Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Herausgeber: Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Band: 103 (1925)

Artikel: Basel im neuen Bund : Basel und der Ausbau der neuen Eidgenossenschaft, der Anschluss Basels an die Eisenbahnen, das Basler Gesundungswerk

Autor: Siegfried, Paul

Kapitel: Der Anschluss Basels an die Eisenbahnen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006956

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: 11.07.2025

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

Zweiter Abschnitt: Der Anschluß Basels an die Eisenbahnen.

Noch hatte die umgestaltete Eidgenossenschaft ihre innere Einrichtung nicht beendet, als schon ein neuer Abschnitt in der Geschichte Basels wie auch der Schweiz begonnen hatte, einer der wichtigsten und folgenschwersten: die Einbeziehung beider Gemeinwesen in den großen Weltverkehr durch die Eisenbahnen. Der ganze Vorgang umfaßt, was Basel betrifft, zwar etwa 60 Jahre und reicht deshalb mit seinem Anfang wie mit seinem Ende erheblich über die 28 Jahre von 1848—1875 hinaus, auf die sich unsere Darstellung beschränken will. Aber da Basels Eisenbahngeschichte ein Ganzes bildet, soll sie, wenn auch nur in ihren hauptsächlichsten Ereignissen, hier ganz erzählt werden. Zum Abschluß gelangt ist sie allerdings erst etwa vor 15 Jahren. Wenn aber nicht alle Zeichen trügen, hat heute das Auto, der auf den Landstraßen fahrende, durch Maschinenkraft getriebene Wagen, der weiteren Ausdehnung der Eisenbahnen über ihren jetzigen Stand hinaus ein Ende gemacht. Gewiß wird der Fernverkehr der Menschen und der Güter noch lange sich der bestehenden Bahneinrichtungen bedienen. Doch neue Eisenbahnstrecken werden in unserer Gegend wohl schwerlich mehr gebaut werden. So scheint die Entwicklung der Bahnen im Wesentlichen zum Abschluß gelangt. Wir können sie deshalb schon heute aus jener Entfernung betrachten, welche die Voraussetzung aller ernsthaften Geschichtsschreibung ist.

Im Jahre 1825 fuhr in England der erste mit einer Lokomotive bespannte und mit Personen besetzte Eisenbahnzug und 1829 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Auf dem Festlande folgte als erste 1835 die Bahn von Brüssel nach Mecheln. Im gleichen Jahre wurde in Deutschland die Strecke von Nürnberg nach Fürth eröffnet, 1837 die ersten Bahnen in Frankreich und Oesterreich. Nachdem 1838 Rußland und 1839 Italien und die Niederlande die neue Erfindung sich zu Nutzen gemacht, folgte im Jahre 1844 auch die Schweiz. Die sämtlichen sie umschließenden Länder hatten die Eisenbahn eingeführt; so kam sie jetzt von außen zu uns, und zwar naturgemäß zuerst an derjenigen Stelle der Grenze, wo unser Land sich am weitesten der Welt erschließt: in Basel.

Im Neujahrsblatt für 1912 hat Paul Burckhardt die Anfänge des Eisenbahnwesens in unserer Stadt beschrieben; das Wichtigste davon muß hier der Vollständigkeit der Darstellung wegen wiederholt werden.

Die Bestrebungen, durch das neue Verkehrsmittel mit Basel in Verbindung zu treten, beginnen Mitte der 1830er Jahre; der Lage der Stadt entsprechend gingen sie vom badischen Lande, von Zürich und von Frankreich aus. Die Regierung ernannte im Jahre 1837 eine Eisenbahnkommission und wies sie an, auf den Fortgang dieser drei Unternehmungen ein wachsames Auge zu haben und Voruntersuchungen über die Möglichkeit ihrer Verwirklichung anzustellen, allein nicht „selbsthandelnd" vorzugehen.

I. Der Anschluß an Frankreich.

Zuerst von den dreien kam der französische Plan zur Ausführung. Im Jahre 1839 rückte die im Bau begriffene Bahnlinie von Straßburg her der Basler Grenze immer näher. Doch schien die Eisenbahn vorläufig in St. Louis endigen zu wollen, bis wohin noch im gleichen Jahre der Betrieb

in Gang gesetzt wurde. Auf eine Anfrage der Eisenbahnkommission an die Bahngesellschaft, ob sie von sich aus die Bahn bis nach Basel zu führen gedenke, erfolgte eine unbestimmte Antwort. In Basel begann man sich jetzt lebhaft für und wider die Sache ins Zeug zu legen. Wer unbefangen die Dinge betrachtete, dem mußte es klar sein, daß Basel der naturnotwendigen Entwicklung sich nicht entziehen könne, selbst wenn es gewollt hätte. Denn eine Stadt von so unvergleichlich günstiger geographischer Lage, so führten die Eisenbahnfreunde aus, könne auf die Dauer vom Weltverkehr sich nicht absperren. Es sei also am besten, gleich zuzugreifen, um nicht an Verkehr zu verlieren, auch wenn es nur für kurze Zeit wäre. Ein wichtiger Grund für baldige Einführung der Bahn sei auch die Erleichterung und Vermehrung der Zufuhren und die dadurch zu erwartende Senkung oder doch Ausgleichung der Lebensmittelpreise.

Doch gegen diese Befürworter des neuen Verkehrsmittels erhob sich heftiger Widerspruch. Unsere öffentliche Moralität, wurde eingewendet, unsere alten eigentümlichen Sitten würden durch eine allzunahe Verbindung mit Frankreich und dem — schon damals ganz zur Fabrikstadt entarteten — Mülhausen gefährdet. Das Gleiche sei mit unserer politischen Unabhängigkeit gegenüber dem mächtigen Nachbarn der Fall, der als der Stärkere die Verträge doch nicht halten werde. Mit dem Bahnhof würde er bei uns festen Fuß fassen; auch würde wohl eine große französische Kolonie entstehen, die unsere katholische Bevölkerung in unerwünschtem Maße verstärken müßte. Und endlich kam auch noch der knorzige Krämergeist herangeschlurft, der vor 10 Jahren Basel ins Unglück gestürzt und keifte gegen die Bahn, weil auf ihr die Gewerbefreiheit einziehen könnte. Beschränkte Selbstsucht und kleinliche Angst, vielleicht auch noch ein bischen Heuchelei — das waren die hauptsächlichsten Gegner. Später in einer Großratssitzung im Mai 1843, kennzeichnete sie der überlegene Gelehrte Peter Merian ganz richtig mit der Frage: „Will sich denn Basel zur patriotischen Maxime jener Städtchen bekennen, die im Vertrauen auf ihre unumgängliche Lage ihr elendes Straßenpflaster nicht verbessern, um einerseits nichts ausgeben zu müssen, und andererseits aus den auf diesem Pflaster verunglückten Reisenden Nutzen zu ziehen?“

So ging es hin und her, bis man sich plötzlich Für oder Wider entscheiden mußte. Im Mai 1840 boten die zwei Basler Stehelin und Huber in Bitschweiler den Bau einer Bahn von Basel bis zur französischen Grenze an. Die Eisenbahnkommission trat mit ihnen in Unterhandlung, und ihr gegenüber glaubten die Unternehmer die Gewähr dafür leisten zu können, daß die Bahn bis St. Louis geführt und dort an die Straßburger Linie angeschlossen würde. Nachdem man zuerst beabsichtigt hatte, den Basler Endbahnhof oberhalb des Klingelberges, also in der Nähe des jetzigen Bernoullianums anzulegen, entschloß man sich für einen etwas abgeänderten Plan. Von St. Louis bis Basel war eine schnurgerade Strecke vorgesehen, so, wie sie bis zum jetzigen St. Johannbahnhof noch heute besteht. Von dort an sollte die Eisenbahn, um uns der heutigen Ortsbezeichnungen zu bedienen, immer in gleicher gerader Richtung weitergehen, zuerst genau dem Laufe der Vogesenstraße folgend, dann stadtwärts vom St. Johannring her das Chemiegebäude und die Strafanstalt durchschneiden, bis sie etwas unterhalb des Frauenspitals an der Schanzenstraße durch die Stadtbefestigung ins Innere Basels eingetreten wäre. Denn daß die Bahn nicht vor den Mauern Basels enden dürfe, sondern der Bahnhof in die Stadtbefestigung einbezogen werden müsse, das schien damals der Mehrzahl in den Behörden und in der Bevölkerung selbstverständlich. Man war in Basel eben noch ganz im mittelalterlichen Begriff der in der Befestigung eingeschlossenen, polizeilich und militärisch eine Einheit bildenden Stadt befangen. Die Unbequemlichkeit, die ein nach damaliger Anschauung weit draußen liegender Bahnhof für die Reisenden mit sich gebracht hätte, fiel nicht einmal entscheidend in Betracht für diejenigen, die sich ihn nur im Stadtinnern denken konnten. Gewichtiger schon erschien der Einwand, um einen solchen Bahnhof außerhalb der Stadt könnte ein übles Quartier sich ansammeln, das schwierig zu überwachen wäre. Am meisten

Eindruck aber machte die Erwägung, daß die Bahn unmittelbar aus dem Ausland in die Grenzstadt führte. Da wollte man ihren Endpunkt streng unter seiner Aufsicht halten; es sollte nicht möglich sein, daß von einem Bahnhof aus, der außerhalb der Mauern der Stadt lag, lichtscheue Anschläge gegen ihre Bürger ins Werk gesetzt würden. Die allgemeine Freischarenfurcht, die damals in der Basler Luft lag, verstärkte all diese ängstlichen Erwägungen. Es machte sich allerdings auch die andere Meinung geltend, daß man gerade auf diese Weise allfälligen feindlichen Unternehmungen den Weg ins Herz der Stadt weit öffne und deshalb besser täte, den Bahnhof vor den Mauern zu bauen. Der Vergleich mit dem hölzernen Pferde, das die verblendeten Trojaner einst voller Jubel in ihre Stadt gebracht, in dessen Bauche aber ihre Todfeinde verborgen waren, lag nahe und wurde in jenen Tagen oft gezogen.

All diese widerstreitenden Meinungen: Für oder gegen die Bahn, und unter den Eisenbahnfreunden: Bahnhof in oder vor der Stadt, all diese Meinungen kamen jetzt in den Sitzungen des Großen Rates zu zweien Malen ausgiebig zum Wort. Zuerst am 21. und 22. Februar 1841, als das Konzessionsbegehren der Herren Stehelin und Huber besprochen wurde. Nach hitzigem Wortgefecht genehmigte es schließlich der Rat mit 54 Ja gegen 24 Nein. Allein den Unternehmern gelang es nicht, innerhalb der ausbedungenen 4 Monate sich mit der Straßburgerbahn zu verständigen, die den Betrieb der Basler Strecke übernehmen sollte. Die Konzession fiel deshalb dahin. Nun nahm die französische Bahngesellschaft selbst sich der Sache an, und im Frühling 1843 kam ein neuer Vertrag mit der Regierung zu Stande, der im Wesentlichen das Gleiche wie der erste enthielt. Nachdem er am 17. April vom Großen Stadtrat, der die dabei auch beteiligte Stadtgemeinde zu vertreten hatte, mit knappem Mehr genehmigt worden war, beschloß am 5. Mai der Große Rat nach heftiger, während drei Tagen von einer gewaltigen Zuhörermenge verfolgten Redeschlacht mit einer Mehrheit von 4 Stimmen, auf die Beratung des Vertrages einzutreten. Die Eisenbahn hatte damit gesiegt, und dieser Sieg wurde noch dadurch verstärkt, daß die Regierung, die auf Weisung des Großen Rates vor dem endgiltigen Entscheid noch weiter mit den Franzosen verhandeln mußte, dabei bedeutend bessere Bedingungen erreichen konnte, als sie im ursprünglichen Abkommen enthalten waren. Der so bereinigte Vertrag wurde dann am 12. Juni 1843 vom Großen Rate genehmigt und der französischen Gesellschaft die Konzession für Bau und Betrieb erteilt.

Die Bahn wurde genau auf der schon von Stehelin und Huber in Aussicht genommenen Strecke von St. Louis nach Basel geführt. Nur machte sie an der heutigen Schanzenstraße vor der Stadtmauer Halt, anstatt sie dort zu durchbrechen, wie dies der erste Plan vorgesehen hatte. Der Große Rat hatte zwar beschlossen, der Bahnhof müsse innerhalb der Stadtmauer zu liegen kommen. Aber um Platz zu gewinnen, nahm man ihn nicht in die alte Stadt hinein, sondern unmittelbar vor ihren Mauerring, und diesen führte man um den Bahnhof herum neu auf. Die dortige neue Befestigung war ein regelrechtes Hornwerk mit Wall und Graben, Eskarpe, Kontereskarpe und Glacis; in ihre Enceinte fuhren die Eisenbahnzüge durch ein hübsches, von Architekt Melchior Berri gezeichnetes Stadttor mit mächtigen Fallgittern. Die um den französischen Bahnhof neuerrichtete Befestigungslinie zweigte, nach heutigen Begriffen gesprochen, etwas oberhalb des Frauenspitals von der alten ab und folgte der Klingelbergstraße bis zu ihrer Kreuzung mit der Pestalozzistraße, und hierauf dieser letztern. Dann lief sie über das Gebiet, wo heute das St. Johanns- und das Pestalozzischulhaus stehen, und erreichte die alte Befestigung wieder beim St. Johannstor. Diese fortifikatorischen Arbeiten führte als besonderer Vertrauensmann Basels der Genieoberst Hegner von Winterthur aus.

Am 15. Juni 1844 fuhr die französische Bahn zum ersten Male bis in die Stadt, und von da an verkehrten fünf Züge täglich zwischen Basel und Straßburg. Man brauchte für diese Reise etwa fünf Stunden, während man heute im Schnellzug in wenig mehr als zwei Stunden dorthin gelangt. Am 11. Dezember

1845 wurde der französische Bahnhof in Basel mit großen Feierlichkeiten eingeweiht. Er stand zwischen der jetzigen Strafanstalt und der Schanzenstraße auf dem Platze, der heute Schellenmätteli heißt. Das war der erste Bahnhof in der Schweiz, gleichwie die Strecke von der Elsässer Grenze bis zu ihm die erste Eisenbahn auf schweizerischem Boden war. Die Bahn von Zürich nach Baden, die in den Geschichtsbüchern häufig als solche bezeichnet wird, ist erst am 9. August 1847 eröffnet worden.

Noch vor Beginn des Betriebes der französischen Bahn bis nach Basel räumte vor dem neuen Verkehrsmittel, mit dem sie den Wettbewerb nicht aufnehmen konnte, die Rheinschiffahrt das Feld. Die Dampfschiffe, die seit 1832 den Rhein belebten und den Verkehr zwischen Basel und Straßburg, ja Mainz vermittelten, stellten im Frühling 1843 endgiltig ihre Fahrten ein, unmittelbar nach dem Großratsbeschlusse, der die Weiterführung der Bahn bis nach Basel gesichert hatte.

II. Der Anschluß an die Schweiz.

A. Die Zeit vor dem Sonderbundskrieg.

Zuerst in der Schweiz trug sich das allezeit regsame Zürich mit dem Gedanken einer Eisenbahn. Zur Zeit schon, da langsam der Bau der französischen Bahn das Elsaß herauf gegen die Schweizergrenze vorrückte. Die von Zürich geplante Linie sollte es mit Basel, dem großen Eingangstor der Schweiz verbinden. Man suchte damals noch Tunnelbauten wenn immer möglich zu vermeiden und wollte deshalb den Bötzberg umgehen. Die Bahn von Zürich nach Basel sollte, nachdem sie beständig dem Limmattal folgend unterhalb Turgi die Aare erreicht, den Lauf auch dieses Flusses bis zu seiner Einmündung in den Rhein begleiten, und dann beständig dem linken Ufer des Stromes entlang bis nach Großbasel sich ziehen. An der Spitze der Eisenbahngesellschaft Basel-Zürich, die am 19. Februar 1838 sich konstituierte, standen auch einige Basler, darunter Achilles Bischoff. Doch waren es in unserer Stadt nur wenige, die damals schon für die Sache sich erwärmten. Die Regierung verhielt sich sogar ganz ablehnend und erteilte die Konzession nicht. Bei der Einzahlung der Aktien sodann im Jahre 1840 versagte Basel in geradezu kläglicher Weise, und 1841 mußte die Gesellschaft sich auflösen. An Basels lauer, wenn nicht feindseliger Haltung war zumeist die Verwirklichung dieses ersten Planes gescheitert. Zum Teil beruhte dieses Benehmen auf der gewohnten Aengstlichkeit: man zweifelte noch daran, daß solch ein Unternehmen überhaupt durchführbar sei und wollte sein gutes Geld dabei nicht aufs Spiel setzen. Abneigung gegen die alte Rivalin Zürich, die jetzt auch politisch im feindlichen Lager stand, mochte bewußt oder unbewußt mitsprechen. Allein der Hauptgrund war, daß jetzt schon in Basel, zum mindesten in den fähigen Köpfen, der große Gedanke sich abzuzeichnen begann, der schließlich, weil er der richtige war, allen Widerständen zum Trotz den Sieg erringen sollte: die Bahn von Basel nach der inneren Schweiz auf dem kürzesten Wege durch den Hauenstein ins Aaretal und weiter ins Herz des Landes nach Süden zum Gotthard. Also die schweizerische Centralbahn. Zürich aber, von seiner geographischen Lage ganz auf die Bündner Pässe, vor allem den Splügen gewiesen, war der natürliche Feind der Centralbahn- und Gotthardlinie, die ihm einen großen Teil seines Verkehres zu entziehen drohte. Es bedurfte der geistigen Fähigkeiten eines Alfred Escher, um endlich zu erkennen, daß der Kampf gegen den Gotthard aussichtslos und deshalb eine möglichst direkte Zufahrt Zürichs zu diesem Passe anzustreben sei. Er hat seinen Heimatkanton davon überzeugt, und deshalb hat dann vierzig Jahre später beim Bau der Gotthardbahn Zürich nicht etwa nur gute Miene zum bösen Spiel gemacht, sondern unter Eschers Leitung sich in hervorragender Weise an ihrem Zustandekommen beteiligt.

Der Hauenstein-Gedanke wurde in Basel zum ersten Male im Jahre 1845 öffentlich dargelegt, in zwei Schriftchen, die verfaßt waren von dem Ingenieur Andreas Merian, dem Erbauer der jetzigen Straße über den Hauenstein, und dem Industriellen Georg Stehlin in Schöntal, dem Bruder des

Ratsherrn und spätern Bürgermeisters J. J. Stehlin. Bald darauf bildete sich in Basel der „provisorische Basel-Olten-Eisenbahnverein“ unter Ratsherr Karl Geigy. Am 22. Januar 1846 fand hier seine erste Generalversammlung statt; was dabei Geigy von den Vorarbeiten berichten konnte, lautete günstig. Schon hatte Solothurn seine Einwilligung gegeben, von den beiden Basel erhoffte man bestimmt dasselbe und allbereits konnte kein Zweifel mehr sein, daß auch Luzern und Tessin, die künftigen Gotthardkantone, sowie das mächtige Bern den Hauenstein im Kampfe gegen Zürich unterstützen würden. Man trennte sich mit der Absicht, so bald als immer möglich mit dem Bau zu beginnen.

Da tauchte plötzlich eine Schwierigkeit auf, die niemand erwartet hatte. Die ländliche Bevölkerung in der Schweiz stand zwar im allgemeinen den Bahnen nicht gerade freundlich gegenüber. Sie befürchtete eine Verödung der Landstraßen und deshalb den Zusammenbruch der Wirte und Fuhrhalter — dies umsomehr, als, wie man meinte, die Fremden nunmehr das Land auf der Bahn nur noch im Fluge durchfahren und nicht mehr längere Zeit in der Schweiz sich aufhalten würden. Auch für den einheimischen Ackerbau erwartete man großen Schaden: die erleichterte Einfuhr ausländischen Getreides würde den Preis des einheimischen Brotes hinabdrücken. Doch offen war noch keiner der landwirtschaftlichen Kantone gegen die Bahn aufgetreten: sie mochten alle einsehen, daß deren Kommen doch nicht mehr zu verhindern war. Auch Baselland stimmte jetzt, obschon durchaus nicht begeistert, der Eisenbahn zu. Jedoch nur unter einer höchst seltsamen Bedingung.

Am 22. April 1846 wies der basellandschaftliche Landrat die Regierung an, sie solle die Verhandlungen wegen des Bahnbaues nach Olten über landschaftliches Gebiet eröffnen; doch dürfe sie ein Abkommen nur unter der Bedingung schließen, daß unter keinen Umständen die Linie bis nach Basel geführt werde. Sie sollte in Birsfelden in einem Kopfbahnhof enden, denn das verhaßte Basel dürfe keinen schweizerischen Bahnhof erhalten. Birsfelden aber mit seinem Kopfbahnhof sollte zur Großstadt auf „freiem“ Landschäftler Boden erwachsen, zur furchtbaren Nebenbuhlerin Basels. Ja, im Geheimen mochte wohl mancher hoffen, Birsfelden werde über kurz oder lang die Stadt Basel wirtschaftlich zur Bedeutungslosigkeit hinabdrücken. Der Groll gegen die Stadt war damals in der Landschaft noch so allmächtig, daß er diesen Beschluß hatte hervorbringen können, ein treffliches Beispiel dafür, wie dumm der Haß auch sonst gescheite Leute machen kann. Denn eine Zeitlang glaubten die Landschäftler tatsächlich allen Ernstes, nicht nur die Centralbahngesellschaft, sondern auch Frankreich und das Großherzogtum Baden, von dessen Eisenbahnpolitik noch zu reden sein wird, würden der basellandschaftlichen Zukunfts-Großstadt Birsfelden zu Liebe zu diesem Plane der wirtschaftlichen Abschnürung und Erdrosselung Basels sich hergeben. Man sah, von diesem Traumbilde beglückt, schon eine Brücke über den Rhein bei Hüningen die französische mit der badischen Bahn verbinden, diese badische Bahn dann in weitem Bogen nördlich um das baslerische Gebiet herumfahren, oberhalb Basels wieder an den Rhein zurückkehren, und — auf einer zweiten Rheinbrücke — nach Birsfelden übersetzen, um im dortigen Bahnhof einzumünden. In Wirklichkeit konnte, ganz abgesehen von der Eisenbahngesellschaft, natürlich weder Baden noch Frankreich auch nur einen Augenblick im Ernst daran denken, der geographischen Lage des eben einfach nicht zu umgehenden Basels in dieser Weise ins Gesicht zu schlagen und dadurch das eigene Unternehmen aufs Schwerste zu schädigen. Denn immer und überall noch hat sich's gerächt, wenn der Bau einer Eisenbahn nicht nach den natürlichen Verhältnissen sich richtete, sondern nach den Hirngespinsten zwängerischer Menschen.

Im höchsten Grade willkommen dagegen war dieser spassige Birsfelder Plan den Zürchern, so sehr willkommen sogar, daß man den Eindruck nicht los werden kann, er habe nicht in Liestal, sondern in Zürich das Licht der Welt erblickt. Denn hartnäckig hielten die Zürcher an ihrem Plane einer Bahn dem Rheine nach fest. Sie wußten wohl: wenn Baselland auf dem Birsfelder Plane beharrte, so kam die gefährliche Nebenbuhlerin, die Basel-Olten-Bahn, nicht zu Stande und war endgiltig aus dem Felde

geschlagen. Deshalb bestärkte man von Zürich aus die Baselbieter aufs Kräftigste in ihrem Birsfelder Traume. Trotz allem sollte er nicht lange währen.

Der Basler Centralbahnverein ließ sich durch dieses Zwischenspiel nicht beirren und setzte die Vorarbeiten ruhig fort. Schon am 19. Mai 1846 erteilte der Große Rat von Baselstadt dem Vertrag die Genehmigung, den der Kanton mit der Bahnunternehmung abgeschlossen hatte. Die Konzession wurde erteilt, und der Bahnhof sollte vor das Aeschentor zu stehen kommen. Der basellandschaftlichen Regierung aber erklärte der Bahnverein ganz kühl, er werde sich auf den Birsfelderplan niemals einlassen und eher die Bahn überhaupt nicht bauen. Zugleich fing auch der Mutz vernehmlich zu brummen an. Der wollte sich den ihm am Herzen liegenden Hauenstein durch diese Birsfelder Schrulle nicht gefährden lassen, und mit dem damals ganz radikal regierten Beschützer Bern konnte es das radikale Baselland nicht wohl verderben. So gab man denn in Liestal nach: lieber eine Bahn durch das Ländchen, die halt in Gottesnamen bis nach Basel fuhr, als gar keine. Denn daß von Zürich nichts zu erwarten war, das hatte man bald einsehen müssen, so gut wie das, daß das eigene Interesse bei Basel lag. Die basellandschaftliche Regierung bahnte weitere Verhandlungen an. Die Großstadt Birsfelden, die Besiegerin Basels, mit ihrem weltverkehrdurchfluteten Kopfbahnhof verkroch sich still und für immer vor dem schallenden Gelächter gesamter Eidgenossenschaft. Zürich allerdings hatte nicht wenig Mühe, ein ernstes und gänzlich unbeteiligtes Gesicht zu wahren . . . Doch bald verging den Schweizern das Lachen; der Sonderbundskrieg brach im folgenden Jahre aus und machte allen Unterhandlungen und Eisenbahnplänen bis auf weiteres ein Ende.

B. Die Zeit nach dem Sonderbundskrieg.

Es war nicht ganz die alleinige Schuld Basels gewesen, daß der erste Zürcher Eisenbahnplan ums Jahr 1840 zu nichte geworden war. Ein anderes kam dazu: vom Ende der 1830er Jahre an gestalteten sich die innerpolitischen Verhältnisse der Schweiz immer schlechter und gingen bald in die schweren Wirren über, denen nach fast zehnjähriger Dauer beständiger Beunruhigung dann erst der Sonderbundskrieg ein Ende machte. Das Schweizer Kapital war während dieser Zeit verschüchtert und hielt aufs äußerste zurück, sodaß an größere Eisenbahnbauten aus schweizerischem Gelde nicht zu denken war. An solchen kam denn auch damals nur die kleine Strecke Baden-Zürich zu Stande.

Doch während die Eidgenossen fast völlig in ihren innern Streitigkeiten aufgingen, baute das Ausland in aller Stille eine Bahn nach der andern aus. Nicht lange mehr wäre es gegangen, so wäre die Schweiz vom großen Weltverkehr abgeschnitten, sie wäre umfahren gewesen.

Es war deshalb auch in dieser Hinsicht die höchste Zeit, daß jetzt mit der neuen Bundesverfassung von 1848 die Schweiz in einen Zustand der Ruhe und Sicherheit eintrat und diesen für sie zum Mindesten ebenso lebenswichtigen Dingen sich zuwenden konnte, wie es Jesuiten und Klöster waren. Und glücklicherweise war die neugeschaffene eidgenössische Zentralgewalt nun in der Lage, auch auf diesem Gebiete mit der erforderlichen Entschiedenheit vorzugehen. Artikel 21 — wörtlich gleich wie der heutige Artikel 23 — der Bundesverfassung, im Hinblick vornehmlich auf die Eisenbahnen erlassen, gab dem Bunde das Recht zur Errichtung öffentlicher Werke im Interesse der Gesamtheit und rüstete ihn zu diesem Behufe auch mit der Befugnis der Enteignung gegen volle Entschädigung aus. Jetzt wollte die Bundesversammlung angesichts der Streitigkeiten von Basel und Zürich endlich zur Klarheit gelangen und den Entscheid für die Bestrebungen der einen oder der andern Stadt herbeiführen. Am 18. Dezember 1849 beauftragte sie den Bundesrat, ihr einen Bericht darüber zu erstatten, wie auf die zweckmäßigste Art ein allgemeines schweizerisches Eisenbahnnetz erstellt werden könne.

Die schweizerische Landesregierung ersuchte zwei ausgezeichnete englische Ingenieure um ihre Meinung: Robert Stephenson, den Sohn des noch berühmten Georg, des Erfinders der Lokomotive,

und H. Swinburne. Sie sollten sich namentlich auch darüber aussprechen, welches die wichtigsten und deshalb zuerst zu erbauenden Linien seien, und ob die Verbindung Basels mit der innern Schweiz geradenwegs durch den Jura oder dem Rhein entlang zu bewerkstelligen sei. Man sieht: auch der Bundesrat legte das Hauptgewicht auf Basel; auch er betrachtete es als den wichtigsten Punkt des gesamten zukünftigen Bahnverkehres der Schweiz. Am 12. Dezember 1850 lieferten die Engländer ihr Gutachten ab; Wilhelm Schmidlin von Basel hatte es übersetzt. Ihr Entscheid fiel für Basel, denn sie kamen genau zu den gleichen Schlüssen wie die beiden Basler Broschüren von 1845.

Das Wichtigste für die Schweiz, führten sie aus, ist die Verbindung Basels, ihres großen Marktes, mit den Alpenpässen, und mit Zürich, dem Hauptsitze ihrer Manufakturindustrie. Für diese Verbindung ist die von Basel erstrebte Hauensteinlinie dem zürcherischen Projekte der Rheinlinie bei weitem vorzuziehen. Die Strecke von Basel auf dem geradesten Wege nach dem Aaretal ist der Schlüssel des gesamten schweizerischen Eisenbahnnetzes. Auf dem geradesten Wege: sofort vom Rhein sich entfernend durch das Gebirge, und nicht es umgehend, dem Lauf von Rhein und Aare entlang. Olten wird zum großen schweizerischen „Eisenbahnkreuz". Von dort strahlen die Bahnen nach der Ost- und Westschweiz und nach Süden zum Gotthard aus. Der Jura und seine Durchbohrung ist kein unüberwindliches Hindernis; im Gegenteil: die Hauenstein- wird billiger als die Rheinlinie zu stehen kommen.

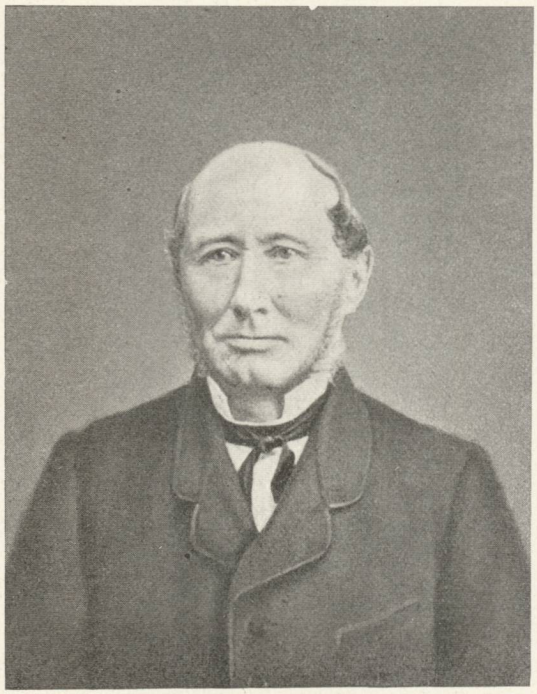
Für Steigungen über 17‰ wird allerdings die Kraft der Lokomotiven nicht ausreichen; doch kommt auf der Strecke von Basel nach Olten, wie die Experten sie vorschlugen und wie sie dann im Wesentlichen auch ausgeführt worden ist, eine so starke Steigung nur einmal vor: zwischen Buckten und Läufelfingen. Auf solchen Strecken, von den Experten schiefe Flächen genannt, wird der Betrieb durch Drahtseilbahnen besorgt, durch die Einrichtung also, die wir, wenn auch in etwas anderer Anwendung, so doch in ihren Grundzügen völlig gleich, noch heute vielfach beobachten und benützen können. Gefüllte Wasserwagen stehen am obern Ende dieser schiefen Flächen, wenn der Zug — oder Convoi, wie man sich damals ausdrückte — von unten das Tal heraufkommt. Diese obern, gefüllten Wasserwagen sind durch ein am Boden zwischen den Schienen laufendes Drahtseil mit leeren Wasserwagen verbunden, die am Fuße der schiefen Fläche in einem Ausweichplatze bereit stehen. Sowie nun der Eisenbahnzug an ihnen vorbei vor den Ausweichplatz gefahren ist, kommen sie heraus und schließen hinten an den Zug auf. Dann werden die gefüllten Wasserwagen auf der Höhe der schiefen Fläche nach abwärts in Bewegung gesetzt und ziehen durch ihre Schwere am Drahtseil die leeren Wasserwagen und mit ihnen den Eisenbahnzug hinauf, den diese vor sich hinstoßen. Oben angekommen tritt der Zug aus dem Bereiche des auf der schiefen Fläche feststehenden Drahtseilbetriebes heraus und setzt seinen Weg wie vorher hinter der Lokomotive fort. Die nunmehr am Fuße der Ebene stehenden Wasserwagen werden entleert, die oben leer angekommenen gefüllt, und die Einrichtung ist aufs neue zur Beförderung von Zügen die schiefe Fläche hinauf bereit. Nach abwärts durchfahren sie die Züge mit ihrer Lokomotive allein. Zu Gunsten dieses Drahtseilbetriebes führten die Experten außer seiner Zweckmäßigkeit auch seine Billigkeit an, da hier das wohlfeile Wasser an Stelle der teuren Dampfkraft trete.

In Bezug auf die Bahnhofanlagen in Basel bemerkten endlich die beiden Ingenieure, es wäre besser gewesen, wenn man, wie ursprünglich geplant, schon anfangs die Straßburgerlinie höher gelegt und für sie und die Schweizerbahn eine gemeinsame Station errichtet hätte.

Ueber die Frage sodann, wie die zum Bau und Betrieb des schweizerischen Eisenbahnnetzes notwendigen Geldmittel zu beschaffen seien, ließ sich der Bundesrat ebenfalls ein Gutachten erstatten. Mit dieser Aufgabe betraute er zwei Schweizer: den Ingenieur J. M. Ziegler von Winterthur und den Ratsherrn Geigy von Basel.

Den Großkaufmann Karl Geigy (1798—1861) haben wir schon im Jahre 1846 als Präsidenten des ersten Centralbahnvereins getroffen, den der Sonderbundskrieg verhinderte, ans Ziel zu gelangen. In Eisenbahnsachen durfte er als maßgebender Sachverständiger gelten, und über seine Tüchtigkeit als Verwaltungsmann hatte er sich nicht nur in der Bank in Basel und beim Kreditverein, sondern auch im Dienste der Oeffentlichkeit ausgewiesen: als Mitglied der Kaufhauskommission und des Finanzkollegiums, seit 1847 der baselstädtischen Regierung.

Als Sekretär, allerdings in sehr selbständiger Stellung, wurde den beiden Experten Dr. Wilhelm Schmidlin von Basel beigegeben, damals Hauptlehrer am Real-Gymnasium. Er ist der einzige der am wirtschaftlichen Ausbau der neuen Eidgenossenschaft hervorragend beteiligten Basler, der nicht dem Kaufmannsstande angehörte; doch war auch er entschiedener Anhänger des Freihandels. Im Jahre 1810 zu Basel als Sohn armer Eltern aus Giebenach im Kanton Baselland geboren, studierte er mit Hilfe von Wohltätern und der Gemeinnützigen Gesellschaft Nationalökonomie und Mathematik; durch seine späteren Leistungen hat er der Oeffentlichkeit diese Förderung reichlich vergolten. Wegen seines kräftigen Eintretens während der Wirren für die Sache der Stadt schenkte ihm diese ihr Bürgerrecht. Die Münzreform erleichterte er durch eine im Auftrag der Regierung geschriebene aufklärende Schrift „Das neue Geld"; jetzt arbeitete er als Sekretär der Eisenbahnexperten die schwierigen Berechnungen aus, die ihren Beratungen zu Grunde gelegt werden mußten, und beteiligte sich mit Erfolg an ihren mündlichen Auseinandersetzungen. Die Abhandlung „Der Einfluß der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der nicht industriellen Teile der Schweiz", die er zu dieser Zeit verfaßte, wurde als Bericht des eidgenössischen Post- und Baudepartements der Eisenbahnkommission des Nationalrates eingereicht. Schmidlin, ein eifriger Förderer menschenfreundlicher Werke, ist 1852 Rektor des Realgymnasiums und 1857 Centralbahndirektor geworden; 1872 ist er gestorben.



Dr. Wilhelm Schmidlin (1810—1872).

Es darf also gesagt werden, daß auch im schweizerischen Eisenbahnwesen um jene Zeit Basel die gleiche hervorragende Stellung einnahm, wie das in den eidgenössischen Post-, Zoll- und Münzsachen der Fall war. Hier bei den Eisenbahnen war es nicht nur durch Geigy und Schmidlin vertreten; mit ihnen waren in beständigem Meinungsaustausch Achilles Bischoff und Speiser.

Man hatte sich zu entscheiden, ob Bau und Betrieb der Eisenbahnen der privaten Unternehmertätigkeit zu überlassen oder dem Staate vorzubehalten sei. Und wenn man sich zum zweiten entschloß, so gab es drei Möglichkeiten: Bund, Kantone, oder beide gemeinschaftlich.

Es ist nun eine der merkwürdigsten Erscheinungen der neuern Schweizergeschichte, daß die Forderung nach Staatsbau und Staatsbetrieb der Eisenbahnen weitaus am entschiedensten gerade in Basel erhoben wurde, in Basel, das damals in seiner großen Mehrheit politisch noch völlig konservativ war. Wohl traf dies nach damaligen Begriffen auf diejenigen Basler nicht ganz zu, deren große Verdienste um die wirtschaftliche Ausgestaltung der neuen Eidgenossenschaft wir kennen gelernt haben. Von ihnen

hat kaum einer den Basler Konservativen angehört, sondern sie waren fast alle Glieder der Mittelpartei, die ungefähr gleichzeitig mit der radikalen zu Beginn der 1840er Jahre entstanden war. Ihr haben, man darf wohl sagen, weitaus die meisten bedeutenden Männer angehört oder doch nahegestanden, die Basel in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hervorgebracht hat. Von den Radikalen schied manche dieser Mittelparteiler, in der eidgenössischen Politik wenigstens, eigentlich nicht viel anderes als die bessere Kinderstube. Entschieden allerdings betonten sie sich als Gegner des Einheitsstaates: nur da wollten sie etwas den Kantonen entziehen und es dem Bunde zuweisen, wo es zum Besten des Landes unbedingt notwendig war. Vor allem aber waren sie dem Sozialismus gründlich abhold, dessen Versuche in Frankreich eben erst kläglich verunglückt waren. Der allgemeine Zug der Zeit ging nach der gleichen Richtung hin: der Grundsatz des Manchestertums, das „Laissez faire, laissez aller" stand in voller Blüte, und die Wohlfahrt aller glaubte man nicht besser zu befördern, als indem man dem unbeschränktesten Wettbewerb vollkommene, durch keinerlei gesetzliche Vorschriften gehemmte Freiheit ließ. Und trotzdem unterdrückten diese Männer ihre Abneigung gegen den Staatsbetrieb und traten für die Staatsbahnen ein, in der oder jener Form. Für sie bedeutete das ein großes inneres Opfer; aber sie brachten es, weil sie es für das Wohl der Allgemeinheit als unerläßlich erachteten.

Achilles Bischoff hatte schon im Jahre 1845 bei der Einweihung des französischen Bahnhofs in Basel in feuriger Rede die Schweizerischen Bundesbahnen hochleben lassen. Er war Anhänger des reinen Staatsbetriebes durch den Bund, wie wir ihn heute haben. Ihm schloß sich in der Hauptsache Schmidlin an, und Speiser erklärte sich ebenfalls für die Staatsbahnen. Zwar war gerade er der entschiedenste Gegner der Staatsvergottung. Er sah schon damals die Zeit kommen, „wo alle Selbständigkeit im Volke erstickt ist, der Staat für alles sorgen muß, der Staatsdienst als eine Versorgungsanstalt betrachtet wird und die Interessen des Volkes zur Nebensache herabsinken." Nach Speisers Ansicht soll deshalb die Tätigkeit des Staates streng auf dasjenige beschränkt sein, was wirklich nur er zweckmäßig durchführen kann. Dies ist nach Speiser bei den Eisenbahnen der Fall. Sie sind nichts anderes als vervollkommnete Landstraßen; jeder muß sich ihrer bedienen, wenn er nicht hinter den andern zurückbleiben will. Die unabänderliche Gewalt der Tatsachen verleiht ihnen eine Alleinherrschaft, ein Monopol auf dem Gebiete des Verkehrs. Nie aber, ist Speisers Ueberzeugung, nie darf ein Monopol in Privathänden gelassen werden; man darf sich nicht der Gefahr aussetzen, daß diese es zum Schaden der Allgemeinheit mißbrauchen. Es bleibt kein anderer Weg: der Staat muß den Bahnbetrieb übernehmen, und zwar der Bund und die Kantone gemeinsam, wobei der Bund das maßgebende Wort zu sprechen hat.

Der bundesrätliche Experte Karl Geigy, den ebengenannten gesinnungsverwandt und grundsätzlich auch ein Freund der Staatsbahnen, erkannte aber, wie die spätere Entwicklung gezeigt hat, mit erstaunlicher Sicherheit, was für den Augenblick möglich und was unmöglich war. Er schlug deshalb in seinem Gutachten einen Mittelweg vor: eine Verbindung von Staats- und Privatbetrieb, wobei jedoch der Staat das Uebergewicht haben sollte. Der Staat, und zwar der Bund, sollte die Bahnen bauen, und Bund und Kantone sollten durch gemeinsam bestellte Verwaltungsräte deren Betrieb leiten. Jedoch nicht Staatsanleihen, wie Speiser und Schmidlin es wollten, sollten das Geld für den Bahnbau liefern, sondern unmittelbar die Privatbeteiligung durch Erwerb von „Eisenbahn-Partialen", eine Art von Aktien. Da man den voraussichtlichen Reinertrag der Bahnen nur auf 2—3% des für sie verwendeten Kapitales anschlug, würden Bund und Kantone zusammen diesen Aktien ein Zinsminimum von $3^1/_2$% verbürgen; der Bund hätte von der hiefür nötigen Summe ein Drittel, die an der Bahn beteiligten Kantone zwei Drittel aufzubringen. Mit dieser Zinsgarantie war auch der Experte Ziegler einverstanden, der sich im Uebrigen von den manchesterlichen Grundsätzen nicht zu lösen vermochte und somit Privatbau und Privatbetrieb empfahl.

Der Bundesrat entschied sich für die Ansicht Geigys und arbeitete in dessen Sinne beförderlich seinen Vorschlag an die Räte aus. Doch ließ der Bericht der nationalrätlichen Kommission, die ihn zu begutachten hatte, bis zum Mai 1852 auf sich warten. Ihre Mehrheit, für die Peyer im Hof den Bericht verfaßt hatte, trat für die reinen Staatsbahnen ein, vom Staate gebaut und betrieben, womit die Geigy'sche Zinsengarantie wegfiel. Dieser Mehrheit gehörten neben andern auch Achilles Bischoff und Stämpfli an. Die Minderheit unter Alfred Escher von Zürich war für Privatbahnen. Aber als es jetzt im Juli zur entscheidenden Abstimmung kam, da ließ in beiden Räten — einzig im Ständerat kam es zu einer kurzen und unbedeutenden Diskussion — die große Mehrheit der Freisinnigen den Staatsbau im Stich, und neben den Baslern trat für ihn nur noch der linke, halbsozialistische Flügel der Radikalen unter Stämpfli ein. Die Freisinnigen aus der Ostschweiz stimmten teils dagegen, um den baslerischen Vorschlägen nicht Recht geben zu müssen, teils weil sie Eisenbahnpolitik auf eigene Faust nach den Lokalinteressen ihrer Landesgegend treiben wollten. Die Ur- und Westschweiz war gegen die Staatsbahnen aus föderalistischer Gesinnung: die Bundesgewalt sollte nicht noch mehr gestärkt werden, indem man ihr das wichtige Verkehrsmittel unterordnete. Wieder andere stimmten aus der wohl unbegründeten Furcht dagegen, der finanziell noch nicht gut ausgerüstete Bund könnte die Last nicht tragen. So wurden die Staatsbahnen im National- und Ständerat mit großer Mehrheit abgelehnt. Es fiel damit ein Entscheid über die Gestaltung des schweizerischen Eisenbahnnetzes weg, etwa an Hand der Vorschläge der englischen Ingenieure. Das ging ja jetzt den Bund gar nichts mehr an und war ganz in die Hand der 25 Kantone und der privaten Unternehmer gelegt. Die konnten bauen, wie's ihnen paßte. So stand es im Bundesgesetz über Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852. Alles war vollständig der privaten Tätigkeit überlassen; das Recht zur Erteilung von Eisenbahnkonzessionen stand nicht dem Bunde, sondern den Kantonen zu. Die Bundesversammlung mußte allerdings die kantonalen Konzessionen bestätigen, hatte aber gar keinen Einfluß auf ihren Inhalt. Nur wenn ein Kanton die Konzession verweigerte, dann konnte die Bundesversammlung selbst die sog. Zwangskonzession erteilen.

Karl Geigy (1798—1861).

Hätte man auf die maßgebenden Basler gehört, die Schweiz hätte in der einen oder andern Form ihre Staatsbahnen fünfzig Jahre früher erhalten. Es wäre ihr damit — vernünftige Leitung der Bahnen natürlich vorausgesetzt — in bedeutend kürzerer Zeit ein besser durchdachtes, die einzelnen Landesteile gerechter berücksichtigendes Bahnnetz verschafft worden. Dann wäre nach einheitlichem Plane gebaut worden, anstatt, wie es nun zum großen Teile geschah, nach Kirchturmsinteressen oder gar nach Einflüsterungen gewöhnlichsten Konkurrenz- und Kantönlineides. Manch unsinnige, für jeden Vernünftigen von allem Anfang an als völlig lebensunfähig erkennbare Linie wäre nicht gebaut, und damit manch großer und schmerzlicher Verlust für unsere schweizerische Volkswirtschaft verhütet worden.

Im Laufe der Jahre wurden diese Mißstände immer fühlbarer und führten schließlich dazu, daß 1872 ein neues Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen erlassen wurde. Es bedeutete einen kräftigen Schritt nach vorwärts auf dem Wege der Vereinheitlichung: fortan erteilten nicht mehr die Kantone, sondern der Bund die Konzessionen; er hatte somit in allen Eisenbahnsachen das entscheidende Wort zu sprechen. Artikel 26 der Bundesverfassung von 1874 gab ihm dann auch ausdrücklich das Gesetzgebungsrecht in Eisenbahnsachen, und 1898 am 20. Februar wurde der letzte Schritt getan, indem das Schweizervolk mit 386,000 gegen 174,000 Stimmen die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen beschloß, die damit zu den heutigen Bundesbahnen wurden. Baselstadt blieb damals der Haltung seiner Fachmänner vor 50 Jahren treu; es stellte bei 14,300 Stimmberechtigten 9497 Ja und 3366 Nein. Es hatte sich freilich manches verändert: die Nein entstammten jetzt meist gerade denjenigen Kreisen, denen einst die baslerischen Befürworter der Staatsbahnen angehört hatten.

Dies in den wesentlichsten Zügen die erste Entwicklung des Eisenbahnwesens im neuen Bunde und Basels Mitarbeit daran. Betrachten wir nun, wie sich unter dieser Ordnung der Dinge das baslerische Eisenbahnwesen entwickelt hat.

1. Die Schweizerische Zentralbahn.

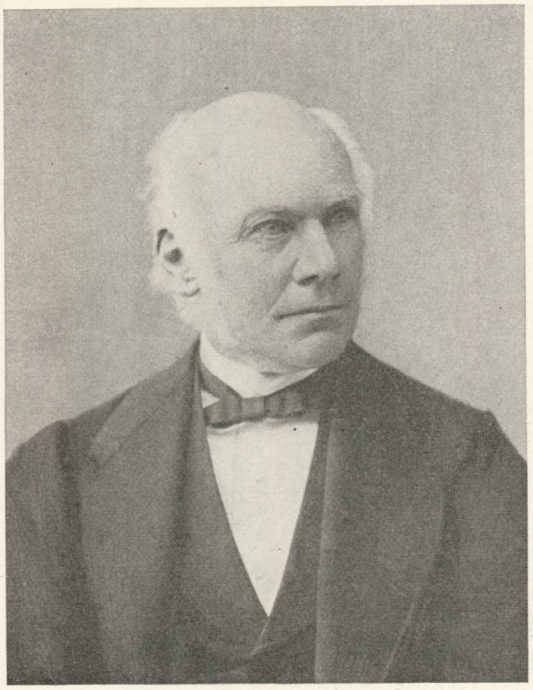
Wenige Tage, nachdem der Erlaß des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 volle Klarheit geschaffen, nahm Basel den Gedanken der Schweizerischen Centralbahn durch die Tat wieder auf. Es galt jetzt aufs Schleunigste zu handeln, wenn man dem zürcherischen Konkurrenzprojekte zuvorkommen wollte, das jetzt nicht mehr eine Bahn auf dem linken Rheinufer bis Basel vorsah, sondern dahin lautete, daß die badische Bahn, anstatt in Basel, in Waldshut in die Schweiz eintreten sollte. Durch rasches, und, was für Basel bemerkenswert, durch wagemutiges Vorgehen ist es denn unserer Stadt auch in der Tat gelungen, im Alles entscheidenden Augenblick der Eidgenossenschaft die einzig zweckmäßige Zufahrt zu ihrem Haupteingangstore Basel zu sichern: die durch den Hauenstein. Den Dank dafür hat dann 70 Jahre später dieselbe Eidgenossenschaft an Basel erstattet, indem sie ihm den Direktionssitz wegnahm, der auch nach der Verstaatlichung der Centralbahn noch in Basel geblieben war.

Auch in den Bahnangelegenheiten war Speiser der anregende und führende Kopf; von Anfang an war er überzeugter Anhänger des Hauensteins. Von ihm zusammenberufen fand am 5. August 1852 in der Lesegesellschaft eine Vorversammlung statt, am 26. August sodann die Hauptversammlung für das neu erwachte Unternehmen der Centralbahn. An diesem Tage hatten vor vier Jahrhunderten die Eidgenossen für Basel unmittelbar vor seinen Toren die Freiheit seines Anschlusses an die Schweiz in blutiger Schlacht erstritten. Jetzt galt es, den gänzlich veränderten Verhältnissen einer neuen Zeit entsprechend die alte teure Errungenschaft der Zugehörigkeit zur Eidgenossenschaft durch ein neues Mittel sich zu bewahren und immer stärker noch sich zu sichern. Durch eine Waffentat diesmal nicht: durch ein großes Werk des Friedens.

Es waren über zweihundert anwesend, aus beiden Basel, Solothurn, Aargau und Luzern. Aus beiden Basel: auch Baselland war jetzt, gleich den andern soeben genannten Kantonen, ganz einverstanden mit der Bahn von Olten bis nach der Stadt Basel, ja drängte geradezu nach deren Ausführung. Und daß die Basel-Olten-Bahn weit südlich an Birsfelden vorbeigehen würde, verstand sich von selbst. Nach einem Vortrage Schmidlins über das Ziel wurde ein provisorischer Verwaltungsrat von 12 Mitgliedern und Karl Geigy zu dessen Vorsitzendem gewählt. Neben Vertretern von Baselland, Solothurn, Aargau und Bern gehörte ihm als weiterer Stadtbasler noch Achilles Bischoff an. Man beschloß vor Allem die Linie Basel-Olten in Angriff zu nehmen und sicherte sich durch die Vermittlung Speisers schon damals für die Leitung des Baues den Württembergischen Oberbaurat Karl v. Etzel, einen der angesehensten Eisenbahningenieure jener Zeit.

Der provisorische Verwaltungsrat ernannte sofort Johann Jakob Speiser zu seinem Sekretär und beauftragte ihn mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für die Beschaffung der nötigen Geldmittel. Wie immer überraschend schnell arbeitete Speiser eine Denkschrift aus, worin er mit der ihm eigenen Klarheit die Doppelnatur des im Dienste der Oeffentlichkeit stehenden Privatunternehmens auseinandersetzte, zu dem nun gegen seinen Willen in der Schweiz die Eisenbahn geworden war. Er hielt daran fest, daß auch die Privatbahn die größte Rücksicht auf das öffentliche Wohl zu nehmen habe, und neben den Rechten für sie auch schwerwiegende Pflichten vorhanden seien.

Auch Etzel erstattete sogleich das von ihm verlangte Gutachten über den Bahnbau. Er wich von den früheren Plänen nur darin ab, daß er den Drahtseilbetrieb ausschaltete, den die Engländer zwischen Buckten und Läufelfingen hatten anwenden wollen. Man hatte seither in den Jahren 1850—1852 beim Bau der Semmeringbahn, die Niederösterreich mit Steiermark verbindet, mit der Leistungsfähigkeit der verbesserten Lokomotiven beim Befahren von Bergstrecken über Erwarten gute Erfahrungen gemacht. Nach den Berichten des jungen Basler Mechanikers Niklaus Riggenbach, den der provisorische Verwaltungsrat dorthin entsandt hatte, war kein Zweifel mehr möglich, daß auch die Steigung des Hauensteins durch Vorspann einer zweiten Lokomotive sehr wohl bewältigt werden konnte.



August Stähelin-Brunner (1812—1886).

Als eine seiner von Speiser ihm vorgehaltenen Pflichten erkannte es der provisorische Verwaltungsrat, nach Kräften die Unabhängigkeit des Vaterlandes im Eisenbahnwesen zu wahren. Er wies deshalb alle Versuche ab, die Bahn in die Hände auswärtiger Gesellschaften zu bringen. Sogleich reichte er die Konzessionsgesuche an alle beteiligten Kantone ein. Es wurde ihnen rasch Folge gegeben, vom Großen Rat von Baselstadt fast einstimmig am 8. November nach einer ausgezeichneten Darlegung des Ratsherrn August Staehelin.

Der aus der polytechnischen Schule in Paris hervorgegangene Techniker und nachmalige Großindustrielle August Staehelin-Brunner (1812—1886) hat auf das eidgenössische Eisenbahnwesen zwar nicht so maßgebend eingewirkt wie Geigy, Speiser oder Schmidlin, trotzdem er 1855—1866 den Kanton Basel-Stadt im Ständerate vertrat und 1857 zum Präsidenten dieser Behörde aufrückte. Allein um den Anschluß unserer Stadt an das schweizerische und namentlich an das badische Eisenbahnnetz — woran ihm als Teilhaber an Wiesentäler Fabriken besonders gelegen war — hat er durch seine Werbearbeit unter den Mitbürgern als Mitglied der Eisenbahnkommission und der Regierung sich wie kein anderer Basler verdient gemacht.

In der gleichen Sitzung des Großen Rates wurde die Beteiligung des Kantons mit 2 Millionen Aktien an der Centralbahnunternehmung beschlossen; in Wirklichkeit zeichnete er dann allerdings nur anderthalb. Unschlüssig war einzig der Kanton Aargau, der, geographisch teils gegen Zürich, teils gegen Olten und Luzern gerichtet, noch schwankte, ob er sich der baslerischen Centralbahn oder dem zürcherischen Unternehmen anschließen wolle. Erst Ende 1853 traf er den Entscheid für Basel und gab der Centralbahn die Konzession, doch nur bis nach Aarau. Den Bau und Betrieb der Strecke von dort

bis nach Baden, das schon seit 1847 mit Zürich durch eine Bahn verbunden war, teilte er der zürcherischen Nordostbahn zu, die aus der Vereinigung der Zürcher Nordbahn mit der Zürich-Bodenseebahn hervorgegangen war.

Im Dezember 1852 hatte Speiser durch persönliche Verhandlungen in Paris einen Vertrag mit dortigen Bankhäusern zu Stande gebracht, wonach diese für 17 Millionen Franken Aktien übernahmen. Basler Banken beteiligten sich mit 5 Millionen. Diesen hauptsächlichsten Geldgebern wurde nun eine Vertretung im Verwaltungsrate eingeräumt und dieser auch sonst erweitert. Die Unterbringung der übrigen Aktien gelang über Erwarten gut; sie wurden in der öffentlichen Subskription weit überzeichnet.

Am 4. Februar 1853 erklärte der Verwaltungsrat die Schweizerische Centralbahngesellschaft als endgiltig konstituiert und ergänzte sich abermals durch fünf neue Mitglieder aus den Konzessionskantonen. Er setzte ein Direktorium ein, das der Verwaltungsrat aus seiner Mitte zu ernennen hatte. Die Wahl erfolgte schon einen Monat später und trug der Tatsache Rechnung, daß die Centralbahn ganz durch baslerische Tatkraft — entgegen dem Widerstande Zürichs — ins Leben gerufen und also von allem Anbeginn ein durch und durch baslerisches Unternehmen war. Vier von den im ganzen fünf Mitgliedern waren Basler, darunter Speiser; und dieser übernahm, wie recht und billig, auch den Vorsitz. Das Direktorium schlug seinen Sitz im Spießhof auf, den es 1855 für die Centralbahn käuflich erwarb.

Trotz etwelchem Widerstande der Landbevölkerung vollzog sich der Bodenerwerb für den Bahnbau ohne erhebliche Schwierigkeiten, gestützt auf das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten. Im Juli 1853 begann der Bau der Linie Basel-Olten. Man packte zuerst das Schwerste an: die Ueberbrückung des Birstales bei St. Jakob und den Hauensteintunnel.

Allein im folgenden Jahre 1854 geriet die Centralbahn in eine schlimme Vermögenslage, die ihren ganzen Bestand gefährdete. Da ihre Aktien anfänglich sehr hoch standen, wurden sie in Massen auf den Pariser Markt geworfen. Dies und die Erschütterung des gesamten Wirtschaftslebens durch den Krimkrieg hatte ein Sinken ihres Kurses bis auf einen Zehntel des Wertes und damit eine starke Beunruhigung der Pariser Aktionäre zur Folge. Die Aktien lauteten auf je Fr. 500.—; davon hatten Fr. 100.— bei der Zeichnung einbezahlt werden müssen. Jetzt aber war weiteres bares Geld vonnöten, wenn nicht der Bau ins Stocken geraten sollte. Am 31. Januar 1854 beschloß deshalb der Verwaltungsrat die Ausschreibung einer zweiten Einzahlung von Fr. 100.— auf die Aktie. Allein die wegen des Kurssturzes mißtrauisch gewordenen Pariser Großaktionäre wollten nichts mehr einzahlen und lieber das bereits ausgelegte Geld verlieren. So war mit einem Male das Unternehmen vollständig in Frage gestellt. Allein die leitenden Männer ließen den Mut nicht sinken. Den Fähigkeiten Speisers war es wiederum zu verdanken, daß aus der verzweifelten Lage ein Ausweg gefunden wurde. Es blieb nichts anderes übrig: man entschloß sich zu einer Herabsetzung des Aktienkapitals von 38 auf 14½ Millionen Franken und vertraute darauf, daß nach der Rettung des Unternehmens vor dem unmittelbaren Zusammenbruch kraft der innern Berechtigung des großen Werkes die Mittel zu seiner völligen Ausführung doch würden zu finden sein. So kam man den Aktionären entgegen, indem man für die Aktie, auf die schon Fr. 100.— einbezahlt waren, ein für alle Mal nur noch weitere Fr. 100.— verlangte, die in drei Teilzahlungen bis zum Jahre 1855 abgetragen werden konnten. Dann galt die Aktie von Fr. 500.— mit diesen im ganzen Fr. 200.— als völlig einbezahlt, als liberiert. Und diese kühne Maßnahme gelang. Getragen vom Vertrauen auf die Güte des unternommenen Werkes, erweckte sie das schwer erschütterte Vertrauen wieder. Eine erhebliche Zahl von Aktionären verzichtete freiwillig auf den eingeräumten Vorteil. Der Kanton Baselstadt tat dies allerdings nicht; auf den Antrag des Staatskollegiums setzte er in gleichem Maße wie die übrigen Aktionäre seine Aktienzeichnung von 1½ Millionen auf Fr. 600,000 herunter. Vortrefflich dagegen hielten sich Bern, das 4, und Luzern, das

2 Millionen zum vollen Werte übernahm. Auch hatten neu aufgelegte Obligationenzeichnungen guten Erfolg. Vor allem aber gelang es Speiser, im Jahre 1855 mit Pariser Bankhäusern einen Vertrag abzuschließen, wonach sie 50,000 Aktien zu je Fr. 460.— übernahmen. So war im April 1856 die gesamte für den Bau und die Ausrüstung der Schweizerischen Centralbahn vorgesehene Summe von 48 Millionen gesichert, und damit hatten die Geldschwierigkeiten des Unternehmens ein Ende. Nur einmal noch kehrten sie wieder, in den bösen Jahren 1878 und 1879 nach dem Nordostbahnkrach. Bestand und Betrieb der Bahn vermochten sie aber nicht mehr in Frage zu stellen; sie hatten bloß die Wirkung, daß während dieser zwei Jahre keine Dividende gezahlt wurde.

Nach einer ersten Probefahrt am 18. November mit der Lokomotive „Schweiz", ausgeführt durch den bereits erwähnten Niklaus Riggenbach, wurde als erste die Strecke von Basel nach Liestal am 19. Dezember 1854 eröffnet. Von der Eisenbahnbrücke über die Birs bei St. Jakob lief sie genau gleich wie heute noch bis dahin, wo sie jetzt unter der Straßenüberführung der Zeughaus- und Adlerstraße durchgeht und in nördlicher Richtung seit 1873 die Verbindungsbahn von ihr abzweigt. Bis hier war die Linie endgiltig und besteht noch heute in der gleichen Gestalt; dann wurde sie provisorisch. Sie folgte der Engelgasse bis zu ihrer Ueberschneidung der Langen Gasse, und dort, nach damaligen Begriffen nicht in, sondern b e i Basel, weil außerhalb seiner Stadtmauer, stand der erste Bahnhof der Centralbahn. Noch erinnert daran der Name „Zum Alten Bahnhof", den das Haus Lange Gasse Nr. 86 trägt. Es war ein ebenfalls ganz provisorischer Bahnhof, aus einfachsten Holzbauten bestehend. Denn da erst ein kleiner Teil des Aktienkapitales einbezahlt war, hielt die Centralbahn mit Auslagen möglichst zurück. Vor allem aber hatte sie sich mit der Basler Regierung noch nicht darüber einigen können, wo der endgiltige Bahnhof hinkommen sollte. Deshalb der provisorische Charakter der letzten Endstrecke und des Bahnhofes. Die Zufahrtsstraßen zu ihm, wie später die zum endgiltigen Bahnhof, mußte die Centralbahngesellschaft auf ihre Kosten erstellen lassen.

Die Verhandlungen über den endgiltigen Bahnhof zwischen der Basler Regierung und dem Direktorium der Centralbahn, die wir im Einzelnen hier nicht verfolgen können, zogen sich ungemein in die Länge; denn wichtige Fragen waren dabei zu entscheiden.

Eine dieser Fragen allerdings, die noch beim französischen Bahnhof so sehr die Gemüter bewegte, ob nämlich der Bahnhof aus Gründen der öffentlichen Sicherheit in oder aber vor die Stadtbefestigung gelegt werden solle, wurde kaum mehr erörtert. Die Ansichten hierüber hatten sich merkwürdig rasch geändert. Die große Mehrheit in Basel war zu der Ueberzeugung gekommen, daß man den Bahnhof gerade so gut überwachen könne, wenn er vor als wenn er innerhalb der Stadtmauer liege. Schon 1846, ganz kurz also nach der Eröffnung der französischen Bahn, hatte die Regierung mit der ersten Centralbahngesellschaft vereinbart, daß ihr Bahnhof v o r das Aeschentor sollte zu stehen kommen. Ein nennenswerter Widerspruch hatte sich schon gegen jenes Projekt nicht mehr erhoben, das dann freilich unausgeführt blieb. Es mochte sein, daß damals der Widerspruch deshalb ausblieb, weil sich's im Gegensatze zur französischen um eine Bahn handelte, die aus der Schweiz kam. Aber zwei Jahre vor Erbauung des provisorischen Bahnhofes der Centralbahn hatte Basel bereits mit dem Großherzogtum Baden einen Vertrag abgeschlossen, wonach dem badischen Bahnhof der Platz am jetzigen Riehenring angewiesen wurde, den man damals als ungemein weit vor der Stadt draußen liegend betrachtete, weshalb die Regierung sich nur ungern zu dem Abkommen herbeigelassen. Doch nur an der weiten Entfernung hatte man Anstoß genommen, und nicht mehr daran, daß eine fremde Macht sich v o r der Stadt mit einem Bahnhof ansiedelte. Allerdings: diese fremde Macht hieß Baden und nicht Frankreich, und jenem stand man in Basel schon damals weniger mißtrauisch gegenüber als diesem. Nachdem man aber einmal einer ausländischen Bahn die Ansiedlung vor der Stadtmauer erlaubt, war das der Schweizerischen Centralbahn gegenüber selbstverständlich.

Aus Gründen der öffentlichen Sicherheit wenigstens durfte die Erlaubnis nicht verweigert werden. Aber der lieben Bequemlichkeit halber hätte der Basler Spießbürger noch immer den Bahnhof gerne so nahe als möglich, am liebsten in der Stadt selbst gehabt, damit er von seinem Hause aus hätte in den Wagen steigen können, so wie man etwa heute in die Straßenbahn steigt. Die Frage inner- oder außerhalb der Mauern war also immer noch nicht ausgeschaltet.

Eine andere Meinungsverschiedenheit zwischen Basel und der Centralbahn gab noch viel mehr zu reden: Basel wollte einen Kopfbahnhof, die Centralbahn einen durchgehenden. Denn sie befürchtete, daß, wenn sie in Basel in einen Kopfbahnhof auslaufe, die badische Bahn bei Hüningen sich mit der französischen verbinden und so den gesamten Verkehr Frankreichs in sich aufnehmen und über Waldshut leiten werde. Der Gedanke des Kopfbahnhofes hatte trotz knorzigster Kleinlichkeit bis in die Basler Regierung hinauf seine zahlreichen und hartnäckigen Vertreter. Schon bei den Verhandlungen wegen des Badischen Bahnhofs hatten die Basler Behörden einen Kopfbahnhof durchzudrücken versucht. Natürlich vergebens, da eine von Mannheim nach Konstanz strebende Bahn sich niemals auf diesen Gedanken einlassen konnte. Im Kopfe eines Basler Kleinbürgers jener Jahre sah er ungefähr folgendermaßen aus: Die französische, badische und Schweizerbahn haben in Basel oder doch in dessen unmittelbarster Nähe eine jede ihren eigenen Bahnhof für sich. Die Badische Bahn sogar am besten deren zwei: einen für den Verkehr rheinab- und einen für rheinaufwärts. Bei Leibe dürfen nun aber diese Bahnhöfe nicht etwa durch Schienen miteinander verbunden und dadurch ihres Charakters als Kopf- oder Endbahnhöfe beraubt werden. Denn diese Kopfbahnhöfe sind ein Lebensinteresse Basels. Der Personen- und Güterverkehr darf nicht an Basel vorbeifahren; er muß gezwungen werden, hier Halt zu machen. Das bringt Verdienst in die Stadt: die Waren müssen von einem Bahnhof zum andern geführt, sie müssen gelagert und umspediert werden. Und auch die Reisenden machen diesen Weg und lassen hier manch schönes Stück Geld liegen, das Basel bei durchgehenden Bahnhöfen niemals zu sehen bekäme. Besonders wenn man etwa die Fahrpläne so einrichten könnte, daß möglichst viele die Nacht in Basel zubringen müßten.

So gut wie die badische wehrte sich auch die Centralbahn aufs äußerste gegen einen Kopfbahnhof. Von Anfang an verlangte das Direktorium eine durchgehende Schienenverbindung mit der Elsässerbahn. Hartnäckig hielt es an diesem Plane fest und kam immer wieder auf ihn zurück; denn es wußte, daß er sich kraft seiner Richtigkeit am Ende doch durchsetzen würde. Ebenso schlug das Direktorium schon damals die Anhandnahme der Vorbereitungen vor für Erstellung einer Rheinbrücke da, wo sich jetzt die Wettsteinbrücke erhebt. Es sollte damit vorläufig wenigstens eine gute Straßenverbindung des Central- mit dem badischen Bahnhof erstellt werden. Daß früher oder später eine Schienenverbindung auch mit ihm verwirklicht werden müsse, das war dem Centralbahndirektorium schon damals völlig klar.

Was nun den Platz betraf, wo der Bahnhof hinkommen sollte, reichte die Centralbahn sieben Vorschläge ein. Davon lauteten vier für einen Platz vor der Stadt in der Gegend des Aeschentors, ein fünfter für einen Güterbahnhof bei der Engelgasse mit einem in die Stadt bis zum Albangraben an die Stelle des Württemberger Hofes vorgeschobenen Personenbahnhof. Ein sechster Vorschlag wollte den Bahnhof da, wo er heute steht, und endlich schlug der siebente Plan vor, ihn noch etwas weiter südlich hinzustellen, etwa zwischen die heutige Güter- und Dornacherstraße. Das wäre zweifellos das beste gewesen. Denn jetzt steht er viel zu nahe am alten Stadtkern und am Birsigtal. Das macht sichs aufs Lästigste geltend, indem der Platz zwischen Bahnhof und Altstadt viel zu eng und eine angenehme Zufahrt zu ihm deshalb für immer verunmöglicht ist.

Die Basler Regierung wollte vorerst den Kopfbahnhof durchaus nicht fahren lassen und berief sich darauf, die Centralbahn sei als von Basel aus-, nicht an der Stadt vorbeigehend konzediert worden. In Bezug auf den Platz, den der definitive Bahnhof einnehmen sollte, sprach sich der Kleine Rat für den jetzigen Aeschenplatz vor dem Aeschentore aus.

Demgegenüber wurde aus der Bürgerschaft ein noch viel unzeitgemäßeres Projekt empfohlen, und zwar gerade von den Radikalen: das Steinenklosterprojekt. Auf das Gebiet des ehemaligen Steinenklosters, wo jetzt die Steinenschule steht, sollte der Personenbahnhof der Centralbahn verlegt werden, von Staehelin-Brunner im Großen Rate mit Recht als „Personenstatiönli" verspottet, ganz in die Stadt, so recht bequem zum Ein- und Aussteigen. Der Güterbahnhof dagegen vor die Elisabethenvorstadt, an den Platz des jetzigen Bundesbahnhofes.

Verwunderlich ist an diesen beiden Kopfbahnprojekten nur, mit welchen Beweisgründen für sie gefochten wurde, und zwar auch von solchen, denen man eine bessere Einsicht zugetraut hätte. Wie konnte ein Mann von den Fähigkeiten des spätern Bürgermeisters J. J. Stehlin, der für den von der Regierung vorgeschlagenen Aeschenbahnhof eintrat, im Ernste behaupten, die Souveränität Basels, seine Lage als strategischer Knotenpunkt würde verkauft und preisgegeben mit einem durchgehenden Bahnhof, und wer nicht für den Vorschlag der Regierung stimme, begehe Verrat an der Vaterstadt? Oder wie war es möglich, daß ein Wilhelm Klein mit seinem scharfen Blick und durchdringendem Verstande nun gar das Steinenklosterprojekt empfehlen konnte, das den Stempel beschränktesten Spießbürgertums an der Stirne trug? Sollten sie andere Gründe zu ihrer Haltung gehabt haben? Stehlin Privatinteressen, wie sein Feind, der städtische Bauinspektor Amadeus Merian, in seinen grämlichen Lebenserinnerungen behauptet, die allerdings nur mit Vorsicht zu benutzen sind? Und Klein das Parteiinteresse, das früher schon zu mehr als einem sonst unverständlichen Entscheide der radikalen Partei geführt hatte? Das Parteiinteresse, die Anhängerschaft derjenigen nicht zu verlieren, die, wie das Direktorium der Centralbahn in jenen Jahren einmal an die Regierung schrieb, „gewöhnt sind, ihre Blicke nur auf das Nächste zu richten"?

Die ganzen Jahre 1856 und 1857 zogen sich diese Verhandlungen mit der Centralbahn hin, und jetzt kam auch die französische Bahn mit dem gleichen Begehren, durch einen Schienenstrang mit der Schweizerbahn verbunden zu werden; auch sie wollte nicht mehr in einem Kopfbahnhof enden. Die Lösung war schließlich die, daß der Große Rat am 29. Juni 1857 einen früheren Beschluß zurücknahm, wonach der Centralbahnhof vor das Aeschentor hätte kommen sollen und ein Abkommen genehmigte, laut welchem er vor dem Elisabethenbollwerk, also am heutigen Platze erstellt wurde. Wegen dieser seiner Lage wurde er anfangs auch „Elisabethenbahnhof" genannt. Zugleich sollte er an die französische Bahn angeschlossen werden durch eine „Verbindungsbahn", die westlich und südlich um die Stadt herumlief und das Birsigtal auf einem Viadukt überquerte. Im Jahre 1860 waren diese Arbeiten vollendet.

Es ging aber keine fünfzig Jahre, so wurde dieser neue eiserne Ring um die große Stadt schon wieder ebenso hemmend empfunden, wie in den 1850er Jahren der vielhundertjährige steinerne Ring der Stadtbefestigung. Um die Jahrhundertwende wurde deshalb die Bahnverbindung von St. Louis nach Basel noch weiter vom Stadtinnern wegverlegt und in dem heutigen großen Bogen darum herumgeführt. Doch nicht mehr zu ebener Erde wie die alte Linie, die dadurch beim Anwachsen der Stadt zu einem höchst lästigen Verkehrshindernis wurde, das sogar regelmäßig Menschenopfer forderte. Die neue Strecke läuft durchweg tiefer als der Erdboden in Tunneln oder Einschnitten, sodaß der Verkehr und die Ausdehnung der Stadt in keiner Weise mehr gehindert ist. Das Eisenbahnviadukt wurde, wie die an ihm angebrachte Inschrift meldet, in den Jahren 1902 und 1903 erweitert und zur Straßenbrücke umgebaut und die alte Eisenbahnlinie in die prächtigen breiten Straßen umgewandelt, die jetzt die Namen Viaduktstraße, Steinen- und Spalenring und Kannenfeldstraße tragen. Im Jahre 1902 wurde auch der Güterbahnhof St. Johann ganz in der Nähe der Elsässer Grenze eröffnet, und 1907 der jetzige Bundesbahnhof.

Basel hat keinen schlechten Tausch mit dieser Verbindung der Bahnhöfe gemacht. Wohl hörte in seinen Straßen der große Verkehr zwischen dem Central- und dem französischen und seit 1873 auch

zwischen dem badischen und dem Centralbahnhof auf. Doch wurde es dafür mehr als entschädigt durch sein gewaltiges Aufblühen, das mit eine Folge seines vernunftgemäßen Bahnanschlusses an den großen Weltverkehr war.

Jedoch wir sind den Ereignissen mit dieser Darstellung der Basler Bahnhofgeschichte weit vorausgeeilt und kehren jetzt zur Schweizerischen Centralbahn im Jahre 1854 zurück. Nachdem in jenem Jahre die Linie Basel-Liestal eröffnet, folgte im nächsten, 1855, die Strecke Liestal-Sissach, 1856 Olten-Aarau, 1857 Sissach-Läufelfingen und Olten-Herzogenbuchsee-Bern mit der Abzweigung von Herzogenbuchsee über Solothurn nach Biel; erst 1876 wurde die direkte Verbindung zwischen Olten und Solothurn durch die Gäubahn erstellt.

In dieses Jahr 1857 fällt aber auch ein Ereignis, das wohl mit einiger Ausführlichkeit in einer Geschichte Basels dargestellt werden darf, obschon es nicht auf Basler Boden sich zutrug. Das Unglück im Hauenstein, mit dem wir uns auf den folgenden Blättern befassen wollen, hat die Centralbahn betroffen, also die eigentlich baslerische Bahn, und seine Opfer sind im Kampfe mit der Naturgewalt um Basels Eisenbahnanschluß an die Schweiz gestorben.

2. Das Unglück im Hauenstein.

Das größte und schwierigste Unternehmen des ganzen Centralbahnbaues war die Durchbohrung des Hauensteins. Sie wurde, wie wir gesehen, zugleich mit der Birsbrücke bei Basel, vorgängig allem andern, im Juli 1853 in Angriff genommen und bedeutete für jene Zeit ein ganz gewaltiges und gewagtes Werk. Die Durchführung der zuerst in Regie betriebenen Arbeiten übernahm noch im November gleichen Jahres der große Bauunternehmer Thomas Brassey in London für 4,250,000 Fr.; der Tunnel sollte am 31. März 1857 vollendet sein. Während auf der südlichen Seite von Trimbach her die Arbeiten gut vorrückten, erhoben sich auf der Läufelfinger Nordseite, hauptsächlich der Wasserverhältnisse wegen, unendliche Schwierigkeiten. Die Centralbahn legte deshalb dem Unternehmer eine Million Franken zu und die Fertigstellung des Tunnels verzögerte sich erheblich; im Mai 1857 war man von Läufelfingen her erst etwa 700 Meter vorgedrungen, während auf der andern Seite schon ungefähr 1600 Meter erreicht waren. Es blieb zwischen den beiden Endstollen noch eine Strecke von beiläufig 200 Metern zu durchbrechen, womit man bis zum Juli fertig zu werden hoffte.

Um zu den zwei gleichzeitig benützbaren Angriffspunkten der beiden Tunneleingänge noch deren weitere drei zu gewinnen, von denen man nach zwei Seiten ausbrechen konnte, wurden von der Erdoberfläche, von möglichst tief gelegenen Oertlichkeiten unmittelbar oberhalb der Tunnellinie aus, drei Schachte nach dem Tunnel hinuntergegraben. Der erste, von Süden nach Nord gezählt, gerade westlich vom solothurnischen Dorfe Hauenstein in dem Gelände, das den Flurnamen „Lantel" trägt. Noch heute sind dort deutlich zwei übergrünte künstliche Hügel zu erblicken, die letzten Spuren der vielen beim Graben des Schachtes ausgeworfenen Erde. Der zweite und der dritte Schacht befanden sich im Banne der basellandschaftlichen Gemeinde Läufelfingen: Nr. 2 in einer Einsenkung bei Muregg, Nr. 3 noch näher bei Läufelfingen im sogenannten Auchfeld. Allein von den drei Schächten war nur der erste von wirklichem Nutzen, indem er so früh die Tunnelaxe erreichte, daß man von ihm aus noch einige Zeit den Stollen nach Süden und Norden vortreiben konnte. Der Schacht Nr. 2 mußte in einer Tiefe von etwa 100 Metern aufgegeben werden, da sich in großer Menge Wasser in ihm ansammelte und ihn unbenützbar machte. Bei der Erstellung von Nr. 3 hinwiederum war derart hartes Gestein zu durchbohren, daß dieser Schacht zu spät fertig wurde, um noch den Tunnelbau wesentlich fördern zu können: er hatte kaum die Axe erreicht, als auch schon der von Läufelfingen vorgetriebene Stollen auf ihn stieß.

Der etwa 200 Meter tiefe und ungefähr 4 Meter im Durchmesser haltende Schacht Nr. 1, der uns von jetzt an ausschließlich beschäftigen wird, mündete genau einen Kilometer bergeinwärts vom

Trimbacher Eingang in den Tunnel ein. Um diese Strecke zurückzulegen, waren jedoch 20—25 Minuten notwendig, da der noch gänzlich unebene Tunnelboden recht schwer, am besten noch auf den Schienen der Pferdebahn, zu begehen war. Der Schacht diente anfangs außer zum Hinunterlassen der Arbeiter und der Bausteine auch zur künstlichen Luftzufuhr von oben her vermittelst Pumpen. Er war deshalb an seiner Ausmündung bei der Ortschaft Hauenstein oben mit Holzhütten umgeben, in denen all die Maschinen und Materialien untergebracht waren, und über ihm erhob sich ein großer Schlot. Der oberste Teil des Schachtes war ausgemauert; dann war er mit Brettern und Balken verschalt und sein unterster, dem Tunnel zunächst gelegener Teil führte durch feste Felsen, sodaß dort keine besondere Sicherung nötig war. Seitdem der Tunnel von Süden her den Schacht erreicht hatte, wurde dieser nicht mehr zur Zufuhr von Arbeitern, Steinen oder Luft von oben her benützt, da alles dies nun viel einfacher von unten durch den Südeingang nach hinten gebracht wurde. Jetzt hatte der Schacht gerade die umgekehrte Aufgabe zu erfüllen: durch ihn sollte die durch das Sprengen, die vielen beständig brennenden Lichter und die arbeitenden Menschen und Pferde verdorbene Tunnelluft nach oben abgeleitet, es sollte durch ihn ein Luftzug vom südlichen Tunneleingang nach Hauenstein hinauf bewirkt werden. Und ferner zog durch ihn der Rauch einer Schmiede ab, die wenige Schritte hinter seiner Einmündung im Tunnel stand.

Seit der Vereinigung des Schachtes mit dem Tunnel bewegte sich naturgemäß der ganze, weder tags noch nachts je aussetzende Verkehr vom Trimbacher Eingang her nach dem Vortrieb und von ihm zurück unter diesem Schachte vorbei. Man hatte ihn daher nach oben durch einen hölzernen Boden geschlossen, um zu verhindern, daß Arbeiter durch Erde oder Steine verletzt würden, die häufig aus dem Schacht in den Tunnel herabfielen. Durch diesen Boden führte ein viereckiges Rohr, durch das die verdorbene Tunnelluft abziehen sollte; ein zweites eisernes Rohr leitete, auch durch den Boden, den Rauch der Schmiede in den Schacht.

Doch gegen Ende Mai 1857 nahm der Luftzug durch den Schacht erheblich ab und die Luft im Tunnel verschlechterte sich merklich. Man war damals vom Schachte aus schon über 600 Meter ins Innere des Berges vorgedrungen; die Hälfte dieser Strecke ungefähr war schon gemauert, die hintere erst durch Holzgerüste geschützt. Um nun den Luftzug wieder kräftig in Gang zu bringen, stellte man am 27. Mai etwa 4 Meter unter dem Schachtabschluß auf einem drei Meter hohen Gerüst einen großen eisernen Ofen auf und unterhielt in ihm ein tüchtiges Feuer. Durch sein eisernes Rohr, das durch die bereits bestehende Lüftungsöffnung im Schachtboden geführt wurde, entwich die heiße Luft in den Schacht hinauf. Der hölzerne Schachtboden war oben mit einer dicken Schicht von frischem Lehm und Pferdemist belegt, um seine Entzündung durch etwa herabfallende Funken zu verhindern. Nach wenigen Stunden schon machte sich der Erfolg durch eine bedeutend bessere Luft im Tunnel fühlbar.

Am Donnerstag, den 28. Mai, um 12¼ Uhr mittags, hörten die beiden Schmiede, die unten beim Schacht in ihrer Werkstätte arbeiteten, und der den Ofen bedienende Mann im Schachte oben einen mächtigen Knall; zu gleicher Zeit flackerte auch das Feuer im Ofen plötzlich lebhafter auf. Erschrocken schauten sie durch den freien Raum, der rings um das Ofenrohr im Schachtboden ausgespart war, zur Höhe empor. Da sahen sie, daß die ganze Holzverkleidung des Schachtes in hellen Flammen stand.

Ein Zimmermann, der in der Nähe arbeitete, sprang unverzüglich, des eigenen Lebens nicht achtend, in den Tunnel hinein und forderte die zunächst hinter dem Schachte Beschäftigten zu schleunigster Rückkehr auf. Die Warnung wurde von Stollen zu Stollen weitergegeben; die hintersten benachrichtigte ein junger Laufbursche der Schmiede, aus dem Dorfe Hauenstein gebürtig. Eben hatte er das ausgebesserte Werkzeug nach hinten getragen und sollte jetzt verdorbenes nach vorne bringen. Allein sein gellender Ruf „Furt, furt, 's Tunnel will zämme keie!“ fand keinen rechten Glauben, da der Knabe die Arbeiter schon mehrfach in den April geschickt hatte, was ihm denn jetzt auch entgegengehalten wurde. Da konnte er sich nicht mehr entschließen, auch noch in den allerhintersten Stollen zu eilen und jagte jetzt zurück,

von furchtbar anwachsender Angst gepeitscht, dem Ausgange zu. Es ist die höchste Zeit: mit knapper Not gelangt er noch unter dem Schachte durch, aus dem schon große lodernde Feuerbrände in den Tunnel fallen. In den gleichen Minuten retten sich noch etwa 70 Mann wie er; die Todesangst treibt sie durch den fürchterlichen Feuer- und Steinregen, der mit stetig anwachsender Wut den Schacht herunterkommt und in den sich viele mit dem Mute der äußersten Verzweiflung erst hineinwagen, nachdem sie zwei oder drei Mal mitten im Anlauf wieder zurückgewichen sind. Kaum eine halbe Stunde nach Entdeckung des Feuers fällt prasselnd der flammende Schachtboden herunter. Es folgen Schlag auf Schlag die Bretter und schweren Balken der Holzverkleidung, das oberste Mauerwerk, und endlich abgelöste Erde in großer Menge. Um 12¾ Uhr versperrt ein qualmender Erd-, Stein- und Holzhaufe den Tunnel; die sich noch hinter ihm befinden, sind abgeschnitten.

Fast zu der gleichen Zeit, da die ersten im Tunnel den Ausbruch des Feuers bemerken, durchhallt das stille Bergdörflein Hauenstein im Sonnenglanze oben ein Schreckensruf: „Der Schacht brennt!“ Eine mächtige schwarze Rauchsäule steigt mit entsetzlichem Getose und Geheul hoch in die blaue Maienluft empor. Stundenweit im Umkreis wird sie gesehen; in allen Dörfern zu beiden Seiten des Berges beginnen die Feuerglocken zu stürmen. Bald brennt es lichterloh aus dem Schacht herauf. Es ist wie ein feuerspeiender Berg: mit ungeheurer Gewalt werden brennende Balken und Bretter, Erde und Steine, ja Felsblöcke wie die Blätter eines Kartenspiels über hundert Meter hoch in die Luft geschleudert. Die Bretterhütten um die Schachtmündung fangen Feuer, der Schlot stürzt brennend in die Tiefe hinab. Ohne von den Flammen berührt zu sein, werden rings herum die grünen Bäume völlig versengt. Ein Hagel von Feuerbränden geht über die Strohdächer Hauensteins nieder; die eben anlangenden Feuerwehren von Hauenstein, Ifental, Wiesen haben vollauf zu tun, das Dorf vor dem Verbrennen zu schützen. Doch es gelingt ihnen, da glücklicherweise bei dem prächtigen Frühlingswetter Windstille herrscht. Bald trifft vom südlichen Tunneleingang her, schweißtriefend und atemlos, Inspektor Watson mit Tunnelarbeitern und Werkzeugen ein. Doch gibt er verhängnisvolle Befehle: den Schacht, der durch teilweises Zusammenstürzen im Innern schon halb verstopft ist, läßt er mit Erde bis auf eine Oeffnung von Mannesdicke zuwerfen und durch diese unaufhörlich Wasser hinunterschütten. Wohl halten viele der Umstehenden dies Verfahren für gänzlich verfehlt, und der alte Pfarrer Tschan von Ifental weist dringend daraufhin, daß so sich Dämpfe entwickeln und die jetzt hinter dem Schachte allfällig von außen Abgeschlossenen ersticken müssen. Allein der Engländer antwortet: „Mach nix, kein Mensch kaputt, alles Mann fort!“ Diesem schweren Fehler, den hier Inspektor Watson begangen hat, steht allerdings sein nachheriges heldenhaftes Verhalten bei den Rettungsarbeiten im Tunnel aufs Glänzendste gegenüber. Es wird also mit dem Hinuntergießen von Wasser fortgefahren, den ganzen Donnerstag Nachmittag und die Nacht hindurch und noch am Freitag bis gegen die Mittagsstunde. Nachdem der Feuerweiher von Hauenstein erschöpft, wird Wasser von Läufelfingen und Trimbach in Fässern zugeführt.

Die Schuld am Brande des Schachtes und damit an seinen Folgen einem einzigen Menschen oder einer einzigen Tatsache zuzuschreiben, wäre, wie bei den meisten derartigen Vorkommnissen, vollkommen unrichtig. Eine Reihe von Umständen, deren einer allein keine Bedeutung gehabt hätte, mußte gleich einer Kette aneinander sich schließen, um endlich es zu dem schrecklichen Ergebnis kommen zu lassen. Der Zusammensturz des Schachtes und die Verschüttung der dahinter im Tunnel Befindlichen durch ihn ist zweifellos auf das Feuer zurückzuführen. Wie aber ist es im Schachte entstanden?

An sich kann dessen Verkleidung mit Holz in seinem mittleren Teile kaum als Unvorsichtigkeit betrachtet werden. Denn als der Schacht gebaut wurde, da dachte man noch kaum daran, daß er einst als Rauchfang werde dienen müssen. Und selbst als das dann der Fall war, so durfte man sich doch wohl darauf verlassen, daß keiner der vom Tunnel in den Schacht hinauffliegenden Funken die Holz-

verschalung erreichen werde, da diese erst reichlich 30 Meter oben am Tunnel begann. Freilich war dieses Holz durch die beständig aus der Schmiede und jetzt auch noch aus dem Ofen aufsteigende heiße Luft vollständig ausgedörrt und mußte brennen wie Zunder, sowie nur irgendwie Feuer mit ihm in Berührung kam. Höchst wahrscheinlich wäre aber doch nie ein Brand entstanden, wenn nicht ein weiterer unglücklicher Umstand dazu gekommen wäre.

Wie schon erwähnt, war früher der Schacht zur Beförderung von Menschen und allerlei Gegenständen in den Tunnel hinab benützt worden. Von jener Zeit her hing noch von oben durch den ganzen Schacht bis auf den hölzernen Boden ein Seil herab, über 7 cm dick und außen mit Pech überstrichen. Sei's, daß man es vergessen, sei's, daß man sich keine Gedanken darüber gemacht: es hing noch immer da, obschon es seit Monaten nicht mehr benutzt wurde. Leicht kann man sich vorstellen, wie spindeldürr es geworden sein mußte, nachdem es schon so lange in der heißen und trockenen Luft des zugigen Riesenkamines hing. Wenn nur ein Funke es berührte, so brannte es in einem Augenblick wie eine Fackel den ganzen Schacht hinauf. So ist denn auch mit größter Wahrscheinlichkeit das Feuer entstanden. Beim Aufräumen des Schuttes fand man unverbrannt das untere Ende dieses Seils mit seinem Eisenhaken. Es hatte sich über die Mündung des Ofenrohres gelegt und dort sich entzündet, worauf es in kürzester Zeit das Feuer nach oben auf die Holzverschalung des Schachtes übertrug.

Aber die Zerstörung des Schachtes durch das Feuer und sein Zusammensturz hätte nicht notwendig das große Unglück zu werden brauchen, zu dem sich dann dieser Unfall ausgewachsen hat, wenn nicht das ganz verkehrte Verhalten dem Schachtbrand gegenüber dazugekommen wäre. Der Pfarrer von Ifental hatte Recht. Hätte man den Schacht, anstatt ihn löschen zu wollen, sich ausbrennen lassen, und anstatt Erde in ihn zu werfen, im Gegenteil durch irgend welche Mittel versucht, seine Verstopfung zu verhindern, so wäre er selbstverständlich gleichwohl zusammengestürzt und hätte den Tunnel versperrt. Aber die versperrende Masse wäre lang nicht so groß, sie wäre vor allem trocken und ziemlich ausgebrannt gewesen und hätte verhältnismäßig nur wenig Rauch erzeugt, der durch den Schacht mit Leichtigkeit nach oben abgezogen wäre. Unter diesen Umständen wäre die Durchbrechung des Schuttkegels kein schwieriges Unterfangen gewesen, denn Leute und Werkzeug standen genug zur Verfügung. Und aller Wahrscheinlichkeit nach wäre der Durchbruch so zeitig gelungen, daß alle oder doch die meisten Eingeschlossenen hätten gerettet werden können. So aber lag nun eine Mauer durchnäßten Schuttes im Tunnel, zum guten Teil aus ausgebranntem dürrem Holz bestehend, das trotz des überreichlich von oben herabgeschütteten Wassers nicht völlig auslöschen, noch weniger aber verbrennen konnte. Bald mußte nun eintreten, was aus dem Unfall ein unabwendbares und entsetzliches Unglück machte. Im Schutthaufen entwickelte sich Kohlenoxydgas, der bekannte giftige Kohlendunst, der überall da entsteht, wo kohlenreiche Substanzen bei unvollkommenem Luftzutritt mangelhaft verbrennen. Dies Gas tötet jeden Menschen, der es in größern Mengen einatmet.

Kaum hat man sich im Tunnel vor dem Schachte klar gemacht, daß 52 Mann hinter dem Schutthaufen eingeschlossen sind, so beginnen ohne jeden Verzug die Rettungsversuche. Die Tunnelmänner vom Südausgang arbeiten den ganzen Donnerstag nachmittag an der Durchbrechung der Schuttmasse, trotz Qualm und Hitze, die sie ausströmt. Schon haben sich die Unermüdlichen über einen Meter weit hineingegraben, da fängt das giftige Gas zu wirken an. Immer häufiger müssen die Arbeiter, von Uebelkeit ergriffen, den Tunnel verlassen, immer kürzer wird die Zeitspanne, während der man es beim Schutthaufen aushalten kann. Vom Einbruch der Dunkelheit an werden mehr und mehr Vergiftete aus dem Tunnel gebracht; sie schwanken wie Betrunkene und müssen auf beiden Seiten geführt werden. Bald sind es ihrer so viele, daß man Rollwagen zu Hilfe nehmen muß. Immer wieder dringen Tapfere in den Tunnel vor; doch alle Anstrengungen sind machtlos gegen den unfaßbaren Feind. Um zehn Uhr nachts ist infolge massenhafter Vergiftungen die Lage so bedenklich geworden, daß auf Befehl der

leitenden Ingenieure die Rettungsarbeiten einstweilen eingestellt werden. Dies umso mehr, als die Männer, die auf den abermaligen Feueralarm, der am Abend in den umliegenden Dörfern erging, mit ihren Feuerspritzen sich eingefunden haben, nicht vieles helfen können, weil mit den Tunnelarbeiten unvertraut.

Nun aber, in der Nacht zum Freitag den 29. Mai und früh am Morgen dieses Tages, rücken zu Fuß und mit der Bahn in geschlossenen Scharen mit ihren Ingenieuren die Tunnelarbeiter von Aarau und Burgdorf heran. An diesen Orten sind eben die beiden kleinen Tunnels im Bau, die man heute durchfährt, wenn man im Eisenbahnzug von Basel her den Bahnhöfen jener Städte sich nähert. Maschinenmeister Riggenbach kommt auch zu Hilfe mit sämtlichen Arbeitern der mechanischen Bahnwerkstätte in Olten.

Der straffe Tritt dieser Männer, ihr freudig herzhaftes Angesicht zeigt, daß ohne Unterschied ihrer Landesangehörigkeit sie fest entschlossen sind, zur Rettung ihrer unbekannten Brüder Alles zu tun und das Aeußerste zu wagen. Und in der Tat: sie legen jetzt einen Heldenmut an den Tag, der vor- und nachher in keiner Schlacht übertroffen worden ist. So mörderisch ist keine Unternehmung im Krieg, daß nicht die Möglichkeit besteht, vom feindlichen Blei verschont zu bleiben. Hier aber begibt sich jeder ohne Ausnahme in die unmittelbarste Todesgefahr: der Wirkung des giftigen Gases kann keiner entgehen. Nicht von der Geschicklichkeit des Einzelnen, sondern von Umständen, die nicht in seiner Macht stehen, hängt es ab, ob er tot oder lebendig vom Rettungswerk zurückkommt. Das Heldentum, das plötzlich aus all diesen Unbekannten emporlodert, ist umso erhabener, als sie ihr Leben nicht zur Vernichtung, sondern zur Rettung von Mitmenschen einsetzen. Ein mancher, der sie jetzt im Kampfe sieht, bittet ihnen still die Verachtung ab, die vordem ihre rohe Sprache und ihre lärmenden Gelage ihm eingeflößt. Allen voran leuchten die Engländer mit ihrem kalten Mut und ihrer unbezwinglichen Entschlossenheit. Aber die Schweizer rings aus der Umgebung stehen ihnen wohl an Erfahrung, doch kaum an Aufopferung nach. So wird im Laufe des Freitags der wackere Gemeindevorsteher Vögtli von Läufelfingen, der den Befehl über seine Mitbürger an der Feuerspritze führt, drei Mal ohnmächtig aus dem Tunnel getragen, und drei Mal begibt er sich, kaum notdürftig wieder hergestellt, in die Gefahr zurück, an den Platz seiner Pflicht.

Schon um drei Uhr morgens am Freitag treten die Aarauer Tunnelarbeiter zum Angriff an. Sie wollen um jeden Preis bis zum Schutthaufen vordringen und ihn in einem Anlauf durchbrechen. Die Trimbacher mit ihrer Feuerspritze versuchen für sie die Luft durch Güsse von Kalkwasser zu reinigen. Allein es handelt sich eben nicht um Kohlensäure, die durch das Kalkwasser aufgezehrt worden wäre, sondern um Kohlenoxyd, gegen welches der Kalk nichts auszurichten vermag. Die giftigen Gase haben zudem über Nacht sich dermaßen vermehrt, daß aller Anstrengungen ungeachtet es nicht gelingt, auf nähere Entfernung als etwa hundert Meter an den Schutthaufen heranzukommen. Aufs Neue spielt der Telegraf; von Olten, Aarburg und Zofingen rasseln die großen Feuerspritzen zur Verstärkung heran.

Drei Stunden später, um 6 Uhr morgens, erfolgt ein zweiter Angriff. Ganze Ströme von Kalkwasser werden diesmal in den Tunnel hineingetrieben, wobei neben vielen andern auch der Feuerwehrkommandant von Zofingen ohnmächtig zusammenbricht. Ein paar besonders Mutige dringen bis ganz nahe zum Schutthaufen vor. Jedoch auch dieser Vorstoß zerschellt erfolglos; und um 9 Uhr morgens werden die ersten beiden Toten der Rettungsmannschaft zur Seite aufs Wiesengras gelegt.

Nun wiederholen sich bis gegen Abend stets aufs Neue die Rettungsversuche; es ist nichts seltenes, daß einer sich fünf und sechs Mal in die Gefahr begibt, bis er ihr schließlich doch erliegt. Jetzt handelt es sich meistens nicht mehr ums Vordringen bis an den Schutt; man will Betäubte zurückholen, die auf dem Wege dorthin zusammengebrochen sind. Und mehr als einmal fallen bei solchen Unternehmungen Opfer. Elf Tote fordert von der Rettungsmannschaft dieser Tag, Einheimische und Fremde. Bis jetzt sind über vierhundert Gasvergiftungen vorgekommen, und das enge Waldtälchen am Trimbacher Tunnel-

ausgang, in dem ein ganzes Arbeiterdorf von Bretterhütten steht, sieht wie ein Feldlazarett aus. Aerzte aus Olten, Aarau, sogar aus Basel sind zur Stelle und bemühen sich um die Schwerkranken, die Pflege der leichter Vergifteten den vielen weiblichen Hilfskräften überlassend, unter denen sich wiederum die Frauen der englischen Bergleute auszeichnen. Obschon auch sie zum Teil ihre Männer verloren, arbeiten sie anhaltend bis dreißig Stunden lang.

Schon am Morgen des Freitags sind aus Basel die Centralbahndirektoren Trog und Sulger eingetroffen, und auf ihr Gesuch kommen gegen Abend zwei Chemiker an Ort und Stelle: Schibler aus Aarau und der berühmte Schönbein aus Basel. Beide erklären übereinstimmend, das giftige Gas könne durch kein anderes Mittel als auf mechanischem Wege fortgeschafft, die verdorbene Luft müsse durch gute verdrängt werden. Es gehen deshalb auf der Stelle nach Basel und Luzern zwei Ingenieure ab, um mit der äußersten Beschleunigung die nötigen Röhren für eine Luftleitung zu beschaffen. Zugleich wird wiederum die vorläufige Einstellung der nutzlosen Versuche verfügt, bis an den Schutthaufen vorzudringen. Fast mit Gewalt muß diesem Befehl Gehorsam erzwungen werden. Allein man setzt ihn durch und von jetzt an fällt kein unnützes Opfer mehr. Man beschränkt sich darauf, in der Nacht auf den Samstag durch Anzünden von Strohhaufen und durch andere Vorkehrungen die Luft im Tunnel verbessern zu wollen. Doch hat das so wenig Erfolg wie die Bemühungen von mehreren hundert Mann aus den umliegenden Dörfern, die in der Morgenfrühe des Samstags den 30. Mai im Tunnel große Tücher an Stangen hin und her schwingen.

Aber an diesem Samstag schon morgens um 9 Uhr trifft ein mit Dampf betriebener Ventilator ein, bald darauf auch die ersten Röhren für die Luftleitung, und alsobald wird unter Einstellung aller übrigen Versuche mit deren Vortrieb begonnen. Der Ventilator arbeitet gut: unablässig versorgt er die Leitung mit frischer Luft. Es zeigt sich sogleich, daß der Rat der beiden Gelehrten richtig war: mit fortschreitender Verbesserung der Luft kann immer weiter im Tunnel vorgerückt werden. Aber der fürchterlichen Verpestung der Tunnelröhre wegen darf dies nur äußerst langsam geschehen, wenn man nicht nutzlos weitere Menschenleben opfern will. So kommt es, daß man trotz unablässiger Arbeit erst Dienstag, den 2. Juni, am fünften Tage also nach dem Zusammensturz, um die Mittagszeit am Schutthaufen angelangt ist. Um drei Uhr nachmittags kann, nachdem genügend Luft nachgepumpt, die Stollenarbeit zur Durchbrechung des Schuttes einsetzen. Aber im engen Raum können nur wenige Mann gleichzeitig arbeiten und bei der noch immer sehr schlechten Luft müssen sie schon nach kurzer Zeit von der gefährlichen und mühsamen Arbeit abgelöst werden, bei der es nicht nur glühenden Schutt und Erde zu durchbohren, sondern auch dicke Balken und Bretter zu durchsägen gilt. Mittwoch den 3. Juni um die Mittagsstunde glaubt man schon einen Augenblick, den Schuttkegel durchbrochen zu haben. Man ist aber erst in einen Zwischenraum gelangt, der durch einen der heruntergefallenen Balken entstanden ist. Auch dieser Raum ist ganz mit Giftgas erfüllt, sodaß zu seiner Auslüftung einige Zeit erforderlich ist. Jetzt ruft man ins Innere des Berges, man bläst mit Signalhörnern; doch bei den Eingeschlossenen bleibt alles totenstill.

Nun sind noch zwei Meter Schutt zu durchbrechen, und am Abend des 3. Juni ist auch das getan. Die Luft hinter den Schutthaufen ist aber so schrecklich, daß auch die Kühnsten schleunigst zurückweichen. Einzig Inspektor Watson, der mit der größten Aufopferung sich an allen Rettungsversuchen beteiligt und überall an der Spitze gestanden hat, ist einen Augenblick bis in den Raum hinter dem Schutthaufen eingedrungen. Zurückkommend spricht er erschüttert nur einige Worte zu den hinter ihm Zurückgebliebenen: dort hinten hat er Leichen gesehen. Erst Donnerstags, den 4. Juni, nachdem man mit allen Mitteln so viel als immer möglich frische Luft nachgepumpt, gelingt es gegen 7½ Uhr abends, im vordersten Teile des abgesperrt gewesenen Tunnels unmittelbar hinter dem Schachte sich festzusetzen. In der Nacht auf den Freitag den 5. Juni und an diesem Tage selbst dringt man noch weiter vor.

Man findet dabei auf einer Strecke von wenig mehr als 30 Metern — vom Schutthaufen an — 31 schon stark verweste Leichen, zum Teil im Wasser liegend, das sich, nach Süden fließend, wegen der Versperrung des Tunnels fast einen Meter hoch angestaut hat. Die Leichen sind fürchterlich entstellt und ihr Geruch ist entsetzlich. Denn die Leute sind zweifellos alle schon vor einer Woche gestorben, am Tage des Schachteinsturzes, als sie den Schutthaufen von innen durchbrechen wollten. Noch liegen ihre Werkzeuge neben ihnen, und einige scheinen mitten in der Arbeit des Wegräumens vom Tode überrascht worden zu sein. Es kann kein Zweifel bestehen, daß auch sie von dem aus dem Schutthaufen aufsteigenden Kohlenoxydgas getötet worden sind, ganz gleich wie die Elf, die es bei den Rettungsversuchen im Tunnel vorne einatmeten.

Nur noch an ihren Kleidern oder deren Inhalt sind sie von ihren Verwandten oder Arbeitsgenossen zu erkennen, als man sie Freitag den 5. Juni morgens ins Freie bringt. Am Trimbacher Tunneleingang hat um die wehklagend wartenden Angehörigen der Tunnelmänner sich unterdessen eine gewaltige Menschenmenge angesammelt, die von weither zusammengeströmt ist. Seit Samstag den 31. Mai hält Militär die Ordnung aufrecht. Denn nicht nur Hilfsbereitschaft und Opfermut hat das gräßliche Unglück erweckt; in vielen, welche die Schuld daran der Leitung des Unternehmens zuschreiben oder von jeher die Erstellung der Bahn mit unfreundlichen Blicken betrachtet, hat sich Krawallstimmung herausgebildet. Sie macht sich vor dem Tunnel mehr als einmal durch drohendes Gelärme Luft; doch fallen keine ernstlichen Unordnungen vor.

Im Tunnel schreiten unterdessen die Bergungsarbeiten weiter fort, im Maße als die reine Luft von außen immer tiefer hineingetrieben wird. — Bergungs-, kaum Rettungsarbeiten mehr. Denn äußerst schwache Hoffnung nur ist vorhanden, noch einen von den 21 lebend anzutreffen, die jetzt noch fehlen. Am Samstag den 6. Juni endlich, frühmorgens, am zehnten Tag nach dem Unglück, gelangt man zu ihnen. Fast ganz zuhinterst im Tunnelstollen liegen sie alle zusammen auf einem erhöhten Gerüst, wohin sie sich wohl zuletzt zurückgezogen haben, weil sie die Luft dort noch am erträglichsten fanden. Wie schlafend liegen sie friedlich in drei wohlgeordneten Reihen da. Sie können noch nicht sehr lange gestorben sein, denn keine Verwesungserscheinungen sind an ihnen sichtbar. Drei Jünglinge sehen aus, wie wenn sie erst vor einigen Stunden verschieden wären. Doch sind nach dem Gutachten der Aerzte wahrscheinlich die meisten ungefähr um die gleiche Zeit gestorben; als ihren Todestag vermuten die Sachverständigen Mittwoch den 3. Juni. Sie sind somit wohl eine ganze Woche lang lebendig begraben gewesen und haben sich allem Anscheine nach noch mehrere Tage bei guter Gesundheit befunden, denn eines ihrer Pferde hatten sie, als es noch lebte, geschlachtet und ausgeweidet. Auch hatten sie, wie deutlich sichtbar, sein Fleisch noch zu braten versucht. Doch das Holz hatte der schlechten Luft wegen schon nicht mehr zum Brennen gebracht werden können. An Nahrungsmitteln überhaupt, sowie an Wasser hätte es ihnen nicht gefehlt, um bis zum Eintreffen der Rettung ihr Leben zu fristen. Sie sind also nicht Hungers gestorben, sondern an Unbrauchbarkeit der Luft, sei es, daß diese auch hier vom Schutthaufen her, wenn auch viel langsamer als vorne, vergiftet wurde, sei es, daß sie einzig durch die Atmung der Eingeschlossenen selbst mit der Zeit an Sauerstoff so arm wurde, daß sich in ihr nicht mehr leben ließ. Wohl möglich, daß sie alle schlafend in den Tod gegangen sind, nachdem sie das Herannahen der Rettung noch gehört, vielleicht sich aber auch überzeugt hatten, daß sie bei ihrem langsamen Vorwärtskommen nicht zeitig genug mehr eintreffen konnte . . . Das Schicksal der Einundzwanzig haben auch die sieben mit ihnen lebendig begrabenen Pferde geteilt als allezeit geduldige und bis in den Tod getreue Gehilfen des Menschen.

So hat kein einziger der Eingeschlossenen gerettet werden können, und über ihr Schicksal kann es nur Vermutungen, nicht aber Gewißheit geben. Auf keinem der Verschütteten ist auch nur ein einziges schriftliches Wort über das Unglück gefunden worden, trotzdem man sie daraufhin untersuchte. Zu der

Entstehung des Unglücks mag Sorglosigkeit und Unvorsichtigkeit beigetragen haben, obschon die richterliche Untersuchung kein strafbares Verschulden feststellen konnte. Doch als das Unheil einmal geschehen war, da wurde zur Rettung der Verschütteten alles angewendet, was damals überhaupt in der Macht der Menschen stand. Das wenigstens durften sich die Verantwortlichen mit gutem Gewissen sagen.

Die 31 ersten Leichen, die am Freitag den 5. Juni geborgen wurden, begrub man schon am selben Tag, nachdem man sie in die rohen Holzsärge gelegt, die, schnell zurechtgezimmert, zu Dutzenden am Tunneleingang schon bereit standen. Zehn dieser Toten, aus der Umgebung stammend, wurden den Angehörigen zur Bestattung auf den heimischen Kirchhöfen überlassen, wie das schon mit den Elfen geschehen war, die bei den Rettungsversuchen den Tod gefunden hatten. Einundzwanzig aber wurden am Freitag Abend im katholischen Trimbach beigesetzt. Sich beugend vor der ungeheuren Größe des Unglücks hatte dort Pfarrer und Gemeinderat trotz einigem Widerspruch beschlossen, die Opfer des Hauensteins alle, wes Glaubens sie auch seien, auf dem Kirchhof des Dorfes begraben zu lassen. Doch scheiterte die Verwirklichung dieses schönen Gedankens am Einspruch der Aerzte. Es war damals die Zeit der Pettenkoferschen Theorien von den Miasmen, die aus den faulenden Stoffen über und unter der Erde aufsteigend die Luft mit Krankheitskeimen vergiften. Schon beim Heraustragen der Leichen aus dem Tunnel hatte man deshalb mächtige Chlordämpfe erzeugt, um einer Erkrankung der Zuschauermassen vorzubeugen. Und jetzt erklärten die Aerzte einstimmig, das Begraben so vieler Leichen mitten im Dorfe zu dieser Jahreszeit sei höchst gesundheitsgefährlich und habe zu unterbleiben. So bestimmte denn der Gemeinderat den alten, seit Jahrhunderten nicht mehr benützten, doch seinerzeit geweihten Begräbnisplatz Trimbachs ein wenig außerhalb des Dorfes zur Bestattung der Verunglückten. Sie fand nach den Gebräuchen der katholischen Kirche statt, die der Ortspfarrer erfüllte. Ein Gleiches geschah an dem herrlichen Frühsommermorgen des Sonntags, den 7. Juni, mit den am Tage zuvor als letzten gefundenen 21 Toten. Es hätte deren Beerdigung schon am Samstag Abend um 7 Uhr stattfinden sollen; doch hatten sich dem die Tunnelarbeiter widersetzt und verlangt, daß ihre Brüder erst am andern Morgen, am hellen Tag, in voller Feierlichkeit begraben würden. Es war ein ungeheurer Trauerzug, der Sonntag früh den 21 Särgen vom Tunnelausgang nach Trimbach das letzte Geleite gab. Als man sie neben die 21 gebettet, die schon am Freitag hier in die Erde gesenkt worden waren und als der Priester die Gräber geweiht und die Gebete gesprochen hatte, rief der Kaplan Bläsi von Olten in kurzer und gehaltvoller, von tiefem religiösem Gefühle getragener Ansprache all den Gefallenen den letzten Dank und Gruß zu. Er zeigte, wie diese Männer deutscher, französischer, italienischer und englischer Zunge alle als Opfer gefallen seien einer großen Unternehmung, die die Völker zusammen bringen und versöhnen soll. Der Tod hat diese Tunnelmänner nun schon vereinigt, bevor sie ihr Werk vollendet hatten. Weil sie zusammen gestorben sind, zusammen schon im Tunnel in einem Grabe lagen, so sollen sie auch jetzt in diesem einen Grabe beisammen bleiben. So hatte es die Behörde verfügt, weil sie durch die gemeinsame Bestattung mit den Einheimischen die Fremden ehren wollte. Doch viele sahen es ungern, daß ihre Angehörigen anstatt am gewohnten Ort in diesem Massengrabe beigesetzt wurden. Die Trimbacher hatten sogar soeben noch Miene gemacht, die vorüberfahrenden Särge ihrer Angehörigen von den Wagen zu reißen und auf den eigenen Kirchhof zu verbringen. Es war also keine übertriebene Aengstlichkeit gewesen, daß die Behörde dem Trauerzuge zehn Landjäger beigegeben hatte . . . .

Von den insgesamt 63 Mann, die dem Hauensteiner Unglück erlegen sind, wurden also 42 bei Trimbach bestattet. Wie schon gesagt, sind 10 von den 52, die eingeschlossen im Tunnel starben, alles Einheimische, in verschiedenen Gottesäckern der Umgebung begraben; auch alle Elf, die bei den Rettungsarbeiten gefallen sind. Aber auf dem hohen weißen Kreuz, das über den 42 Gräbern errichtet wurde, stehen, wie recht und billig, die sämtlichen 63 Namen: „Zum Andenken der im Hauenstein im Mai und

Juni 1857 Verunglückten. Wie wir das Bild des Irdischen getragen haben, so werden wir auch das Bild des Himmlischen tragen. 1. Cor. 15, 49."

Diese Begräbnisstätte ist im Wandel der Zeiten im Jahre 1909 von Neuem zum allgemeinen Gottesacker der Gemeinde Trimbach gemacht worden. Heut liegen die 42 nicht mehr allein im weiten, freien Feld unterm grünen Rasen, umschlossen von einer Buchshecke und überragt vom hohen Gedächtniskreuz. Ihre Ruhestätten sind im allgemeinen Friedhof aufgegangen, und dieser selbst genießt nicht mehr die alte schöne Einsamkeit, da er jetzt in unmittelbarer Nähe des Dorfes liegt. Aber das große weiße Kreuz mit den Namen der Gefallenen erinnert noch immer an ihren Opfertod.

Den Wandel und Wechsel der Zeiten kündet auch deutlich ein anderes Denkmal, das auf dem gleichen Friedhof von Trimbach steht. Es trägt die Inschrift: „Julius Berger Tiefbau-Aktiengesellschaft als Erbauerin des Hauenstein-Basistunnels ihren in treuer Pflichterfüllung 1912—1915 verunglückten Arbeitern." Und dann kommen 12 Namen: 11 Italiener und ein Kroate. — Zwölf Opfer und 2½ Jahre Bauzeit beim Basistunnel von 8 Kilometern Länge — 63, und mit verschiedenen vor- und nachher Gefallenen an die 70 Tote, und über vier Jahre Bauzeit beim alten Hauensteintunnel von 2½ Kilometern Länge!

Seit 1857 hat der Tunnelbau wahrhaftig ungeheure Fortschritte gemacht. Jetzt ist vor allem die Ventilation und alles mit ihr Zusammenhängende so gut geregelt, daß auch im hintersten Vortrieb die Arbeiter beständig gesunde Luft atmen. Gefährliche Schachtbauten wie damals im alten Hauensteintunnel sind heute unnötig. Und selbst, wenn alles das ganz gleich wie früher geblieben wäre und wieder das Unglück von damals einträte, so wäre die Rettung der Eingeschlossenen heute mit Leichtigkeit möglich. Die seither erfundenen Rauchmasken und Sauerstoffapparate würden der Rettungsmannschaft in der verdorbensten Luft das Arbeiten ermöglichen und nicht ein einziger unter ihr würde sein Leben aufs Spiel setzen.

Und eine andere Wahrnehmung, die uns die gänzliche Veränderung gewisser Verhältnisse unseres Landes seit Eröffnung der Gotthardbahn zeigt: Beim Basistunnel kein einziger Schweizer unter den Verunglückten; beim alten sind mehr als die Hälfte davon unsere Landsleute. Nach ihnen waren die Württemberger die zahlreichsten. Zwei einzige Italiener unter den 63 Toten des alten Hauensteins, während die Opfer des neuen Basistunnels mit einer alleinigen Ausnahme ausschließlich Italiener sind!

Sofort nach dem Unglück richtete das Direktorium der Centralbahn den Hinterbliebenen der Gefallenen Unterstützungen und Pensionen aus, die nach dem damaligen Geldwert, wenn auch nicht übermäßig reichlich, so doch eine namhafte Hilfe waren, und freiwillige Sammlungen brachten Liebesgaben von über 60,000 Franken zusammen.

Nachdem die Toten begraben, war bald die Fassung wieder gewonnen. Am 8. Juni war die Luft in dem Stollen wieder völlig rein, am 17. war der Schuttkegel weggeräumt und am 18. Juni wurden die am 28. Mai unterbrochenen Tunnelarbeiten wieder aufgenommen. Fünf Monate später, am 31. Oktober 1857, wurde der Hauensteintunnel durchschlagen und am 1. Mai 1858 die Strecke Läufelfingen-Olten für den Betrieb eröffnet, womit die direkte Verbindung Basels mit Olten hergestellt war. Im gleichen Jahre 1858 wurden auch die noch fehlenden Teilstrecken zwischen Aarau und Baden und damit der ununterbrochene Bahnweg zwischen Basel und Zürich vollendet. 1859 endlich fuhr man von Basel direkt nach Luzern und um die gleiche Zeit waren auch in der Ostschweiz die wichtigsten Strecken gebaut und Chur dadurch mit dem Innern der Schweiz und Basel verbunden.

Im Jahre 1860 wurde die Verbindungsstrecke zwischen der französischen und der Centralbahn in Basel in Betrieb gesetzt, sowie die Linie vom bisherigen provisorischen Bahnhof der Centralbahn an der Engelgasse zum neuen Elisabethenbahnhof der am 4. Juni 1860 eröffnet wurde. Zugleich wurde gleich dem provisorischen Bahnhof der Centralbahn auch der französische Bahnhof geschlossen. Dieser lag fortan

nicht mehr an der Linie Straßburg-Basel, sondern stadtwärts von ihr; sie zweigte nun an der Stelle des jetzigen Güterbahnhofes St. Johann vom alten Bahnweg ab und strebte dem Laufe der heutigen Ringstraßen folgend, dem neuen Centralbahnhof zu, der nun auch der französischen Bahn als Endstation diente.

Am 1. Juni 1861 fand mit der Strecke Thun-Scherzligen der Bau des Stammnetzes der Schweizerischen Centralbahn mit 248 Kilometern Länge und 55 Stationen im Großen und Ganzen seinen Abschluß.

Um jene Zeit fuhren von Basel im Tage 4—5 Personenzüge der Centralbahn ab und kamen ebensoviele an; von eigentlichen Schnellzügen und gar von Nachtzügen wußte man noch nichts. Nach Liestal gelangte man in 32 Minuten, während heute die Fahrzeit in einem gewöhnlichen Zuge 22 Minuten beträgt. Die französische und die badische Bahn hatten ungefähr denselben Verkehr und die nämliche Geschwindigkeit. Die Fahrpreise wollen uns um vieles billiger als heute vorkommen; doch ist die große Entwertung in Betracht zu ziehen, die seither unser Geld erlitten hat.

3. Die weiteren Anschlüsse Basels an die Schweiz.

Am 3. November 1873 wurde die Verbindungsbahn zwischen dem badischen und dem Centralbahnhofe in Basel eröffnet. Man hatte sich damit beeilt und 1872 schon mit dem Bau der Eisenbahnbrücke begonnen; denn diejenige zwischen St. Louis und Leopoldshöhe war beschlossene Sache. Es stand damit — über Belfort-Mülhausen — eine direkte Verbindung Frankreichs mit Süddeutschland in Aussicht, so daß dieser ganze Verkehr fortan um Basel herumgegangen wäre, wenn man nicht für die kürzeste Schienenverbindung des badischen mit dem Centralbahnhofe gesorgt hätte. Am 2. August 1875 begann die Bötzbergbahn mit Abzweigung von der Centralbahn in Pratteln zu laufen und am 25. September des gleichen Jahres 1875 auch die Bahn Delsberg-Basel, womit dann bald der ganzen Westschweiz, die bis dahin nur über Biel-Olten nach Basel gelangte, der direkte Zugang durch das Birstal erschlossen war. Im Gegensatze zu den ausländischen Bahnen ist die Jurabahn die einzige nach Basel einmündende Schweizerstrecke, von der uns berichtet wird, daß ihre Eröffnung feierlich begangen wurde. Im Bahnhof Basel bot der neugeschaffene Regierungsrat von Baselstadt ein Gabelfrühstück an und Regierungsrat Falkner begrüßte die bernischen Gäste. Dann fuhr man im festlich geschmückten Zuge das Birstal hinauf, und beim Bankett in Delsberg sprach neben vielen andern auch Nationalrat Karl Burckhardt-Iselin, vormals Bürgermeister und jetzt der erste Regierungspräsident von Baselstadt. Die Jurabahn ist freilich auch diejenige in Basel endende Strecke, auf der dann keine zwanzig Jahre später das größte Unglück vorfiel, das die schweizerische Eisenbahngeschichte kennt. Am Sonntag den 14. Juni 1891, gegen halb drei Uhr nachmittags, stürzte die Eisenbahnbrücke bei Münchenstein zusammen, als eben auf ihr ein vollbesetzter Personenzug von Basel her der Station sich näherte. Es fanden dabei 73 Menschen, zum Teil auf gräßliche Weise, den Tod und über sehr viele Familien Basels kam schweres Leid.

Die naturgemäße Fortsetzung der Centralbahn, die ihren Begründern, vor allem Speiser, schon vor Augen stand, ist dann durch die Gotthardbahn zustande gekommen, deren durchgehende Linie von Luzern bis Chiasso am 1. Juni 1882 dem Weltverkehr übergeben worden ist. Ihr Bau ist das große und bleibende Verdienst Alfred Eschers; doch hat auch Basel redlich mitgearbeitet, vornehmlich durch Bürgermeister J. J. Stehlin.

Das jüngste Ereignis in Basels Eisenbahngeschichte ist die Eröffnung der Birsigtalbahn mit der Strecke Basel-Therwil am 4. Oktober 1887, womit auch noch das letzte der in oder bei Basel in den Rhein einmündenden Täler dem Bahnverkehr erschlossen war. Am 12. Oktober 1888 wurde die Strecke Therwil-Flüh und am 1. Mai 1910 Flüh-Rodersdorf eröffnet. Schon am 2. Juni 1905 ist die

Birsigtalbahn zum elektrischen Betriebe übergegangen. Es sind ihr damit von den andern in Basel einmündenden Eisenbahnen die Wiesentalbahn am 12. Juni 1913, die Bundesbahnen, vorläufig erst für die Strecke nach Olten, im Frühling 1924 nachgefolgt.

III. Der Anschluß an Deutschland.

Kaum hatte die französische Bahn am linken Ufer des Rheines Basel erreicht, so näherte sich auf der andern Seite die badische unserer Stadt. Die Angst, der Elsässer Konkurrent, der ihr schon zuvorgekommen, möchte allen Verkehr des Rheintales an sich reißen, beflügelte die Bauarbeiten, wie andererseits das gleiche Mißtrauen die Franzosen zu ihrer größern Schnelligkeit angespornt hatte. Schon 1842 besprach sich Geheimrat v. Recke als Abgeordneter des badischen Ministeriums mit der Eisenbahnkommission in Basel; es schien nicht unwahrscheinlich, daß eine Verständigung in Bezug auf die Weiterführung der Mannheimer Linie über Basel nach Schaffhausen zu Stande komme.

Freilich: die Wiesentäler hatten es anders im Sinn. Sie wollten, daß die Bahn in Istein oder doch in Haltingen oder Leopoldshöhe das Rheintal verlasse und über Weil sich Lörrach zuwende. Es sollte dadurch diesem Städtchen all der Verkehr zugehalten werden, der bisher rheinauf- und abwärts über Basel ging. Von Lörrach hätte dann die Bahn über den Dinkelberg oder unter ihm durch weit oben an Basel, etwa Rheinfelden gegenüber, das Rheintal wieder erreichen und ihren Weg nach Schaffhausen fortsetzen sollen. Nach Basel sollte nur von Lörrach aus eine Nebenlinie führen.

Allein die badische Regierung hielt sich schon damals an den Grundsatz, der während all der zehn Jahre Bahnunterhandlungen ihr maßgebend war: daß sich die Eisenbahn den geographischen Verhältnissen anzupassen habe und deshalb von einer Umgehung Basels keine Rede sein könne. Je nach Bedarf verleugnete sie aber diese Ueberzeugung und gab sich den Anschein, Basel umfahren zu wollen. Dies namentlich dann, wenn Basel auch gar zu kühl sich verhielt und ins Bockshorn gejagt werden mußte, damit es sich überhaupt um die badische Bahn bekümmerte. Gerade in jenen Jahren war Basel allerdings, wie wir gesehen haben, von den Vorarbeiten für die Centralbahn stark in Anspruch genommen, die ihm mit Recht vor allem anderen am Herzen lag. Diese Angelegenheit wollte es im Reinen haben, bevor es an anderes herantrat. Das war der eine Grund, warum es für die badische Bahn damals so wenig übrig hatte. Der andere aber war der: man wußte hier genau so gut wie in Karlsruhe, daß Basel schlechterdings nicht umgangen werden konnte, beeilte sich deshalb mit den badischen Unterhandlungen keineswegs und machte sogar, um Zeit zu gewinnen, vorläufig Schwierigkeiten wegen des Zolles und der fremden Staatshoheit auf schweizerischem Gebiet. Wirklich: wenn Basel damals — es war dies wohl der gefährlichste Abschnitt in seiner ganzen Eisenbahngeschichte — nicht doch umfahren worden ist, so dankt es das durchaus nicht seiner Tätigkeit, sondern einzig und allein seiner zu keiner Zeit durch keine Regierungs- und Volksdummheiten zu verwüstenden geographischen Lage, es dankt es dem Umstand nur, daß man es einfach in die Rheintalbahn als eine der für diese unentbehrlichsten Stationen aufnehmen m u ß t e.

Nach dem Scheitern seines ersten Eisenbahnplanes im Jahre 1840 gelang es dem beharrlichen Zürich, den Kanton Aargau für die Sache zu erwärmen, indem man ihm versprach, was er schon immer gewollt hatte: die Führung der Bahn durch den inmitten des Kantons gelegenen Bötzberg nach Basel. Das war natürlich für den Aargau vorteilhafter, als die seinem äußersten Nordrand entlang am linken Rheinufer laufende Eisenbahn. Aber auch jetzt wieder verhielt sich Basel, obschon sich auch der Aargau bei ihm für diese linksrheinische Bahn verwendete, ganz aus den gleichen Gründen wie zum erstenmal ablehnend. Es mußte also Zürich auf anderem Wege seine Verbindung mit der Gegend um Basel suchen, und da ergab es sich ganz von selbst, daß es — im Jahre 1843 — mit Baden in Ver-

bindung trat, das seit dem Jahre 1835 seine „Großherzoglich Badische Rheintal-Eisenbahn“ von Mannheim nach Konstanz baute. Zürich gab seine Absicht auf, die Bahn von Koblenz auf dem schweizerischen Rheinufer weiter hinab bis nach Basel zu führen. Es entschloß sich vielmehr, mit ihr, sowie sie bei Koblenz den Rhein erreicht, den Strom zu überschreiten, bei Waldshut auf den badischen Boden überzutreten und dann sich irgendwo mit der badischen Bahn zu vereinigen, womit die Verbindung mit Süddeutschland hergestellt war. Dieses Ziel verfolgte die schweizerische Nordbahngesellschaft, die 1845 sich in Zürich bildete. Entschlossen führte sie die Verhandlungen mit dem Großherzogtum Baden durch: im Sommer 1846 — zur Zeit des Birsfelder Projektes — genehmigte die Badische Kammer den vom Ministerium vorgelegten Entwurf einer Konzession an die Zürcherische Nordbahn. Auf badischem Gebiete anerbot sie sich weiterzubauen von Waldshut nach Säckingen und dann bis zu einem noch zu bestimmenden Endbahnhof „in der Gegend des Grenzacher Horns“. Klug hielt sich Baden damit Basel gegenüber noch alle Möglichkeiten offen: noch immer konnte es sich den Anschein geben, es wolle das baslerische Gebiet umfahren. Feuer und Flamme für die Umgehung Basels war Lörrach; wie Birsfelden auf dem linken, so machte es auf dem rechten Ufer den Sturmbock für Zürich.

Rheinaufwärts rückte unterdessen die badische Bahn immer näher; 1847 war sie in Schliengen, 1848 bereits in Efringen angelangt. Von diesem Orte wurde ein Omnibusdienst nach Basel eingerichtet. Als erste Strecke der zürcherischen Nordbahn wurde zwei Jahre später die Linie Baden-Zürich fertiggestellt; die sog. Spanischbrötlibahn. Und zwar mit badischer Spurweite, um den Ernst und die Zuverlässigkeit der Absichten zu beweisen. Der Basler Mechaniker Niklaus Riggenbach bediente dort die erste Lokomotive, die den Namen „Aare“ trug.

In Basel beeilte man sich selbstverständlich, das Nordbahnprojekt auf dem badischen Rheinufer als lediglich zürcherisch und badisch, aber als vollkommen unschweizerisch zu brandmarken und die Centralbahn dagegen als ein gut schweizerisch-vaterländisches Werk zu rühmen. Gewiß, es verhielt sich so. Doch darf zu Gunsten Zürichs nicht außer Acht gelassen werden, daß es ja zuerst auf dem schweizerischen Rheinufer bauen wollte und auf den badischen Plan erst geriet, als ihm der schweizerische durch den Widerstand Basels zerstört war.

Zustandegekommen ist dann die von Zürich erstrebte Verbindung mit Deutschland doch. Aber nicht an Stelle, sondern neben und nach dem Hauenstein. Als schon ein Jahr lang die Centralbahnzüge durch diesen Tunnel rollten, wurde 1859 die Strecke Turgi-Waldshut dem Verkehr übergeben, nachdem schon 1856 die Linie Baden-Brugg erstellt worden war. Von Waldshut nach Basel baute die Bahn jedoch der badische Staat und nicht die Nordbahngesellschaft, die ihre Konzession nicht ausnützen konnte und die Strecke Baden-Zürich mit großen Kosten auf die schweizerische Spurweite zurückbauen mußte.

Die zürcherisch-badischen Eisenbahnpläne standen in schönster Blüte, als 1848 der große deutsche Aufstand mit einem Male alles stillelegte, ganz wie es ein Jahr vorher der Sonderbundskrieg in der Schweiz getan. Und als die Ruhe wiederhergestellt, war Baden durch die Revolution, die es am härtesten von allen deutschen Bundesstaaten betroffen hatte, verarmt. Erhöhte Einnahmen aus seinen Staatsbetrieben, zu denen auch die Bahnen gehörten, waren ihm sehr vonnöten. Da machte es sich immer unangenehmer geltend, daß die Transporte das Rheintal hinauf nur auf der französischen Bahn bis in die Stadt Basel geführt werden konnten, was ihr der badischen Linie gegenüber einen großen Vorteil verschaffte. Es mußte deshalb Baden mit aller Macht darnach streben, so schnell als möglich mit seiner Bahn auch bis nach Basel hinein zu gelangen. Bald rückte es ihm einen Schritt näher: die Bahnlinie wurde von Efringen nach Haltingen weitergeführt und diese Strecke am 22. Januar 1851 eröffnet. Auch von Haltingen aus wurde durch einen Omnibusdienst die Verbindung mit Basel hergestellt.

Zu gleicher Zeit kamen Nachrichten aus der Schweiz, wonach der Bau der Centralbahn so gut wie gesichert erschien. Das Gutachten der beiden englischen Ingenieure, das für den Hauenstein lautete, war ja soeben im schweizerischen Bundesblatt erschienen. Für Baden war jetzt kein Zweifel mehr: Nun war entschieden, daß der große Nord-Südverkehr fortan über Basel und nicht über Waldshut nach der Schweiz gehen würde. Da konnte es auch nicht lange mehr anstehen, daß der französische mit dem zukünftigen schweizerischen Bahnhofe in Basel verbunden und damit die französische Bahn in direkten Verkehr mit der innern Schweiz gesetzt wurde. Um diese drohende Konkurrenz nur einigermaßen wettzumachen, mußte auch die badische Bahn in Basel zum mindesten festen Fuß fassen. Das gab für Baden den Ausschlag, den schleunigsten Anschluß an Basel zu suchen und die im Grunde nie sehr ernst genommenen zürcherischen Eisenbahnpläne nun kurzerhand und offen zu verabschieden.

Jetzt zeigte sich auch Basel günstig gestimmt, als Baden aufs Neue mit ihm Fühlung nahm. Sein Hauptanliegen, die Centralbahn, schien ihm auf gutem Wege; nun hatte es den Kopf auch für andere Eisenbahnpläne frei. Baden hatte alle Absichten preisgegeben, unsere Stadt zu umfahren, und Basel hatte also auch hier über Zürich den Sieg davongetragen. Es vermehrte dies seinen Willen zum Entgegenkommen so sehr, daß es sich jetzt auch geneigt zeigte, an Baden für den Bahnbau ein größeres Darlehen zu gewähren. So wurden die Verhandlungen unverzüglich aufgenommen. In der Hauptsache wurden sie zwar nicht im Namen Basels, sondern des Schweizerischen Bundesrates geführt. Denn es handelte sich ja nicht nur um das kleine baslerische, sondern auch um das viel größere Gebiet des Kantons Schaffhausen, durch das die Badische Staatsbahn gelegt werden sollte. Und nach der neuen Bundesverfassung hatten die Kantone ihre Verhandlungen mit dem Ausland durch den Bundesrat zu führen. Aufs Neue vertraute die Landesregierung die Wahrung wichtigster schweizerischer Angelegenheiten einem Basler an; der Unterhändler des Bundesrates war Achilles Bischoff. Schon oft erprobt, bürgte er auch diesmal dafür, daß die Interessen der Eidgenossenschaft sowohl wie diejenigen Basels mit Kraft und Geschicklichkeit verteidigt wurden.

Am 27. Juli 1852 kam der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Baden zustande, der den Bau der badischen Bahn von Haltingen über Kleinbasel nach Schaffhausen und Konstanz sicherstellte und die Zweigbahn über Lörrach ins Wiesental bereits in Aussicht nahm. Da diesmal guter Wille auf beiden Seiten vorhanden war, so konnte auch für die Ausübung der beiden Staatshoheiten auf schweizerischem Gebiete in Zoll- und andern Sachen ein billiger Ausgleich gefunden werden. Nur eine direkte Bahnverbindung zwischen badischem und Centralbahnhof in Basel wollte die Schweiz damals noch nicht versprechen; sie ist erst 20 Jahre später durch die Verbindungsbahn über den Rhein geschaffen worden. Daß Baden trotzdem das Abkommen einging, ist ein Beweis dafür, welch großen Wert es seinem Anschluß in irgend einer Art an Basel beilegte.

Am 19. Februar 1853 schloß dann noch Baselstadt mit Genehmigung des schweizerischen Bundesrates durch seinen eigenen Unterhändler, den Ratsherrn August Staehelin, mit Baden eine Uebereinkunft, die verschiedene Einzelheiten des Baues mit weitem gegenseitigem Entgegenkommen regelte. Namentlich verpflichtete sich die Basler Regierung zu einem Darlehen von einer Million Gulden — über zwei Millionen Schweizerfranken — an Baden.

Die Bahn von Haltingen nach Basel und der hiesige badische Bahnhof wurden nun so rasch gefördert, daß schon vom 18. November 1854 an zur Entlastung der überfüllten Warenhallen in Haltingen beständig Güterzüge nach Basel fuhren, und am 20. Februar 1855 konnte diese Strecke für den gesamten Verkehr in Betrieb gesetzt werden. Während ein Vierteljahr vorher die Eröffnung der ersten fertiggestellten Centralbahnlinie, der von Liestal nach Basel, fast ohne Sang und Klang verlaufen war und es auch später bei der Inbetriebnahme des definitiven Centralbahnhofes sehr nüchtern zuging, wurde dies badische Ereignis mit großem Pompe gefeiert. Gegen Mittag traf in einem Extrazuge

der badische Minister v. Rüdt mit einem Stabe hoher Beamter im Basler Bahnhof ein. Dieser war notdürftig fertiggestellt und wurde erst einige Jahre später vollendet; doch machte er jetzt mit seinem schweizerischen und badischen Farbenschmuck einen recht festlichen Eindruck. Bei der Wiesenbrücke donnerten dem Minister die Sechspfünderkanonen der Basler Artillerie den ersten Gruß entgegen, und beim Verlassen des Zuges empfing ihn der uns bereits bekannte, zu solchem Amte hervorragend geeignete Ratsherr Benedikt LaRoche an der Spitze der Eisenbahnkommission. Der Kleine Rat hatte sich mit der Kaufhauskommission und den Direktoren der eidgenössischen Post- und Zollverwaltungen in Basel im Rathaus besammelt und begab sich von dort aus nach dem Bahnhof. Im Wartsaal fand die Begrüßung statt; eine Abteilung der Standestruppe erwies die militärischen Ehren und auch die Musik der Miliz ließ sich hören. Dann fuhr man bei ungewöhnlich hohem Schnee in bekränztem Zuge nach Haltingen hinaus, nicht ohne bei der Eisenbahnbrücke über die Wiese einen kurzen Halt zu machen und sie die damals als ein „Meisterwerk der Technik" galt, gebührend zu bewundern. Um 1 Uhr setzte man sich im Bahnhof Haltingen zu Tische. Die Reden waren von guter freundnachbarlicher Gesinnung erfüllt; v. Rüdt brachte das Hoch auf die Schweiz und Bürgermeister Felix Sarasin das auf den badischen Prinzregenten, den nachmaligen Großherzog Friedrich aus. In freudig gehobener Stimmung beschloß die Festversammlung den Tag.

Es dauerte kaum ein Jahr, bis auch die Strecke Basel-Säckingen und damit der durchgehende Verkehr im Basler badischen Bahnhof eröffnet wurde. Nun fühlte sich die badische Bahn in Basel schon ganz zu Hause. Nicht mehr die baslerischen Behörden hießen deshalb jetzt die badischen hier willkommen, sondern umgekehrt. Am 2. Februar 1856 empfing Minister v. Rüdt, auch jetzt wieder von hohen Beamten umgeben, am Bahnhof die beiden Bürgermeister, die Eisenbahnkommission, den Präsidenten des Stadtrates, den eidgenössischen Zoll- und Postdirektor, den Polizeidirektor und andere Basler Ehrengäste, und dann, um 10 Uhr morgens, setzte sich ein prächtig geschmückter Zug mit all diesen Festfeiernden gegen Grenzach zu in Bewegung und weiter das Land hinauf. An allen Bahnhöfen machte er Halt und überall war das gleiche fröhliche Getriebe. Ein großes Festmahl in Säckingen mit vielen Reden folgte und abends brachte der Zug die hochbefriedigten Teilnehmer wieder nach Basel zurück.

Noch höher ging es bei der dritten und letzten badischen Bahneinweihung sechs Jahre später her. Im Juni 1862 war die Wiesentalbahn fertiggestellt, vorläufig von Basel bis nach Schopfheim. Basel, mit seinen vielen industriellen Unternehmungen im Wiesental an dessen Erschließung stark beteiligt, hatte in jeder Beziehung den Bau dieser Bahn gefördert, der durch eine private Gesellschaft durchgeführt worden war. An diesen Eröffnungsfestlichkeiten nun beteiligten sich die höchsten Staatspersonen beider Länder. Am 4. Juni kamen Bundespräsident Stämpfli und Bundesrat Näf in Basel an; sie stiegen zu Dreikönigen ab und erhielten eine Ehrenwache. Am folgenden Tag um 9 Uhr morgens begaben sie sich ins Rathaus und wurden dort von der gesamten Regierung, sowie den Präsidenten des Großen und des Stadtrates empfangen. Dann fuhren die Bundesräte und einige andere schweizerische Ehrengäste mit den baslerischen Behörden zusammen hinüber nach dem badischen Bahnhof. Zwei Kompagnien Miliz versahen dort den Ehrendienst; den musikalischen Teil der Feier bestritt die Stadtmusik. Dem spiegelblanken Bahnzuge, der nun von Norden hereinfuhr, entstieg der Großherzog in eigener Person; ihm folgten mehrere Staatsminister und die Präsidenten beider Kammern. Nach kurzer Vorstellung und Begrüßung fuhr um 11½ Uhr der Festzug nach Schopfheim ab, und wiederum verlief seine Fahrt aufs beste. Das ganze Wiesental prangte im schönsten badischen und schweizerischen Fahnenschmuck, und überall, an allen Bahnhöfen beteiligte sich die gesamte Bevölkerung mit heiterster Freude an dem Fest. Am Festmahl in Schopfheim, das der Großherzog anbot, brachte zuerst der Präsident der Bahngesellschaft, Oberst W. Geigy von Basel, das Hoch auf den fürstlichen Gastgeber aus und der Großherzog antwortete mit einem solchen auf die Schweiz. Der Bürgermeister von Schopfheim ließ die Stadt Basel hochleben und

Bundespräsident Stämpfli das befreundete Nachbarland Baden. Nicht ohne Unrecht stand Stämpfli im Verdachte, zu jenen Landsleuten zu gehören, die ihre demokratische Gesinnung und ihr Schweizertum vor Ausländern, besonders vor hochgestellten, durch eine möglichst kräftig betonte Hemdärmligkeit erwahren zu müssen glauben. Die etwas ängstlichen Basler Herren waren deshalb aufs Angenehmste enttäuscht, als Seine Exzellenz der Herr Bundespräsident in Schopfheim sich seiner Aufgabe mit vollendetem Takt entledigte. Am Vormittag schon hatte sich glücklicherweise gezeigt, daß er nicht allen guten Einflüssen unzugänglich war. Da hatte der Ratsherr Im Hof, als er neben Stämpfli ins Kleinbasel fuhr und eben seine Glacés zum Fürstenempfange überstreifte, mit Entsetzen bemerkt, daß der Herr Bundespräsident sich nicht im Besitze solcher Gegenstände befand. Im Hof ließ halten und bewog den Formenverächter, im ersten besten Lädelchen Kleinbasels noch schnell das Versäumte nachzuholen. An Schönheit sollen diese bundespräsidentlichen Handschuhe den ratsherrlichen allerdings bedenklich nachgestanden haben.

Um 7 Uhr abends fuhr der Festzug von Schopfheim nach Basel zurück. In Lörrach empfahl sich der Großherzog und brach für seine Person das Jubilieren ab. Allein in Basel wurde nach alter Väter Sitte der Kelch der Festesfreude noch bis zur Hefe geleert. Abends war große Zusammenkunft im Café Spitz oder, wie man damals noch sagte, im Gesellschaftshaus jenseits. Da saßen die Klein- und Großräte mit den Bundes-, National- und Ständeräten zusammen und freuten sich des wohlgelungenen Tags. Um 9 Uhr bewegte sich ein gewaltiger Fackelzug über die Rheinbrücke: der Gruß der baslerischen Bürgerschaft an die Vertreter der Landesregierung. Aus dem Lichtermeer, das um das Gesellschaftshaus wogt, braust zum geröteten Nachthimmel Gesang empor: das Ständchen der Liedertafel und des Männerchors für die beiden hohen Gäste aus Bern. Jetzt werden sie auch noch aus der Bürgerschaft unten auf der Straße mit einer Rede beehrt; vom ersten Stocke aus dankt Bundespräsident Stämpfli in weithin vernehmbaren, für Basel sehr liebenswürdigen Worten. — Noch als der nächste Morgen blaß und fröstelnd über den Rhein emporstieg, scholl da und dort ein letzter heiserer Jubelruf über den gleichmütig dahinflutenden Strom . . .

Die baslerische Eisenbahngeschichte dem Lande Baden gegenüber ist mit der Eröffnung der Wiesentalbahn im Wesentlichen abgeschlossen. Diese ging am 1. Januar 1889 durch Kauf in das Eigentum des badischen Staates über. Der badische Bahnhof am jetzigen Riehenring tat bis zum 14. September 1913 seine Dienste. An diesem Tage wurde der neue große Personen-Bahnhof an der Schwarzwaldallee dem Betrieb übergeben, nachdem der neue Güter- und Rangierbahnhof, der sich von Basel bis nach Haltingen erstreckt, schon im Dezember 1905 eröffnet worden war. Im Jahre 1924 sind sodann auch noch die letzten Reste des alten Bahnhofs, die ihn als solchen kennzeichneten, vor allem das nicht unschöne Türmchen, vor dem Neubau der Mustermesse verschwunden.

IV. Das Ende des Kornhauses und des Kaufhauses.

Neben manch anderer Einrichtung der Vorzeit fielen in Basel den Bahnen zum Opfer hauptsächlich zwei altehrwürdige Anstalten, über die hier nur Weniges noch gesagt sei. Einmal das Kornhaus am Petersgraben, an das uns noch heute die Formen der Gewerbeschule entfernt erinnern, welche an seinem ehemaligen Standorte sich erhebt. Es diente der Stadt zur Aufbewahrung von Getreide, das für Zeiten des Mangels und der Teuerung bereitgehalten wurde. Nach Einführung der Bahnen hielt man dies für unnötig; bei Mißernte oder sonstigem Mangel in unsern Gegenden konnten sie ja das Fehlende innert kürzester Frist und mit Leichtigkeit hieher bringen. Von dieser Ansicht ausgehend, die dann erst 50 Jahre später der Weltkrieg als nicht unbedingt richtig erwiesen hat, wollte man zu Beginn der 1860er Jahre zuerst, unter Aufgabe des Kornhauses in der Stadt, das städtische Getreide in bedeutend verminderter

Menge ganz in der Nähe des Centralbahnhofes aufspeichern und unter dieser Form die alte Einrichtung noch beibehalten. Man traf sogar Vorbereitungen dazu; doch ließ man den Plan bald fallen; und so ging denn das Kornhaus gänzlich ein, zu gleicher Zeit ungefähr, da auch das Kaufhaus diesem Schicksal verfiel.

Das Kaufhaus war seit Jahrhunderten der Ort, wo weitaus die meisten nach Basel bestimmten oder auch hier nur durchgehenden Waren unter amtlicher Obhut gelagert werden mußten. Neben den Ein- und Durchfuhrzöllen, welche die Stadt dort von ihnen erhob, bezog sie für die Lagerung als Eigentümerin der Anstalt weitere Gebühren. Bis 1846 hatte das im Mittelalter erbaute Kaufhaus zwischen Freiestraße und Gerbergasse gestanden, an der Stelle des jetzigen Postgebäudes; noch jetzt ist von der Freien Straße aus im Hof ein Tor dieses Baues deutlich zu sehen, ein herrliches Denkmal spätgotischer Baukunst. Nachdem das Gebäude für den stets anwachsenden Verkehr um vieles zu klein geworden und gleichzeitig durch die Verlegung des alten Spitals — nach dem Markgräfischen Palast an der Hebelstraße — das ehemalige Barfüßerkloster frei geworden war, überließ die Stadt das alte Kaufhaus dem Staate, und dieser baute es zum Postgebäude um. Sie selbst aber erstellte auf dem Boden des alten Barfüßerklosters durch den Architekten Christoph Riggenbach ein neues Kaufhaus. Drei mächtige Tore im Stile jener Zeit, zwischen Kirche und Steinenberg nach dem Barfüßerplatze schauend, die neben dem alten Gotteshaus sich freilich recht eigentümlich ausnahmen, versinnbildlichten die drei Länder, die ihre Waren hier rasten ließen.

Die neuen Verkehrsverhältnisse, die infolge der Zusammenfassung der Schweiz in ein einheitliches Wirtschaftsgebiet durch die Bundesverfassung von 1848 und durch den Eisenbahnbetrieb entstanden, schienen vorerst dem Kaufhaus wenig anhaben zu können. Zwar als mit dem 1. Februar 1850 die Eidgenossenschaft die Erhebung der Zölle in ihre Hand genommen und an die Grenze verlegt hatte, drohte ihm eine erste Gefahr. Denn nun wurden die auf Pferdefuhrwerken nach Basel kommenden Waren dort draußen und nicht mehr im Kaufhaus verzollt. Ein Zwang, sie an den Lagerplatz in der Stadt zu verbringen, konnte deshalb nicht mehr ausgeübt werden. Allein durch eine bedeutende Herabsetzung der Lagergebühren gelang es, zunächst noch einer Verödung des Kaufhauses vorzubeugen. Und ferner verblieben ihm die Waren, die mit der Bahn immer reichlicher herbeiströmten und nach wie vor alle gezwungen waren, ihren Weg durch das Kaufhaus zu nehmen und dort ihre Gebühren zu bezahlen. Denn nach einem Vertrag der Stadt mit den Bahngesellschaften verbrachte die Bestätterei des Kaufhauses sie alle dorthin. Die eidgenössische Zollverwaltung, die dann dort ihres Amtes waltete, trug zu den ansehnlichen Reineinnahmen nicht wenig bei durch die Mietzinse, die sie für die von ihr im Kaufhaus benötigten Räumlichkeiten erlegte. Das dauerte, so lange die Schweizer- und Elsässerbahn in Basel nur Kopfbahnhöfe besaßen und nicht durch einen Schienenstrang verbunden waren. Sowie jedoch im Jahre 1860 diese Verbindung im neuen Centralbahnhofe hergestellt war, verlegte die Eidgenossenschaft die Zollabfertigung nach den Bahnhöfen und der Kaufhauszwang nahm auch für die Bahnwaren ein Ende. Damit war auch die Blüte des städtischen Lagerhauses vorbei, die nur durch diesen Zwang bei den gänzlich veränderten Verkehrsverhältnissen noch so lange war künstlich erhalten worden. Von 1861 an arbeitete die Anstalt beständig mit Verlust, schon 1862 faßte man ihre Aufhebung ins Auge und 1865 trat sie dann wirklich ein. Das Kaufhausgebäude am Barfüßerplatz fristete hierauf noch ein Jahrzehnt ein kümmerliches Leben, indem seine Räumlichkeiten an eine Unmenge von Handelsleuten als Schreibstuben, Lagerplätze und ähnliches vermietet wurden, bis schließlich an seiner Stelle der Musiksaal entstand, der im Dezember 1876 feierlich eröffnet wurde. Das Kaufhaus am Barfüßerplatz hat das Schicksal der vor den französischen Bahnhof hingebauten Stadtbefestigung geteilt: sie waren beide kaum errichtet, als sie schon wieder beseitigt wurden.