Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Herausgeber: Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Band: 90 (1912)

Artikel: Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung : 1833-1848 : erster Teil

Autor: Burckhardt, Paul

Kapitel: Die Eisenbahn

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006953

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: 14.07.2025

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

brachten die Passagiere am Abend noch nach Mannheim. Am zweiten Tag konnte schon Köln erreicht werden, so daß die Überschrift des in den Zeitungen erscheinenden Fahrplans: „Dienst zwischen Basel und London" der Wirklichkeit entsprach. Da trat im Sommer 1840 eine Konkurrenzgesellschaft auf den Plan, die ihren Schiffen den stolzen Namen „Adler des Oberrheins" gab. Die Oswaldische Gesellschaft hatte früher vom Rat das Privilegium des ausschließlichen Rechts zur Dampfschiffahrt zwischen Straßburg und Basel erbeten, aber nicht erhalten. Am 20. Juni 1840 kam der erste Adler in Basel an und seine „sinnreiche Bauart", besonders die prachtvolle Ausstaffierung seines Salons wurde allgemein bewundert. Auch war der Adler offenbar leistungsfähiger als die Schiffe der alten Gesellschaft; er erzwang regelmäßige Bergfahrten auf dem Rhein in 16 Stunden, obschon er gleich im ersten Jahr einmal vier Stunden auf einer Sandbank liegen geblieben war. Er brachte die Reisenden von Basel bis Kehl, fuhr dann wieder aufwärts bis Altbreisach, wo er über Nacht blieb; zur Mittagszeit des folgenden Tages war er wieder in Basel. Vom Jahr 1842 an fuhren zwei Adler von Basel bis Mannheim; der Adler II war sogar unter allgemeiner Bewunderung am 2. Januar mit großer Schnelligkeit den Strom heraufgefahren. Die Oswaldische Gesellschaft hatte zwar die Leistungen ihrer Schiffe auch erhöht, gab aber in diesem Jahr ihre Sache verloren und ließ ihre Boote im Gasthof zu den Drei Königen versteigern; d. h. die Herren Oswald kauften sie zurück. Doch auch die Adler freuten sich ihres Sieges im Konkurrenzkampf nicht lange. Eben als die Gesellschaft es dazu gebracht hatte, dreimal in der Woche in einem Tag von Basel bis Mainz zu fahren, stellte sie ihre Fahrten ein, im Frühling 1843, und nun war es für lange Zeit aus mit der Basler Rheinschiffahrt. Denn jetzt eben hatte sich der Große Rat für die Fortsetzung der französischen Bahn nach Basel entschieden, und gegen die Konkurrenz des mächtigsten neuen Verkehrsmittels konnte das Dampfschiff nicht aufkommen.

Die Eisenbahn. Basel verdankte es seiner unvergleichlichen Lage, daß in den ersten Jahren des Eisenbahnbaus in Mitteleuropa die Stadt auch ohne ihr Zutun als Ziel oder als Knotenpunkt verschiedener Linien gesucht und begehrt wurde. Es war gerade, schrieb die Basler Zeitung zum Neujahr 1838, als ob die Vorsehung Basel für die unverdienten Kränkungen und Wunden etwas entschädige, die ihm Neid, Undank und Treubruch geschlagen. Allein Neid und Haß gegen die Stadt waren noch nicht verschwunden, und in Basels vielerlei Behörden vollzog sich das Überlegen und „Erdauern" der Eisenbahnprojekte so gründlich und langsam, daß Basel mehr als einmal die Vorteile seiner Lage entrissen zu werden drohten. Zum Glück konnte es nicht so leicht umgangen werden, und Klugheit und Unternehmungsgeist siegten doch über Spießbürgersinn und Kleinmut.

Die ersten festländischen Bahnen waren erst seit kurzem im Betrieb, da plante eine badische Privatgesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach

Basel und die zürcherische Handelskammer eine Linie zwischen Zürich und Basel. Im Februar 1836 klärte die Basler Zeitung ihre Leser zum erstenmal über die Bedeutung des Eisenbahnwesens für die Schweiz und besonders für unsere Stadt auf. Zur Beschwichtigung der Ängstlichen versicherte der Verfasser, die große Mehrheit der Bevölkerung habe gerade in der Schweiz viele Vorteile von der Bahn zu erwarten; z. B. würden sich die fatalen, oft plötzlichen Schwankungen der Lebensmittelpreise dank dem billigeren und schnelleren Transport vermindern. Im Zentrum Europas gebe es kein günstigeres Terrain für die Eisenbahn als das Rheintal von Mainz bis Basel; doch warnt der Schreiber vor den leichtsinnigen Projekten, die sofort ganz Mitteleuropa mit einem Netz von Bahnen überziehen wollten; nur schnurgerade und weniger als 1 % ansteigende Strecken könnten Vorteile bieten; hergeflogene Glücksritter aber wollten in ihren lächerlichen Phantasien alle Gebirge, sogar die Alpen, wie Käse durchstechen.

Es war nur natürlich, daß damals auch gescheite Leute das Mögliche und das Unmögliche, die ernsten und die spielerischen Projekte oft nicht zu unterscheiden vermochten. Die beiden Extreme, mißtrauische Ängstlichkeit und phantastische Spekulation, waren in den ersten Jahren des Eisenbahnfiebers auch in Basel nebeneinander zu finden. Die Möglichkeit eines Hauensteintunnels für Wagen oder Eisenbahn war schon vor 1830 in den „Baslerischen Mitteilungen" von Pfr. Linder besprochen worden. Im Jahr 1841, nachdem bereits Zanino Volta der St. Galler Regierung das Projekt eines Splügentunnels vorgeschlagen hatte, anerbot sich ein baslerisches Lokalgenie, J. J. Weibel, öffentlich zu folgenden Leistungen: Wenn durch den Splügen, den Gotthard und den Simplon Tunnel gebohrt würden, von denen keiner über 5 Jahre Arbeit erfordere, so werde er an allen Endpunkten der Tunnel so wertvolle Erzlager nachweisen, daß sich für die Unternehmer reicher Gewinn ergebe. Weibel, den die einen seiner Mitbürger als närrischen Phantasten, die andern als „tiefen Denker im Fach der Technik" betrachteten, hatte auch andere große Projekte ausgeheckt: z. B. die Auffindung der Steinkohlenlager durch Benützung der Erdbebenspuren, die Abdämmung des Bodensees und die Sprengung und Abtragung der Rheinfallfelsen zur Schiffbarmachung des Rheins ꝛc. Bekanntlich versuchte er später den Bau eines Wasserfallentunnels, dessen Kosten die zu entdeckenden Steinkohlen bestreiten sollten.

Im Verlauf des Jahres 1836 waren bereits von Zürich aus Vorarbeiten zu einer Eisenbahnverbindung zwischen Basel und Zürich unternommen worden; Ingenieure besichtigten und maßen die Strecke. Allein die Basler Staatsmänner waren gegen alle „metaphysische Eisenbahnschwärmerei"; sie wollten die auftauchenden Projekte erst auf ihre Reife prüfen, und der Plan Zürichs schien ihnen noch nicht reif. Man wußte allerdings auch in Basel sehr wohl, was für Vorteile eine Erleichterung des Transports auf dieser am stärksten befahrenen schweizerischen Handelsstraße bedeute;

die Hälfte der Waren und zwei Fünftel der Reisenden, die aus Basels Toren in die Schweiz fuhren, wandten sich Zürich zu. Das Basler Publikum war geteilter Meinung; manche waren begeistert, andere hielten alles für ein Fieber, das vorübergehe. Begreiflicherweise erregte die kühl reservierte Haltung Basels bei den Zürchern Ärger, und schon im Sommer 1836 erschienen in der Neuen Zürcher Zeitung Racheentwürfe zu einer Umgehung der Rheinstadt.

Anderseits gerieten Luzern und Tessin in Besorgnis; die geplante Bahn mußte ja dem Splügen, der einen doppelt so starken Warenverkehr hatte wie der Gotthard, noch mehr Güter zuführen. Der tessinische Staatsrat sprach daher die Erwartung aus, die Basler Regierung werde einem solchen Projekt keinen Vorschub leisten und Luzern schlug geradezu eine eigene Bahnverbindung mit Basel vor, freilich ohne die Frage der Ausführbarkeit zu prüfen.

Unterdessen war das für Basel aussichtsreichste Projekt bekannt geworden: Der Mülhauser Fabrikant Nicolas Köchlin, der schon die Bahn nach Thann hatte bauen lassen, plante eine Eisenbahnverbindung von Straßburg nach Basel; die französischen Behörden gaben ihre Einwilligung, Kapitalisten beider Städte beteiligten sich an der Unternehmung und rasch rückten die Arbeiten vor. Eine elsässische Zeitung triumphierte schon, jetzt sei die gefährliche badische Konkurrenzbahn „in der Geburt erstickt". Im Dezember 1837 setzte nun der Rat eine Eisenbahnkommission ein, die auf den Fortgang der drei Unternehmungen „ein wachsames Auge haben" und die nötigen Voruntersuchungen über die zweckmäßigste Fortsetzung der Bahnen bis Basel anstellen, doch nicht „selbsthandelnd" vorgehen sollte. Präsident der Kommission war Bürgermeister Burckhardt; vom Rat gehörten ihr an Wilhelm Vischer und Bernhard Socin, aus der Bürgerschaft neben andern auch Professor Bernoulli, der bald darauf einen stark besuchten öffentlichen Kurs über das Eisenbahnwesen abhielt.

Von einer Beteiligung Basels an der Bahn durch das badische Rheintal war vorläufig nicht die Rede; der badische Staat übernahm an Stelle einer Privatgesellschaft den Bau. Dagegen konstituierte sich am 19. Februar 1838 die „Basel-Zürich-Eisenbahngesellschaft". Ihr Präsident war Altbürgermeister v. Muralt. Dem Vorstand gehörten auch die Basler S. Birmann-Vischer, Achilles Bischoff und Architekt Berri an. Unter Oberst Hegners Leitung begannen die Vermessungen; der Plan war, die Bahn von Zürich aus über Baden nach Koblenz und von da dem Rhein nach über Stein und Rheinfelden nach Basel zu führen. Ein englischer Ingenieur, der ein Schüler Stephensons war, bereiste mit Birmann die Strecke; er sprach sich im ganzen befriedigt aus; nur meinte er, die Überschreitung des Birstales werde sehr schwierig und kostspielig sein, wenn man die Gegend des Äschen- oder St. Albantors erreichen wolle. Technisch zweckmäßiger wäre ihm allerdings der Rheinübergang bei Waldshut und die Weiterführung auf dem rechten Ufer erschienen.

Aber die Gesellschaft wollte den vaterländischen Boden nicht verlassen. Indessen gaben zwar die Regierungen von Zürich und Aargau die gewünschte Konzession zum Bau, aber die beiden Basel zögerten. In der Stadt zweifelten auch die Freunde der Bahn, ob die Sache finanziell genug gesichert sei. Die Kostenberechnungen schwankten; doch glaubte Muralt auf einer Generalversammlung im Juli 1839 versichern zu können, der Bau werde kaum über 11 Millionen kosten. Ein Jahr später beschloß eine Versammlung der Aktionäre in Basel, mit dem Bau der Strecke von Zürich nach Baden zu beginnen, besonders da die elsässische Eisenbahn so große Fortschritte gemacht habe. In der Basler Zeitung stand damals zu lesen: „Die angesehensten Männer beider Städte arbeiten rastlos auf die Beseitigung der Hindernisse hin.“ Aber in Zürich verstummten die Klagen über Basels Lauheit nicht. Die Aktien waren zum größten Teil von ausländischen, besonders von lombardischen Kapitalisten gezeichnet worden; Zürich war schwach und Basel noch viel schwächer an der Zeichnung beteiligt. Als nun im Herbst 1840 die Aktien einbezahlt werden sollten, ergab sich ein klägliches Resultat: von 30,000 Aktien wurden nur 9000 bezahlt, darunter 3773 von Stadtzürchern und 131 von Baslern. Dazu herrschte im Aargau Mißstimmung; viele wünschten eine Bötzberglinie. Auch die Regierung von Zürich hatte sich nicht finanziell beteiligen wollen, bevor Baselstadt und Baselland eine Konzession erteilt hätten. So löste sich denn die Gesellschaft im Dezember 1841 auf. Die Schuld am vorläufigen Scheitern des Unternehmens wurde von den Zürchern hauptsächlich Basel zugeschrieben: bald hieß es, aus spießbürgerlicher Beschränktheit habe es den Bahnbau nicht unterstützt, bald, es suche eben aus Eigennutz sein einträgliches Speditionsgeschäft festzuhalten, oder es habe gegen Zürich intriguiert, weil es eine Verbindung mit dem Gotthard wünsche. In Wahrheit hatten allerdings die Basler keinen Wagemut gezeigt, aber die Hindernisse waren ebensosehr bei andern zu suchen. Auch waren sie gerade jetzt ganz von der Frage erfüllt: Kommt die französische Bahn wirklich nach Basel und wie?

Im Verlauf von 1839 näherten sich nämlich die Arbeiten an der Linie immer mehr der Grenze; aber es hieß, die Bahn werde in St. Louis münden. Jetzt erst setzte sich die Eisenbahnkommission mit der Administration der Elsässerbahn in Verbindung und fragte sie an, ob sie eigentlich eine Fortsetzung bis Basel von sich aus unternehmen wolle oder nicht. Im letztern Fall werde man Maßregeln treffen, die Reisenden vom Bahnhof in St. Louis möglichst schnell nach der Stadt zu befördern und umgekehrt. Die Antwort lautete höflich, aber unbestimmt. Das Basler Publikum war schon lange ungeduldig und über die Kommission erzürnt. Hunderte fuhren oder spazierten täglich hinaus, um die „schöne“ Bahn zu sehen. Entzückt berichtete im August 1839 ein Referent in der Zeitung, wie er bereits einen „Vorbegriff“ von der Eisenbahn bekommen habe; Herr Freund in St. Louis lasse nämlich vor die Wagen

Pferde statt der Lokomotive anspannen und fahre die Passagiere etwa 10 Minuten weit. „Es ist eine eigene, angenehme Empfindung, so ohne alles Gerüttel wie in einem Schlitten auf der schönen Bahn dahinzugleiten.“ Im Tagblatt begann die Erregung der Bürger in zahlreichen Einsendungen zu rumoren; es hieß, die Kommission sehe allem untätig zu. „Durch allzu große Passivität haben wir schon unsere Provinzen verloren; sollen wir nun auch noch unsern Verkehr aufs Spiel setzen und warten, bis vor unserer Nase ein Altona, Offenbach oder Fürth entsteht?“ Es war nämlich die Meinung verbreitet, St. Louis werde das Speditionsgeschäft an sich reißen und Basel eine Konkurrenz machen, wie angeblich die drei genannten Orte den Städten Hamburg, Frankfurt und Nürnberg. Andere dagegen hielten eine Eisenbahnverbindung Basels mit St. Louis weder für nötig, noch für wünschbar; es sei bequemer, wenn die Omnibusse die Reisenden vom Bahnhof in St. Louis gleich nach den Basler Gasthöfen bringen könnten; der Warenverkehr der Eisenbahn werde überhaupt nicht groß sein, da der Kanal billiger sei. Da erklärten sich im Mai 1840 die zwei Basler Herren Stehelin und Huber in Bitschweiler zum Bau einer Verbindungsbahn von Basel bis zur französischen Grenze bereit; einige Wochen später kamen auch die Brüder Oswald mit einem ähnlichen Gesuch an die Regierung; sie versprachen, die Bahn bis nach St. Louis zu bauen. Da sie jedoch nicht nachwiesen, daß sie für den französischen Teil der Strecke die amtliche Konzession hatten, nahm der Rat ihr Projekt nicht an. Dagegen trat die Eisenbahnkommission mit Stehelin und Huber in Unterhandlung; denn diese glaubten, nach den Versprechungen, die sie von der Köchlinschen Gesellschaft erhalten hatten, dem Rat garantieren zu können, daß die Bahn bis St. Louis fortgesetzt werde und dort den Anschluß an die Straßburgerlinie finde. Bald legten die Unternehmer dem Rat ihre Pläne vor. Die Bahn sollte sich in schnurgerader Richtung den Stadtmauern nähern und diese beim Metzgerturm zwischen der heutigen Hebelstraße und dem St. Johanntor durchbrechen. Daß aber der Bahnhof innerhalb der Mauern stehen müsse, setzten sie als unerläßliche Bedingung voraus. Nun wurden Monate hindurch in den Kommissionen und Kollegien die politischen, militärischen, finanziellen und kommerziellen Fragen dieser Unternehmung beraten und berechnet. Das Baukollegium und die Eisenbahnkommission schlugen vor, dabei auch für das zukünftige Wachstum der Stadt zu sorgen, rings um den Bahnhof durch Expropriationen Raum für ein neues Quartier von mehr als 100 Häusern zu schaffen und die neuen Festungswerke in weitem Bogen herumzuführen. Aber der Rat verzichtete schließlich aus Sparsamkeit darauf. In seinem Ratschlag empfahl er dem Großen Rat, den Herren Stehelin und Huber unter folgenden Bedingungen die Konzession zu geben: Gemäß ihren Plänen soll die Bahn die Stadtmauer durchbrechen, doch müssen die neuen Befestigungen ganz nahe um den Bahnhof aufgebaut werden; an die Kosten der ganzen Unternehmung zahlt der Staat unter Beihilfe der Stadt 234,000 Fr. und

der Stadtrat verspricht eine Korrektion der Lottergasse. Die Herren Stehelin und Huber müssen aber binnen 4 Monaten eine Kaution von 100,000 Fr. leisten und eine Verständigung mit der Straßburgerbahn erzielt haben, die nach Vollendung des Baues den Betrieb der neuen Strecke übernehmen soll.

Nachdem sich der große Stadtrat einverstanden erklärt hatte, erfolgte die Entscheidung im Großen Rat am 21. und 22. Januar 1841. Bei dieser ersten Eisenbahndebatte in Basels gesetzgebender Behörde wurden allerdings Meinungen laut, die uns sonderbar und lächerlich anmuten. Aber wir müssen folgendes bedenken: Es war etwas ganz Neues, daß eine Eisenbahn aus einem fremden Staatsgebiet in eine gerade hinter der Landesgrenze liegende Stadt einfahren sollte. Diese Stadt war dazu politisch isoliert und verhaßt und hatte die Aufregungen der letzten Kriegswirren noch nicht verwunden. Daß die Stadt durch Festungswerke geschlossen sein müsse, wurde in Bern wie in Basel als selbstverständlich angesehen; kein vernünftiger Mensch sah deshalb Basel als eine wirkliche Festung an; es galt vielmehr, wie sich die Basler Zeitung einmal ausdrückte, als „ein zur Abwehr von Streifkorps und Landsturm eingeschlossener Platz". Man darf auch nicht vergessen, daß die vierziger Jahre die Zeit der Putsche und Freischaren waren.

Die Sitzung des Großen Rates war außergewöhnlich stark besucht, und die Opposition gegen den Ratschlag der Regierung ließ nicht auf sich warten. Ernste Leute bezweifelten die Notwendigkeit einer Verlängerung der Bahn von St. Louis nach Basel und meinten, ein pünktlicher und billiger Omnibus- und Frachtwagendienst tue es auch; dabei spare man sich viele politische und polizeiliche Verlegenheiten, die die Abhängigkeit von dem mächtigen Nachbar für Basel bringe. Besonders wurde auch der Plan angegriffen, den Bahnhof innerhalb der Mauern zu bauen. Ferner hieß es: Unsere ganze öffentliche Moralität, unsere alten, eigentümlichen Sitten können durch eine allzu nahe Verbindung mit Frankreich und mit der Fabrikstadt Mülhausen gefährdet werden. Überhaupt ist die Eisenbahn ein Messer, dessen Heft die Franzosen in Händen haben und dessen Spitze in unsere Stadt hineindringt. Darauf entgegneten die Verteidiger des Ratschlages etwa folgendes: Ohne Fortsetzung der Bahnlinie bis in die Stadt wird Basel an den Vorteilen der Eisenbahn nur halb teilnehmen; die politische Unabhängigkeit ist ja durch die Eisenbahn nicht mehr als durch Straßen, Schiffe und Posten gefährdet, auch ist eine unnatürliche Absperrung kein rechtes Mittel, die guten Sitten vor schädlichem Einfluß zu bewahren. Für den Bau des Bahnhofs innerhalb der Wälle wurde außer den selbstverständlichen Gründen der Zweckmäßigkeit auch angeführt, es könnte um einen draußen stehenden Bahnhof ein fatales, schwer zu überwachendes Quartier entstehen. Die Freunde des Ratschlages überwogen diesmal weit: mit 54 gegen 24 Stimmen wurde den Unternehmern die Konzession erteilt.

Allein diese Großratsdebatte war noch keine Entscheidungsschlacht, sondern nur ein wichtiges Vorpostengefecht gewesen. Denn den Herren Stehelin und Huber gelang es nicht, innerhalb der bestimmten Frist die geforderte Verständigung mit der Verwaltung der Straßburger Bahn zu erreichen. Alle Mühe und alle Aufregung war vorläufig umsonst gewesen. Aber daß das nicht das Ende sein dürfe, war den Basler Behörden selbstverständlich. Sie waren bald darauf an den großen Festlichkeiten bei der Einweihung der Straßburger Bahn vertreten; daß der Basler Amtsbürgermeister an einem eidgenössischen Bettag in Mülhausen dabei stand, als der Bischof den abfahrenden Zug mit Weihwasser besprengte, wurde später im Großen Rat als Zeichen des Abfalls von der Sitte der Väter von Präsident N. Bernoulli ernst gerügt. Bald nach dem Scheitern des ersten Projekts knüpfte N. Köchlin persönlich und später die Bahnverwaltung direkte Unterhandlungen mit Basel an; denn schon das unablässige Vorrücken der badischen Bahn mußte sie zu schnellerem Entgegenkommen bewegen. Im April 1842 weilte ein Abgeordneter des badischen Ministeriums, Geheimrat v. Recke, in Basel und besprach sich mit der Eisenbahnkommission; die Fortsetzung der Mannheimer Linie nach Basel und ihre Weiterführung nach Schaffhausen schien nun wahrscheinlich. Freilich wünschten die Wiesentaler, die Bahn solle mit Umgehung Basels vom Isteiner Klotz oder doch von der Leopoldshöhe an nach Lörrach und von da nach Schaffhausen und Zürich geführt werden. Auch sprach sich im August 1842 die zweite badische Kammer ziemlich gereizt gegen die Basler aus, die ihre frühern Anerbietungen zurückgezogen hätten; sie verlangte auch, daß man Basels Verkehr womöglich Lörrach zuleiten solle. Aber so lange die badische Regierung an Basel als am Endpunkt der Bahn festhielt, war noch keine Gefahr vorhanden.

Nach längern Verhandlungen zwischen den Basler Behörden und dem Verwaltungsrat der französischen Bahn wurden die Hauptbedingungen festgestellt, unter denen die Gesellschaft die Bahn bis in die Stadt führen sollte. Im Januar 1843 wurden die genauen Vermessungen gemacht und die Pläne des Traces, des Bahnhofs und besonders auch der neuen Festungswerke entworfen, die den Bahnhof umschließen mußten. Dazu hatte man den Rat Oberst Hegners von Winterthur eingeholt. Im Februar gab die Eisenbahnkommission dem Rat ihr Gutachten ein; man beriet nun die finanzielle Beteiligung des Kantons und der Stadt an der großen Unternehmung und entwarf das Pflichtenheft, das die Vorschriften für die französische Gesellschaft enthielt. Der Plan der ersten unglücklichen Unternehmer war dem neuen Projekt zugrunde gelegt worden; Stehelin und Huber hatten der also Sache bedeutend vorgearbeitet, waren aber um den Lohn ihrer Mühen betrogen. In einer öffentlichen Erklärung sprachen sie die Erwartung aus, Basel werde die Bahnverwaltung zu der ihnen gebührenden Entschädigung nötigen oder diese selbst übernehmen. Gleichzeitig wandten sie sich in einer Petition an den Rat. Da aber die Eisenbahnkommission

fand, weder rechtliche Ansprüche, noch Gründe der Billigkeit, noch selbst Rücksichten der Delikatesse könnten die Behörden zu irgend einer Berücksichtigung des Gesuches veranlassen, wurden die Petenten abgewiesen. Die Franzosen stellten übrigens jetzt viel drückendere Bedingungen als Stehelin und Huber, die wahrscheinlich durch das Scheitern ihres Projekts vor schwerem Verlust bewahrt worden waren: Basel mußte der Gesellschaft den Boden zur Bahnlinie übergeben, die Festungswerke auf eigene Kosten errichten und außerdem sofort eine bare Subvention von 100,000 Fr. zahlen. Diese großen Kosten, die nach Abzug des Wertes der gewonnenen Bauplätze auf 400,000 Schweizerfranken berechnet wurden, sollten Stadt und Staat gemeinsam tragen. Am 17. April wurde der Ratschlag der Regierung zuerst im großen Stadtrat nach heißem zehnstündigem Redekampf mit einem knappen Mehr von 27 gegen 24 Stimmen gutgeheißen. Eine wahre Flut von Artikeln über die Eisenbahn überschwemmte damals die Spalten der wenigen baslerischen Blätter; und in vielen ausführlichen und geschickt geschriebenen Darstellungen wurden die Ängste bekämpft, die der Bau der Station innerhalb der Mauern und die unheimliche nahe Verbindung mit Frankreichs Dampfkräften immer noch in Basel und in der übrigen Schweiz erregte. Keine Fremdwörter waren damals in Basel so populär wie die lateinischen Präpositionen extra und intra; sie kehrten im Streit darüber, wo der Bahnhof stehen dürfe, immer wieder. Im Scherz und im bittern Ernst wurde das Gespenst des trojanischen Pferdes heraufbeschworen: denn taten die Basler nicht dasselbe mit der französischen Bahn, was die unglücklichen Trojaner mit dem Ungetüm, in dessen hohlem Bauch die Griechen in die Stadt einzogen?

Am 3., 4. und 5. Mai 1843 waren der Großratssaal, die Tribüne und selbst die Zugänge dicht besetzt; denn jetzt wurde die Hauptschlacht geschlagen. 40 Redner traten außer den Bürgermeistern auf den Plan, von denen nur 16 für den Ratschlag sprachen. Eine so heftige und starke Opposition hatte die Regierung noch selten vom Großen Rat erfahren. Die militärischen und politischen Bedenken gegen eine Aufnahme des Bahnhofs in die Mauern, gegen „eine Verlegung der Grenze ins Stadtgebiet", gegen „die fremde eiserne Hand, die das Bahntor erbauen solle", wurden besonders von den Obersten Vischer und Preiswerk ausgesprochen. Vischer schlug vor, Basel solle bis zur Grenze den Bau selber übernehmen und keine Fremden auf seinem Boden Meister sein lassen. Es meldeten sich aber auch Gegner der Eisenbahn überhaupt zum Wort, z. B. einzelne Handwerker, die den Einzug der Gewerbefreiheit befürchteten. Ferner wurde die Meinung ausgesprochen, Basel könne auch ohne Eisenbahn nicht umgangen werden, aber durch das „Ansichziehen dreier Bahnen" werde es in eine staubige Kreuzstraße verwandelt werden. Die beiden Brüder N. und L. Bernoulli waren die wuchtigsten Angreifer des Ratschlags. Stadtrat L. Bernoulli suchte mit einer detaillierten Berechnung darzutun, was für ein schlechtes Geschäft Basel jetzt ange-

raten werde; mit viel zu großen Kosten wolle man eine kleine Bahnstrecke bauen lassen, die unserm Warenzug keinen Nutzen bringe, und eröffne damit eine Straße nach einer unserm Gewerbestand verschlossenen Türe hin. Dazu trat in den Reden der beiden Brüder wie auch in einem scharfen Votum Adolf Christs das Mißtrauen gegen den französischen Einfluß hervor. Eine Kolonie hier angestellter Franzosen, sagte Christ, wird noch viele andere herbeilocken und unsere katholische Bevölkerung in unerwünschter Weise verstärken. N. Bernoulli fand, zuerst sollte man die vaterländische, in zweiter Linie die badische und zuletzt erst die französische Bahn unterstützen. Das vorliegende Projekt verdanke sein Entstehen hauptsächlich einer gewissen Eitelkeit; ihm solle jetzt unsere Selbständigkeit geopfert werden, denn Verträge mit einem stärkeren Nachbarn würden von diesem doch gebrochen. „Mit heftigstem Nachdruck" rief er den Herren von der Kommission und von der Regierung zu, sie hätten sich durch das vorlaute und ungestüme Schreien weniger beeinflussen lassen; „im irrigen Glauben, die Mehrheit sei dafür, hat die Regierung die von vornherein schiefe Negoziation mit einem unaufrichtigen Volk auf schiefem, üblem Weg fortgesetzt und wird sie, wie ich fürchte, auf üblem Weg enden!" Das war starker Tabak, und Bürgermeister Burckhardt, dem ein solches Urteil über die Franzosen besonders jetzt peinlich war, verwies mit amtlichem Ernst dem alten Jugendfreund seine Verunglimpfung der Nachbarn. Zu den Verteidigern des Bahnbaus und des Bahnhofs intra muros gehörten besonders die praktischen Staatsmänner und Handelsleute wie Bernhard Socin, Achilles Bischoff, Liechtenhan-Hagenbach, J. G. Fürstenberger u. a. Peter Merian sagte, manche engherzige Einwürfe gegen die Bahn seien Basels einfach unwürdig gewesen; dazu sei die Behauptung gar nicht stichhaltig, Basel werde auch ohne Eisenbahn allen Gewinn aus dem Verkehr behalten. „Will sich denn Basel zur patriotischen Maxime jener Städtchen bekennen, die im Vertrauen auf ihre unumgängliche Lage das elende Straßenpflaster nicht verbessern, um einerseits nichts ausgeben zu müssen, und anderenteils aus den mit ihren Wagen auf dem Pflaster verunglückten Durchreisenden Nutzen zu ziehen?"

In gewohnter ruhiger Klarheit faßte Bürgermeister Burckhardt als letzter Redner alles zusammen, was die Opposition gegen den Ratschlag vorgebracht hatte, und widerlegte die politischen, finanziellen und moralischen Bedenken. Endlich wurde abgestimmt und mit einer kleinen Mehrheit von 4 Stimmen beschlossen, die artikelweise Beratung des Vertrags vorzunehmen. Das bedeutete aber bereits in der Hauptsache den Sieg. Doch wurde der Vertrag am 8. Mai nochmals an die Regierung gewiesen, damit sie von der französischen Gesellschaft bessere Bedingungen verlange. Zu dieser Entscheidung hatten L. Bernoullis warnende Berechnungen viel beigetragen. In der Tat bequemten sich die Franzosen bald zu den von Basel gestellten Forderungen: sie verzichteten, wenn auch unter Protest und Schmerzen, auf die Subvention von

100,000 Fr.; das neue Eisenbahntor sollte sofort Eigentum Basels werden, das allein über Öffnung und Schließung zu verfügen hatte. Die Hälfte der Bahnhofbeamten mußten Basler Bürger oder an den untern Stellen Schweizerbürger sein; Grund und Boden sollten nicht französisches Eigentum werden, womit eine besondere Besorgnis wegfiel u. a. m. Dieser neue Vertrag wurde dann am 12. Juni 1843 vom Großen Rat genehmigt und der Gesellschaft die Konzession zum Bau wirklich erteilt.

„Man wird uns in der Schweiz um das Glück beneiden, ohne unerschwingliche Opfer der Endpunkt einer solchen Bahn zu werden," hatte ein Redner im Großen Rat gesagt. Aber es zeigten sich auch viele Leute in der Schweiz sehr besorgt, ob nun Basel und die Eidgenossenschaft die Neutralität behaupten könnten. In einer Zeitung stand sogar die gedankenlose Phrase, das eidgenössische Interesse heische es, daß Basel, das ja allerdings im Krieg nicht verteidigt werden könne, auch im Frieden für Frankreich nicht allzu leicht zugänglich gemacht werde. Der Große Rat des Kantons Bern beschloß auf Antrag Fellenbergs, die Berner Gesandtschaft habe auf der Tagsatzung Basel ernstlich anzufragen, wie es mit der Wahrung der Neutralität stehe; der Anstand erfordere es, daß die Eidgenossenschaft offiziell, nicht nur durch die Zeitungen darüber beruhigt werde. In Wirklichkeit hatte der Basler Rat schon einige Wochen, „bevor sich Bern zu Anstandslektionen anerbot", dem Vorort Luzern Anzeige von der ersten Einführung des Schienenwegs auf eidgenössischen Boden gemacht, auch die Pläne des Bahnhofs und der neuen Befestigung, sowie eine Kopie des Pflichtenhefts eingesendet, freilich nicht ohne die Bemerkung, staatsrechtlich sei man zu einer solchen Mitteilung nicht verpflichtet. Der eidgenössische Kriegsrat prüfte dann die projektierten Festungswerke und wünschte kleine Änderungen, die auch Basel hin und wieder zu berücksichtigen versprach. Im übrigen war man ängstlich bemüht, die kantonale Souveränität zu wahren, und als dann wirklich am 25. Juli 1843 die bernische Interpellation an der Tagsatzung erfolgte, erklärte der Gesandte von Baselstadt ziemlich pikiert, Basel habe bereits mehr getan, als wozu es verpflichtet gewesen wäre.

Nun konnten die Arbeiten beginnen. Das eigentliche Inspektorat über die Bauten, hauptsächlich über die Ausführung der Festungswerke, übertrug die Regierung auf unbestimmte Zeit einem besondern Vertrauensmann, dem eidgenössischen Obersten Hegner von Winterthur. Im Sommer 1844 waren von den Arbeitern der Gesellschaft bereits die Geleise gelegt worden; an den Wällen wurde eifrig gearbeitet und der Rohbau des Bahnhofs, dessen Erbauung N. Köchlin selbst übernommen hatte, stieg empor. Am 15. Juni 1844 fuhr die Bahn zum erstenmal bis in die Stadt. Fünf Züge kursierten nun täglich zwischen Basel und Straßburg; in 17 Minuten war man in St. Louis, in etwa 5 Stunden in Straßburg. Außerhalb des noch nicht vollendeten

Bahnhofs war eine provisorische Station errichtet worden, so daß zur Zeit des eidgenössischen Schützenfestes die Bahn benützbar war. Inzwischen aber hatte zur Überraschung der Basler die französische Regierung selber eine direkte Verhandlung mit Basel über Bahndienst und Grenzpolizei verlangt, und nach langer Verschleppung der Sache wurde ein Vertrag abgeschlossen; der Große Rat genehmigte ihn am 3. Juni 1844, trotzdem von einer Seite nochmals heftige Vorwürfe gegen die Regierung erhoben worden waren, weil Basel in schmähliche Abhängigkeit von den französischen Beamten gerate.

Allmählich trug man auch die alten Mauern und Wälle ab und füllte die Gräben auf; weil aber die Enceinte noch nicht vollendet war, wurden die Zugänge zur Stadt provisorisch geschlossen; erst am Ende des Jahres 1846 war das ganze Werk vollendet. Das neue Eisenbahntor, aus rotem Sandstein gebaut und mit Zinnen geschmückt, war nach Berris Plan erstellt worden; nachts wurde es mit einem schweren Eisengitter geschlossen. Schon ein Jahr vorher, am 11. Dezember 1845 war der erste schweizerische Bahnhof, dessen Gestalt und Umgebung unser Titelbild wiedergibt, eingeweiht worden. Schweizerische, badische und französische Gäste waren zur Feier geladen. Vor den drei Königen, wo Seine Exzellenz der Bundespräsident Furrer, Bürgermeister von Zürich, abgestiegen war, zog eine Kompagnie mit klingendem Spiel auf und die Basler Standeshäupter machten ihrem politischen Gegner eine höfliche Visite. Am Nachmittag umstand eine gewaltige Menschenmenge den Bahnhof; ein Extrazug, geschmückt mit der Trikolore und den Wappen Basels und Straßburgs, brachte die französischen und elsässischen Behörden und Offiziere; Bürgermeister Burckhardt begrüßte sie in französischer Sprache; eine gleichfalls französische Festpredigt Pfarrer Preiswerks, des spätern Antistes, gab dem Akt die kirchliche Weihe. Abends war ein Bankett und ein Festkonzert im Theater, welches von 250 Kerzen so hell erstrahlte, „daß von dem Kranz reizender Damen und ihren gewählten Toiletten dem Beschauer nichts entging."

Im ganzen blieb das Verhältnis zwischen der französischen Bahn und den baslerischen Behörden freundlich; doch gab es auch bald Anstände; besonders konnten und wollten die Franzosen den Fahrplan nicht dauernd nach den Basler Sonntagsmandaten einrichten. Im ersten Jahr war es zwar geschehen; aber im Sommer 1846 kam der erste Zug doch gerade um 9 Uhr in Basel an. Der Rat befahl zuerst, daß die Omnibusse vor 9 Uhr am Bahnhof erscheinen und erst nach 10 Uhr von dort abgehen sollten; später durften sie nur im Schritt um die französische Kirche am Totentanz herumfahren.

Die Fortschritte der badischen Bahn hatten allerdings den Anschluß Basels an die französische Linie gefördert; aber es stand noch lange kein badischer Bahnhof in Kleinbasel. Entgegen den bestimmten Wünschen des Abgeordnetenhauses hielt die

badische Regierung noch daran fest, daß die Bahn die Richtung gegen Basel und nicht gegen Lörrach nehme. Zu Beginn des Jahres 1844 wurde bereits ein vorläufiger Vertrag entworfen und vier Pläne von Bahnhöfen lagen den Basler Kollegien zur Beratung vor. Doch pressierte es diesen gar nicht, da sie sich durch eine verfrühte Entscheidung bessere Bedingungen zu verscherzen fürchteten. Aber ebensosehr lag die Schuld der Verzögerung bei Baden; ein Wechsel im Ministerium und besonders neue Verhandlungen Zürichs mit Baden waren die Ursache.

Nach dem ersten Scheitern des Projekts der Bahn nach Basel suchte Zürich eine andere Verbindung. Die Aargauer hätten am liebsten die Eisenbahn durch den Bötzberg und das Fricktal nach Basel geführt; ihre Abgeordneten suchten in vertraulichen Unterredungen mit der Basler Kommission zu erfahren, ob die Stadt zu tätiger Mithilfe bereit wäre. Aber sie kamen gerade zu der Zeit nach Basel, da der Kampf um den Anschluß der französischen Bahn unmittelbar bevorstand; so gaben die Basler den Aargauern nur freundliche Worte und widerlegten die bekannten Vorwürfe, als ob Basel aus kurzsichtiger Selbstsucht den Warenzug gleichsam festhalten wolle; sie glaubten aber nicht an die baldige Möglichkeit einer solchen Bahn, besonders da das Kapital schwer aufzubringen und der Ertrag voraussichtlich klein sei. Baselland hatte seine Mitwirkung bereits so gut wie verweigert, und maßgebende Ingenieure erklärten den Bötzbergtunnel für unmöglich. Daher war es begreiflich, daß Zürich mit der aargauischen und der großherzoglichen Regierung verhandelte, um die Eisenbahn von Zürich über Baden und Koblenz auf das rechte Rheinufer zu führen, wo sie sich dann an die badische Rheinlinie anschließen sollte. Das Projekt dieser „Nordbahn" wurde zwar in der Schweiz nicht beifällig aufgenommen, weil sie großenteils über fremden Boden geführt werde, aber die Zürcher ließen sich dadurch nicht irre machen.

In diesem Zeitpunkt, es war im Frühling 1845, erschienen in Basel fast gleichzeitig zwei Schriftchen, das eine anonym, das andere von Bauinspektor Merian gegeschrieben, die so ziemlich denselben Plan enthielten. Was schon früher gelegentlich angeregt worden war, das wurde hier als ernsthaftes und klares Projekt den Baslern und Schweizern dargelegt: Basel muß seine Verbindung mit der übrigen Schweiz durch den Hauenstein suchen; Olten wird der Knotenpunkt eines schweizerischen Eisenbahnnetzes. Von hier aus soll Basel über Aarau mit Zürich und dem Bodensee, ferner mit Bern und dem Genfersee, und über Luzern und durch den Gotthard mit den italienischen Seen verbunden werden. Im Gegensatz zu der mehr badischen als schweizerischen Nordbahn schien hier der patriotische Plan einer schweizerischen Nationalbahn entworfen, mit dem Basel die Ehre des Vaterlandes rettete. Die Ingenieure Merian und G. Stehlin konnten tüchtige Vorstudien vorlegen; Peter Merian und andere Geologen erklärten den Hauensteintunnel für ausführbar. Rasch bildete sich

in Basel ein „Verein für eine schweizerische Centralbahn“ unter dem Präsidium des spätern Ratsherrn Karl Geigy und begann eine eifrige vorberatende Tätigkeit. So ging denn nun von dem immer zuwartenden Basel ein kühner und hoffnungsfreudiger Plan aus. Seine Wirkung war überall stark; Begeisterung, Spott und Ärger wurden wach. Die Basler Behörden verhielten sich vorläufig abwartend, auch ein Teil des Publikums wollte nichts davon wissen, zweifelte an der Möglichkeit oder spottete über die Abenteuerlichkeit der Sache. In der Westschweiz, auch in Luzern und Tessin besprach man sofort mit Interesse und eifriger Zustimmung das Projekt; aber höchst widerwärtig war es den Zürchern. Gerade jetzt, da es sich für sie um die Erreichung einer längst mühsam erstrebten Bahnverbindung handelte, kam dieser Plan, an dessen Ernst sie nicht glaubten. Sogar Bürgermeister Furrer sagte im Kantonsrat, die Basler wollten damit nur dem Zürcher Projekt ein Bein stellen. Die unglückliche Rivalität der beiden Handelsstädte wurde aufs neue gereizt. Man wollte in Zürich nicht an die Ausführbarkeit des unbequemen Planes glauben, dessen Gelingen zugleich einen Sieg des Gotthards über den Splügen bedeutet hätte. Man glaubte vielmehr vorauszusehen, durch die Nordbahn werde Basel aus einer reichen Speditionsstadt zu einer bloßen Eisenbahnstation und die mit schwerem Basler Geld erbaute Gotthardstraße werde künftig ganz verödet sein. Eine scharfe Zeitungsfehde begann; wieder bekam Basel den alten Vorwurf zu hören, es bekämpfe eben jede Eisenbahnverbindung mit Zürich, „um den Goldstrom bei sich zu behalten“. Die Neue Zürcher Zeitung tauschte mit der Basler Zeitung allerhand freundeidgenössische Liebenswürdigkeiten aus; den Vorwurf der Steckköpfigkeit und des prahlerischen Pochens auf den Geldsack quittierte der Basler Redaktor mit der Bemerkung: Selbstüberschätzung und Windmacherei überlasse man denen, die jedem Lokalereignis eine welthistorische Bedeutung abgewännen. Indes, als einige Monate später Furrer als Gast am Basler Eisenbahnfest weilte, pries er in einem liebenswürdigen Toast alle Behörden und Privaten Basels, die sich um die Gründung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes verdient gemacht hätten und noch machten.

Während der Verein für die Zentralbahn mit Erfolg in Solothurn und Bern Anknüpfung suchte und die Aargauer nochmals, doch wieder umsonst, von Basel Hilfe für eine linksrheinische Bahn nach Zürich wünschten, gewannen die Zürcher die badischen Behörden für ihr Projekt; im Sommer 1846 genehmigte die badische Kammer den vom Ministerium vorgelegten Entwurf einer Konzession an die zürcherische Nordbahn. Diese sollte also von Zürich über Baden, Koblenz, Waldshut und Säckingen zu einem noch nicht bestimmten Endbahnhof „in der Gegend des Grenzacher Horns“ führen, bis ihre Verbindung mit dem Endpunkt der badischen Rheinbahn erfolgt sei. Demnach schien also Basel einfach umgangen zu werden. Die Sache lag so, daß allerdings die badische Regierung Basel als den natürlichen Knotenpunkt beider Linien

angesehen, aber in bezug auf den Durchgangszoll und die Oberhoheit über den Bahnhof Forderungen gestellt hatte, die der Rat nicht zugestehen wollte. Zugleich wünschten die Wiesentaler immer noch dringend eine Umgehung der Stadt durch eine Verbindung von Haltingen mit Weil und Lörrach, von wo dann die Bahn über den Dinkelberg oder unter ihm hindurch ins Rheintal oberhalb Basels gelangen sollte. So war der Anschluß Basels an die badische Bahn, der auf bestem Wege geschienen hatte, gegen Ende der vierziger Jahre wieder ganz fraglich geworden. Der Rat wäre schließlich bereit gewesen, die Hälfte der Baukosten für die Strecke von der Leopoldshöhe bis zum Hörnli zu übernehmen, wenn die Bahn nicht nach Weil, sondern durch die Niederung über Basler Boden geführt werde. Aber die letzte Erklärung, die vor dem Ausbruch des Sonderbundskriegs von Karlsruhe kam, lautete, man baue vorläufig in der Richtung gegen Weil weiter. Tatsächlich war die Bahn 1848 erst bis Efringen vorgerückt, von wo ein Omnibusdienst die Reisenden nach Basel brachte.

Inzwischen schien die Idee der schweizerischen Zentralbahn eine feste Gestalt zu gewinnen. Am 22. Januar 1846 fand in Basel die Generalversammlung der provisorischen Gesellschaft zur Gründung einer schweizerischen Zentralbahn statt und Geigy berichtete über den Fortgang der Unternehmung. Es war viel gearbeitet worden; zwei Mitglieder des Verwaltungsrates hatten Studienreisen in England und Belgien gemacht, Gutachten waren eingeholt und die Kosten der verschiedenen Linien und des Tunnels, sowie die vermutliche Frequenz berechnet worden. Man glaubte die Durchbohrung des Hauensteins in 6 Jahren vollenden und die Kosten mit 3 Millionen bestreiten zu können; schon vorher sollte eine Pferdebahn die Verbindung über den Berg herstellen. Sobald die Genehmigung der verschiedenen Kantonsregierungen gewonnen war, wollte man die Aktiengesellschaft gründen. Bereits hatte Solothurn seine Einwilligung gegeben und von Baselland hoffte man dasselbe. Da tauchte dort eine sonderbare Idee auf, die mit eigentümlicher Gewalt viele Köpfe ganz betörte und berauschte, die Idee nämlich, eine Bahn, die, sei es von Zürich, sei es von Olten her durchs Baselbiet führe, müsse auf dem Birsfeld Halt machen. Hier aber, auf freiem landschaftlichem Boden, solle eine Stadt erstehen, die im Handel und im Wohlstand mit dem verhaßten Basel wetteifere. Von wem der Gedanke zuerst ausgesprochen worden war, ist ungewiß; in Basel wurde behauptet, die Zürcher hätten ihn den Landschäftlern eingeblasen, um die Konzession an die Zentralbahn zu verhindern; die Zürcher aber bestritten das. Jedenfalls zündete die Idee im Baselbiet. Am 22. April 1846 erfolgte der denkwürdige Beschluß des Landrates von Baselland: die Regierung solle mit einer Gesellschaft über den Bau einer Bahn von Birsfelden bis Olten unterhandeln, aber nur unter der Bedingung, daß auf dem Birsfeld ein Endbahnhof ohne Fortsetzung nach der Stadt erbaut werde. Die Debatte, die dem Beschluß vorausging, war nicht

weniger merkwürdig. Einige Redner vertraten die im Baselbiet stark verbreitete Meinung, die Eisenbahnen seien überhaupt ein Unglück für das Volk, weil sie die Verödung der Landstraßen brächten; auch Stephan Gutzwiller sah in einer Bahn für das Baselbiet nur ein notwendiges Übel und eine patriotische Pflicht gegen die Eidgenossenschaft; Nutzen werde das Land wenig davon haben. Aber einig war die Versammlung mit ganz wenigen Ausnahmen darin, daß von einer Eisenbahnverbindung mit der Stadt nicht die Rede sein dürfe. Was diese Verhandlungen, die mit einem kurzen, stillen Gebet eröffnet worden waren, an leidenschaftlichem Haß und Mißtrauen gegen Basel offenbarten, war erstaunlich und traurig zugleich. Stephan Gutzwiller erklärte ungefähr folgendes: Der Endbahnhof der schweizerischen Bahn muß schon darum in Birsfelden stehen, weil die drei Bahnhöfe, der französische, der badische und der schweizerische gleichsam drei Beine sind, von denen doch eines der Landschaft gehört. Hier beginnt erst die Schweiz; die Basler, die keine Schweizer in die Stadt hineinlassen, sind ja keine Schweizer. Baden, das seine Bahn auch nicht in Basel ausmünden läßt, wird vielleicht eine Brücke bei Hüningen und eine bei Birsfelden über den Rhein bauen lassen; so werden die hohen Abgaben an den Basler Toren und im Kaufhaus umgangen und wir bekommen die Waren billiger. Die neue Stadt auf dem Birsfeld wird dank ihrem freien Verkehr und Gewerbe Kaufleute und Handwerker aus allen Gauen der Schweiz anziehen und der neue Bahnhof bringt vielen Kantonsbürgern Anstellung und Brot. Kommt aber der Bahnhof der Zentralbahn nach Basel, so werden uns die Basler Handwerker mit ihren Produkten überschwemmen, ohne daß wir in der Stadt Gegenrecht finden; ja, die Stadt könnte mit Hilfe der Eisenbahn einen erneuten Unterjochungsversuch gegen das Land unternehmen! Daß bei den damaligen politischen Verhältnissen die zuletzt genannte Aussicht gelinde gesagt eine rhetorische Phrase war, wußte der kluge Gutzwiller selbst; auch mußte er wissen, daß von den gescholtenen Basler Zöllen, deren Höhe er übertrieb, der Transitzoll zum größten Teil der Landschaft zukam und von ihr einst höher verlangt worden war, als die Stadt gewünscht hatte. Richtig war dagegen die Ansicht des Landratspräsidenten Dr. Gutzwiller, an einem städtischen Bahnhof hätten die Landschäftler nur Bahnwärter- oder Kontrolleurstellen zu erwarten, während die Basler alle gut bezahlten Ämter für sich behielten. Ein rohes und wüstes Geschimpfe erhob sodann der alte Füllinsdorfer Jenni, der Erinnerungen aus der Zeit vor 1798 und aus den Wirren ins Feld führte: Einst haben uns die Basler Herren bei ihren Jagden zu Hunden gemacht und später sind sie als Mordbrenner zu uns gekommen. Aber wir wollen keine Basler Hunde mehr sein! Jetzt sucht die Stadt die Landschaft wieder zu betrügen, und wenn der Bahnhof nach Basel kommt, so lachen sie sich in die Faust und sagen: „Do hämmer si wieder!“ Der einstige Basler Professor W. Snell, der damals von seiner Berner Lehrstelle abgesetzt, aber von den Landschäftlern zum

Bürger und Landrat ernannt worden war und in einer Wirtschaft der zukünftigen Stadt Birsfelden Vorlesungen über Naturrecht hielt, sprach pathetisch von den Jesuiten und den Gefahren eines französischen Überfalls. „Wenn aber der Bahnhof auf dem rechten Birsufer steht, so stellt Baselland seine Batterien auf und es ist aus mit der Weiterfahrt der Franzosen.“ Birsfeldens Zukunft wurde von beiden Gutzwillern in rosigem Lichte ausgemalt; man wolle jetzt nicht glauben, rief der Landratspräsident aus, daß aus diesem Nazareth etwas werden könne, aber vor zehn Jahren sei es ja noch nichts gewesen und jetzt sei es schon bald eine politische Gemeinde. Ein einziger Redner, der einstige Basler Bürger Dr. Hug, wagte es, in scharfen und klugen Worten diese Zukunftsträume als töricht und unmöglich zu kritisieren, aber er zog sich damit allgemeine Entrüstung zu und wurde als Söldling Basels verdächtigt.

Der Beschluß des Landrats schien natürlich das Zustandekommen der Zentralbahn zu hindern, aber trotzdem verlangte die Gesellschaft die Konzession von Baselstadt, schon damit man ihren Ernst erkenne. Am 19. Mai 1846 nahm der Große Rat den von der Regierung umständlich vorberatenen Vertrag mit der Zentralbahngesellschaft an; der Bahnhof war vor dem Äschentor projektiert. Dem Regierungsrat von Baselland wurde aber der Landratsbeschluß bald unbequem, da die Gesellschaft bestimmt erklärte, unter den verlangten Bedingungen werde sie die Strecke nicht bauen. Auch fehlte es in der Schweiz nicht an Spott über den Birsfelder Zukunftstraum. So unterhandelte denn der basellandschaftliche Regierungsrat auf anderer Grundlage mit dem Komite der Gesellschaft und meinte, Baselland könnte auf den Endbahnhof verzichten, wenn ihm dafür ein direkter Anschluß an die Elsässerbahn garantiert würde. Aber das alles blieben Pläne. Denn die Zentralbahn war wohl gut, aber zu schlimmer Zeit erdacht worden. Auch ohne die Hemmungen von Baselland wäre die Sache ins Stocken gekommen; die wirtschaftlichen Nöte und die politischen Unruhen der Zeit mußten erst vorüber sein, ehe aus dem Projekt Wirklichkeit werden konnte. Im Jahr 1852 mußte das Werk ganz von vorne angefangen werden; aber die frühere Arbeit war doch nicht umsonst gewesen. Denn nun war man an Erfahrungen reifer; in Basel selbst hatte sich seither die Stimmung zugunsten einer schweizerischen Eisenbahn gewaltig geändert, und auch Baselland, Solothurn und Aargau drängten jetzt einmütig zum Handeln. Diese Neugründung der Zentralbahn gehört nicht mehr in den Rahmen unserer Darstellung, auch nicht der weitere Ausbau der badischen Bahn, wobei doch schließlich die natürliche Lage Basels zu ihrem Recht kam. Am 19. Dezember 1854 fuhr der erste regelmäßige Bahnzug von Basel nach Liestal, und gerade zwei Monate später wurde die Bahnstrecke von Haltingen nach Basel feierlich eröffnet.

Die Zeit, die unser Neujahrsblatt schildert, hat in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens einen besondern Reiz: es ist die Zeit der ersten Begeisterung,

der ersten großen Pläne und der ersten Torheiten und Ängste. Für Basel war die erste Eisenbahn das äußere Zeichen, daß die behagliche Abgeschlossenheit früherer Tage zu Ende ging.

Gemeinnützigkeit und soziale Fürsorge. Der wohltätige Sinn Basels hat sich auch in jenem Zeitraum bei manchem Anlaß gezeigt; es sei z. B. nur an das große Vermächtnis des 1844 verstorbenen Appellationsrats L. Paravicini erinnert. Aber nicht von einzelnen Hilfeleistungen und auch nicht von den vielen bestehenden Stiftungen zur Linderung von mancherlei Not sei hier die Rede, sondern vielmehr von den neuen Bestrebungen, die der besonderen Not der Zeit beizukommen suchten. Diese Not war in dem veränderten Wirtschaftsleben und Weltverkehr begründet. Daß sich im sozialen Leben große Wandlungen vollzogen, erfuhr auch der ruhige Basler Bürger. Die Zeitungen berichteten ihm von den großen Arbeiteraufständen in Frankreich, vom Elend der Fabrikarbeiter in Mülhausen, auch von den Lehren des Kommunismus, wie sie z. B. der in Zürich verhaftete Schneider Weitling in seinem „Evangelium des armen Sünders" predigte. In Basel selbst drang mit der Eisenbahn und mit der Steigerung des Verkehrs und des Fabrikbetriebs das neue Leben ein; die Zahl der Arbeiter, die von einem Tag auf den andern lebten und brotlos auf die Straße gestellt werden konnten, stieg jährlich, obschon man noch nicht von Proletariermassen reden konnte. Die Not dieser Klasse erforderte aber neue Fürsorge.

Zum erstenmal gab im Jahr 1837 die Arbeiterfrage der Regierung zu schaffen. Am 18. November reichten 163 Posamenter dem Rat eine Petition ein, in der sie sich über die plötzliche Entlassung von 20 Arbeitern in einer Fabrik beklagten; 40 andere müßten bald ihr Los teilen, da die Fabrikanten 60 französische Arbeiter aus Lyon und St. Etienne unter Zusicherung eines festen Lohns für 4 Jahre gedungen hätten. Die Petenten machten die Behörden auf die Gefahren aufmerksam, die eine solche willkürliche Arbeitsentziehung für die öffentliche Sicherheit und die wohltätigen Anstalten Basels haben könnte. Dieser Hinweis war bezeichnend: die Arbeiter wußten, was vielleicht die Behörde zum Einschreiten bringen konnte. Der Rat verwies die Sache an das Handelskollegium; das aber gab erst nach mehr als einem halben Jahr seinen Bericht ein. Darin war nun nur vom Schutz vor den Arbeitern, nicht vom Schutz der Arbeiter die Rede; denn die Fabrikanten hatten dem Kollegium schroff erklärt, sie behielten sich ihre Konvenienz in bezug auf das Verhältnis zu ihren Arbeitern vor und duldeten keine Einmischung in ihre innern Einrichtungen. Das Verhältnis der Fabrikherren zu den Posamentern sei nicht mit dem der Handwerksmeister zu ihren Gesellen zu vergleichen; denn die Regierung schütze die Zünfte vor auswärtiger Konkurrenz, die Fabrikanten überlasse sie sich selbst. So meinte denn das Kollegium, man könne gar keine Verfügung treffen, ohne der Freiheit der Industrie zu nahe zu treten; höchstens sollte man polizeiliche Maßregeln gegen fremde Arbeiter