Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 3 (1996)

Heft: 1

Buchbesprechung: Basel und sein Tram : die Geschichte der Basler Verkehrs-Betriebe [Stephan Appenzeller]

Autor: Blanc, Jean-Daniel

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Schwerer wiegt die wenig überzeugende konzeptionelle Gestaltung der Arbeit. Zwar ist die Gefahr immer gross, sich vom spannenden Quellenmaterial erdrücken zu lassen, dies macht aber die Auswahl umso dringlicher. Hier liegt m. E. der Schwachpunkt der Studie. Haas reiht Fundstelle an Fundstelle, mit der er seine Ausgangsthese belegt. Die ausführlichen Zitate wirken zwar sehr anschaulich und sind als Quellen überaus interessant, es fehlt aber oft die kritische Interpretation und Einordnung. Ein Beispiel mag dies erläutern: Im knappen Abschnitt «Volkes Stimme» schildert Haas anhand ausgewählter Briefe die vermeintlich mehrheitliche Ablehnung der Grenzsperre vom August 1942 in der Bevölkerung. Es fragt sich, ob er hier nicht dem gern gepflegten Bild von den ‹bösen› Behörden und den ‹guten› Menschen aufsitzt. Festzuhalten bleibt doch, dass die Flüchtlingspolitik trotz aller Kritik in Politik und Bevölkerung breit abgestützt war. Gerne hätte man auch mehr über die Protestschreiben und ihre Argumentationsmuster erfahren. Gleiches gilt für die zustimmenden Briefe, offenbar geeignetes Material, der Frage nachzugehen, welch fremdenfeindliches Gedankengut in einem Teil des Volkes sein Unwesen trieb. Meiner Ansicht nach liegt hier ein wesentlicher Grund für die letztlich gelungene Verdrängung der Informationen über die Vernichtung der Juden, der stärkere Beachtung verdient hätte. Was man nicht sehen wollte, sah man nicht, auch ausserhalb der Berner Amtsstuben. Auf dieses Phänomen verweist Haas im übrigen selber in seinem Kapitel über die Berliner Olympiade, ohne dem näher nachzugehen.

Welcher Eindruck bleibt nach der Lektüre? Dass die Behörden mehr gewusst haben über den Mord an den europäischen Juden war – wie gesagt – seit langem bekannt, wenn vielleicht auch nicht im nun sichtbaren Umfang. Interessanter erscheinen mir aber die Fragen, warum die Informationen nicht zur Kenntnis genommen oder zurückgehalten wurden; wie die Öffentlichkeit, ja selbst die Kantonsregierungen nicht nur mit Schweigen ruhig gehalten, sondern bewusst getäuscht wurden; und schliesslich: warum sie so wenig nachfragten. Hier greift die Arbeit im Ansatz zu kurz. Erst die Verknüpfung dieser Fragestellungen ergibt ein Ganzes.

Hermann Wichers (Allschwil und Basel)

STEPHAN APPENZELLER
BASEL UND SEIN TRAM
DIE GESCHICHTE DER BASLER VERKEHRS-BETRIEBE

CHRISTOPH MERIAN, BASEL 1995, 224 S., FR. 78.–

«Das ‹Drämmli› ist in Basel nicht bloss ein Transportsystem, es ist eine Institution.» Dieser Satz auf dem hintern Deckel des grossformatigen Buches könnte vermuten lassen, dass das Basler Tram diesen hohen Stellenwert in seiner nun 100jährigen Geschichte immer genossen habe – und dass der aus diesem Anlass publizierte Jubiläumsband so langweilig und nichtssagend ausfallen würde, wie viele solcher lokalhistorischer Werke. Beide Annahmen sind falsch. Das von Stephan Appenzeller verfasste und von den Basler Verkehrs-Betrieben herausgegebene Buch bietet eine spannende und anregende Lektüre in einem von der Geschichtsforschung noch kaum berücksichtigten Gebiet. Ausser der eigentlichen Unternehmensgeschichte werden in Appenzellers Tramgeschichte vielerlei gesellschaftspolitische Entwicklungen berücksichtigt, welche im Zusammenhang mit diesem Nahverkehrsmittel eine Rolle spielten.

Von besonderer Bedeutung sind selbstverständlich die wechselnden verkehrspolitischen Orientierungen der letzten Jahrzehnte. So zeichnet Appenzeller den Über-

lebenskampf des Basler Trams in den 50er und 60er Jahren dieses Jahrhunderts nach. Wie in anderen Städten versuchten die Anhänger einer ‹autogerechten Stadt› auch in Basel die lästigen Schienenfahrzeuge in den Untergrund zu verdrängen oder durch Busse zu ersetzen. In Basel dauerte diese Auseinandersetzung ausserordentlich lange, doch letztlich unterlagen – wie in Zürich oder Bern – die Automobilisten in diesem symbolträchtigen Kampf um den öffentlichen Raum der Stadt. Einen Kampf, in dem es auch darum ging, welche politischen Vorstellungen sich als ‹zeitgemäss› oder ‹zukunftsorientiert› durchzusetzen vermochten. Interessant ist, wie sehr sich die Meinungen der Experten in dieser Sache bis heute geändert haben. Wo damals die Schienen herausgerissen wurden, beispielsweise in Genf oder in Strassburg, werden diese heute mit enormen Kosten neu verlegt, da sich die Verkehrsprobleme nicht mehr anders lösen lassen. Das Basler «Drämmli» dagegen, von den Modernisten einst als hoffnungslos veraltet verspottet, erweist sich auch im hohen Alter von hundert Jahren noch als höchst vital und innovativ, und die Verkehrsplaner wären heute die letzten, welche auf diese Institution verzichten wollten.

Verkehrsgeschichte ist immer zuallererst Männergeschichte. Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden bis vor noch nicht allzulanger Zeit fast ausschliesslich von Männern geplant, gebaut und betrieben. Wie die Männer der Basler Verkehrsbetriebe es lange schafften, die sicheren und verhältnismässig gut bezahlten Stellen für sich zu reservieren, zeigt Appenzeller am Beispiel des Einsatzes von Frauen während des Zweiten Weltkriegs. Als die Männer häufig eine andere Uniform zu tragen hatten und deshalb Personalmangel herrschte, griffen die Basler Strassenbahnen zu einer ungewöhnlichen Lösung. Sie suchten nicht etwa auf dem freien Arbeitsmarkt nach geeignetem weiblichen Personal, sondern rekrutierten gezielt die Ehefrauen der mobilisierten Männer. Diesen sei die Arbeit schon genügend vertraut, wurde diese Massnahme begründet, ausserdem wurde an das «Gefühl der Verbundenheit der grossen Strassenbahnerfamilie» appelliert. Tatsächlich liessen sich mit dieser «Familienbeschäftigung» gleich zwei Probleme lösen: Zum einen brauchte man den für den Verkehrsdienst «mobilisierten» Frauen keinen richtigen Lohn zu bezahlen, sondern lediglich ein sogenanntes Nadelgeld, welches als Zusatzverdienst zu jenem der Männer betrachtet wurde. Zum andern sollte auf diese Weise sichergestellt werden, dass die als Billeteusen beschäftigten Frauen ihre Stellen wieder zugunsten der Männer räumten. Unmittelbar nach Kriegsende herrschte aber immer noch Personalmangel, und erst nach einer Protestversammlung der Strassenbahner gegen die Weiterbeschäftigung von Frauen wurden die restlichen Billeteusen entlassen. Ab 1961 wurden wieder Frauen als Billeteusen eingestellt – wenige Jahre bevor dieser Beruf wegrationalisiert wurde.

Grenzüberschreitungen stellten in der Anfangszeit des Basler Trams noch kein grösseres Problem dar. 1900 wurde die erste grenzüberschreitende Tramlinie nach St. Louis (damals als St. Ludwig zum Deutschen Reich gehörend) eröffnet, und zwei weitere solche Linien folgten. Mit dem Ersten Weltkrieg ging aber die Zeit eines Verkehrs ohne Passkontrolle in Europa rasch und für lange Zeit zu Ende. Zwar wurden nach dem Zweiten Weltkrieg die ausländischen Vorortslinien für einige Jahre wieder in Betrieb genommen, doch ohne durchgehende Fahrten, d. h. die Passagiere mussten an der Grenze zur Passkontrolle umsteigen. In den 60er Jahren wurden die drei Linien auf Bus umgestellt. Heute werden solche Vorortstramlinien über die wieder durchlässige-

ren Grenzen zwar als wünschenswert, aber nicht finanzierbar erachtet. Dagegen wird mit der Arbeit an einer ersten grenzüberschreitenden S-Bahn-Linie von Basel ins Elsass begonnen.

Es kann hier nur angedeutet werden, wie vielfältig die Basler Tramgeschichte von Stephan Appenzeller ausgefallen ist. Erwähnen müsste man ausserdem die ausführliche Darstellung der Geschichte der Personalorganisationen, zu der Mike Gosteli zwei Kapitel beigesteuert hat. Hervorzuheben ist die reichhaltige und sorgfältige Bebilderung des ganzen Bandes. Appenzeller dürfte mit diesem Buch ein Werk gelungen sein, welches sowohl interessierten Laien als auch informierten Historikerinnen und Historikern etwas zu bieten hat. Es kann als Vorbild für letztere, aber auch für weitere jubilierende Institutionen dienen.

Jean-Daniel Blanc (Zürich)

DIETER RUCHT
MODERNISIERUNG UND NEUE SOZIALE BEWEGUNGEN
DEUTSCHLAND, FRANKREICH UND USA IM VERGLEICH
CAMPUS, FRANKFURT 1994, 601 S., FR. 98.–

Der Grund, weshalb Dieter Ruchts Studie für historisch interessierte Leserinnen und Leser wichtig sein könnte, ist sein Versuch, die sozialen Bewegungen in den Prozess der Modernisierung einzuordnen. Genau dieser Versuch aber bleibt unbefriedigend. Demgegenüber sind seine vergleichenden Analysen der neuen sozialen Bewegungen detailreich und auch zeitgeschichtlich interessant.

In einem ersten Schritt vergleicht Dieter Rucht die neuen sozialen Bewegungen, insbesondere die Frauen- und die Ökologiebewegungen in Frankreich, Deutschland und den USA. Dabei stellt er sowohl länder- wie bewegungsspezifische Übereinstimmungen fest: In allen Ländern und in allen Bewegungen ist zum Beispiel die neue Mittelschicht überrepräsentiert und herrschen postmaterialistische Positionen vor. Starke Unterschiede zeigen sich aber bei den Mobilisierungsstrukturen und den Mobilisierungsniveaus. So fällt beispielsweise auf, dass in den neuen sozialen Bewegungen der USA verbands-, in Frankreich partei- und in Deutschland bewegungsförmige Mobilisierungsstrukturen überwiegen.

Zur Erklärung solcher länderspezifischen Unterschiede greift Rucht auf den POS-Ansatz («political opportunity structures») zurück, entwickelt diesen aber zum «Konzept gesellschaftlicher Kontextstrukturen» weiter. Danach lassen sich Unterschiede in Art und Stärke der Mobilisierungsstrukturen auf länderspezifische Regimestrukturen, auf Differenzen im konventionellen System der Interessenvermittlung und auf unterschiedliche Muster der politischen Kultur zurückführen.

Mit den Hypothesen, die Rucht aus seinem Konzept der gesellschaftlichen Kontextstrukturen gewinnt, gelingt es ihm, die Unterschiede zwischen den Ländern plausibel zu erklären. So dominieren bewegungsförmige Mobilisierungsstrukturen in Deutschland, weil das politische System in mittlerem Grade offen ist, weil Parteien und Verbände relativ starre Interessen verfolgen und stark mit dem Staat verflochten sind und weil eine konfliktfreudige politische Kultur für das Bewegungsthema ansprechbar ist.

In einem zweiten Schritt greift Rucht die Auseinandersetzungen um die Abtreibungsfrage, in die die Frauenbewegung involviert ist, und um die Atomkraftwerke, welche der zentrale Konfliktgegenstand der Ökologiebewegung sind, heraus und vergleicht