10.1861.
- 31 Bauer 1981, S. 293. König 2004, S. 17. Neisen 2016, S. 55.
- 32 Bauer 1947, S. 109 und 117. Amstein; Schwabe 1997, S. 114f.
- 33 StABS, Eisenbahn A 22, Die Eisenbahndiskussion im Grossen Rathe zu Basel, Basel 1841, S. 15–19 und 26–33.
- 34 Huber 1979, S. 47–52. StABS, PA 116 A 279, Nachlass Johann Jakob Speiser, Speiser an August Staehelin-Brunner, 27.07.1852.
- 35 König 2004, S. 19–28. Bauer 1947, S. 96.
- 36 SWA, Verkehr B 4.1, Direktorium der Schweizerischen Centralbahn an den Verwaltungsrat, 23.09.1873.
- 37 SWA, Verkehr B 4.23, Bericht an den Verwaltungsrat über die Verrichtungen des Direktoriums, 01.04.–30.06.1882.
- 38 Ebd., Bericht an den Verwaltungsrat über die Verrichtungen des Direktoriums, 01.10.–31.12.1883.
- 39 Bauer 1947, S. 114. Amstein; Schwabe 1997, S. 105–106. SBB Historic, VGB\_SCB\_SBBSC B04\_006\_01, Berichte des Verwaltungsrats an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre, 1862–1864.
- 40 SBB Historic, VGB\_SCB\_SBBSCB04\_006\_01, Schweizerische Centralbahn, Neunter Bericht über das Geschäftsjahr 1860; 49. Bericht über das Geschäftsjahr 1900, S. 65f.
- 41 Osterhammel 2016, S. 1010–1037. König 2004, S. 41. Lenger 2014, S. 76.
- 42 Vgl. hierzu die Quartalsberichte der Centralbahn in: SWA, Verkehr B 4.23.
- 43 SBB Historic, VGB\_SCB\_SBBSCB04\_007\_01, Bericht des Verwaltungsrats an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre, 1886, 1887, 1891, 1892.
- 44 SBB Historic, VGB\_SCB\_SBBSCB04\_006\_01, Schweizerische Centralbahn, Neunter Bericht über das Geschäftsjahr 1860; 49. Bericht über das Geschäftsjahr 1900, S. 65f.
- 45 Meles 1984, S. 44–46.
- 46 StABS, Eisenbahn A 22, Die Handelskammer von Basel-Stadt an den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, 27.12.1894; Eingabe der Gemeinden des Birsigtals an den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, 29.12.1894.
- 47 SWA, Verkehr B 4.1, Urteil des Bundesgerichts in Sachen Schweizerische Centralbahngesellschaft gegen den Bundesfiskus betreffend Entschädigung, 29.05.1885.
- 48 Siehe hierzu den Abschnitt «Von geschlossenen Märkten zur Konkurrenzwirtschaft» im folgenden Unterkapitel.
- 49 Kuntzemüller 1941b, S. 560–563. Kuntzemüller 1955, S. 179–180.
- 50 Meles 1984, S. 51–76.
- 51 Siegfried 1925, S. 50.
- 52 Labhardt 2020, S. 16–17. Basler Zeitung, 09.05.1857.
- 53 StABS, Bau H 3, Bericht von Friedrich Wilhelm Hartmann an den Kleinen Rat, 21.02.1858; Bürgermeister Stehlin an das Staatskollegium, 16.12.1858. STA DS BS 9 247, Ratschlag und Gesetzes-Entwürfe 1) über Erweiterung der Stadt, 2) über Anlage und Correction von Strassen und über das Bauen an denselben. Dem Grossen Rathe vorgelegt am 06.06.1859.
- 54 Ebd.
- 55 Ebd.
- 56 Ebd.
- 57 Labhardt 2020, S. 27–39.
- 58 Die Kontroverse ist gut dokumentiert: StABS, Eisenbahn A 22; SWA Verkehr B 4.5.
- 59 Labhardt 2020, S. 38f.
- 60 StABS, Eisenbahn A 22, Grossratskommission für die Centralbahnhof-Angelegenheit: Gutachten des Herrn Ingenieur C. O. Gleim über die vorliegenden Projekte, Basel 1894.
- 61 SWA, Verkehr B 4.5, Bundesratsbeschluss betreffend den Umbau des Centralbahnhofs vom 25.01.1898; StABS, Eisenbahn A 22, Ratschlag betreffend Umbau des Centralbahnhofs in Basel, dem Grossen Rate vorgelegt am 14.04.1898. Labhardt 2020, S. 43.
- 62 Labhardt 2020, S. 38; BN, 11.02.1875; Schweizerischer Volksfreund, 11.02.1875.
- 63 StABS, STA DS BS 9 1130, Ratschlag betreffend Verlegung der Elsässerlinie und Bau einer Güterstation zu St. Johann. Dem Grossen Rat vorgelegt am 25.11.1897.
- 64 StABS, STA DS BS 9 1248, Ratschlag betreffend die Verlegung des Personenbahnhofs und den Umbau der übrigen Bahnhofteile der Grossh.[erzoglichen] Badischen Staatseisenbahnen in Basel. Dem Grossen Rat vorgelegt am 05.04.1900.
- 65 Appenzeller 1989, S. 1–8.
- 66 Ebd., S. 8–65.
- 67 Lenger 2014, S. 76–78.
- 68 StABS, Eisenbahn P 1, Stellungnahme des Departements des Innern, 10.09.1890; Departement des Innern des Kantons Basel-Stadt an den Regierungsrat, 23.05.1892.
- 69 Appenzeller 1989, S. 66–94.
- 70 Ebd., S. 46f. und 77.
- 71 Osterhammel 2016, S. 1036f.

- 72 SWA, PA 575 a C 1, VII. Jahresbericht der Handelskammer an den Basler Industrie- und Handelsverein über das Jahr 1882, S. 15, 19 und 24f.
- 73 Appenzeller 1989, S. 41f. und 48–50.
- 74 Bauer 1947, S. 57–67. Huber 1979, S. 40–48.
- 75 Bärtschi; Dubler 2015.
- 76 BN, 03.12.1891.
- 77 StABS, Eisenbahn A 22, «Gegen den Eisenbahnhandel», 05.02.1898 (Extraausgabe der Allgemeinen Schweizer Zeitung).
- 78 Zeilbeck 2003, S. 146 und 160–166.
- 79 Passavant; Wanner 1965. SWA, PA 492 D D4 140153.
- 80 Zeilbeck 2003, S. 155. Passavant; Wanner 1965, S. 47.
- 81 Keller 2001, S. 219–222.
- 82 SWA, Handel & Industrie Ba 933.
- 83 Haenger 2001, S. 143 und 219–222.
- 84 StABS, Handel u. Gewerbe M 1, Eingabe von fünf Bürgern und Einwohnern Basels an den Kleinen Rat, 22.09.1872; Beschluss des Kleinen Rates vom 16.11.1872. SWA, Berufsverbände Aa 11, Der kantonale landwirtschaftliche Verein von Basel-Stadt an die Herren Besitzer von Pachtgütern in der Umgebung der Stadt Basel, ohne Datum [1898].
- 85 Rossfeld 2002. SWA, PA 575 a C 1, V. Jahresbericht der Handelskammer an den Basler Industrie- und Handelsverein über das Jahr 1880, S. 75f.
- 86 Zahlen nach: Polivka 2016, S. 507 und 509.
- 87 Borscheid 2004, S. 114–144.
- 88 Meyer-Merian 1864, S. 2f.
- 89 Breitenstein 2018, S. 106.
- 90 Stingelin 2007, S. 37f. Radkau 1998.
- 91 Burckhardt 1955, S. 172.
- 92 Burckhardt 1963, S. 153.
- 93 SWA, PA 575 a C 1, V. Jahresbericht der Handelskammer an den Basler Industrie- und Handelsverein über das Jahr 1881, S. 55.
- 94 Kuntzemüller 1941a, S. 414. König 2004, S. 43. Meyer 2019, S. 27–29.
- 95 SWA, Verkehr B 4 35-III, Allgemeines Dienst-Reglement für die Lokomotivführer und Heizer, 01.04.1879.
- 96 StABS, Eisenbahn A 1, Polizeidepartement des Kantons Basel-Stadt an das Sanitätsdepartement, 28.12.1891.
- 97 Brüggemeier 2018, S. 83–87 und 109–111.
- 98 StABS, Eisenbahn G 4, Schreiben des Direktors des Gas- und Wasserwerks Basel an Regierungsrat Bischoff, Vorsteher des Sanitätsdepartements, 17.06.1880; Ratsschlag betreffend die Anlage eines Kohlengleises für die städtische Gasanstalt, dem Grossen Rat vorgelegt den 09.01.1882.
- 99 StABS, Eisenbahn P 1, Eingabe der Anwohner der Steinentorstrasse an das Sanitätsdepartement, 07.03.1894.
- 100 Ebd., Polizeidepartement des Kantons Basel-Stadt an die Birsigtalbahngesellschaft, 20.03.1894.
- 101 StABS, Eisenbahn A 1, Beschluss des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt vom 17.09.1910.
- 102 Siehe die Ausführungen im Abschnitt «Am Ende mächtiger: Vorwärtstreibende Kräfte» im ersten Unterkapitel.
- 103 Löliger 1954. BN, 15.06.1891, 16.06.1891. NZ, 17.06.1891.
- 104 BN, 15.06.1892.
- 105 StABS, Eisenbahn B 9.
- 106 BN, 21.08.1908.
- 107 Schivelbusch 2000, S. 152–157. Meles 1984, S. 73.
- 108 Richards; MacKenzie 1996, S. 137–159. Schlögel 2007, S. 21–32. Schenk 2014, S. 189–202 und 232–248.
- 109 SBB Historic, VGB\_SCB\_SBBSCB04\_006\_01, Bericht des Verwaltungsrats an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre, 1857; 007\_01, Bericht des Verwaltungsrats an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre, 1887.
- 110 Orth 2022, S. 101–103. Drummond 2003.
- 111 NZ, 01.06.1890.
- 112 StABS, Eisenbahn B 1, Rapport des Polizeicorps des Kantons Basel-Stadt, 11.04.1892.
- 113 Ebd., Direktorium der Schweizerischen Centralbahn an das Polizeidepartement des Kantons Basel-Stadt, 04. und 06.07.1887.
- 114 Ebd., Stationsvorsteher der Schweizerischen Centralbahn an Hauptmann Hoffmann, 04.08.1868; Hauptmann an den Stationsvorsteher, 07.08.1868.
- 115 Schenk 2014, S. 237–240.
- 116 Goepfert 1991, S. 69–82.
- 117 Zumkehr 1992.
- 118 StABS, Straf und Polizei J 7, Jahresbericht der Polizeidirektion des Kantons Basel-Stadt an den Bürgermeister und den Kleinen Rat, April 1855.
- 119 Suter; Nellen 2007, S. 49 und 58–61.
- 120 Goepfert 1991, S. 69–82. Zumkehr 1992. Strebler 1997, S. 11–16 und 57–59.
- 121 SWA, Verkehr B 4.35-IV, Dienstanweisung für die Portiers, 17.11.1876.
- 122 SWA, Verkehr B 4.35-III, Reglement betreffend die Zulassung von Gepäckträgern zur Besorgung des Handgepäcks der Reisenden, 23.08.1898. StABS, Eisenbahn B 24, SCB, Station Basel, Rapport per Monat Juni 1863 von Hauptmann Hoffmann, 01.07.1863.
- 123 StABS, Eisenbahn B 7, Polizei-Direktion des Kantons Basel-Stadt, Bericht Wachtmeister Schelling, 23.11.1872; Polizei-Direktion des Kantons Basel-Stadt an Bürgermeister und Kleinen Rat, 06.12.1872.
- 124 StABS, Eisenbahn B 24, Rapport der Polizeistation am Centralbahnhof per Monat August 1863, 03.09.1863.
- 125 StABS, Straf- und Polizei C 10, Rapport des Polizeicorps, 03.08.1904.
- 126 Ebd., Vorschriften betreffend den Buchhandel und den Zeitungsverkauf auf den Bahnhöfen und Stationen der schweizerischen Bundesbahnen [ohne Datum, 1905]; Schweizerische Bundesbahnen, Kreisdirektion II, an das Polizeidepartement Basel-Stadt, 10.03.1905.
- 127 Beerli 1982, S. 64f.; Strebler 1997, S. 57–59.
- 128 StABS, Eisenbahn B 7, Bericht des Polizeipostens am Centralbahnhof, 19.09.1897; Direktorium der SCB an das Polizeidepartement, 24.11.1897; Polizeidepartement an Settlen AG, 03.09.1897; Settlen AG an Polizeidepartement, 04.09.1897. Manz 1988, S. 171–181.



