

Der Boden bis zu seiner Überbauung

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigem**

Band (Jahr): **146 (1968)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

I. Der Boden bis zu seiner Überbauung

Einige Bemerkungen über die Landschaft, auf der das heutige Äußere St. Johann-Quartier sich ausdehnt, sind schon deshalb am Platze, weil die Überbauung mit zahlreichen wesentlichen Oberflächenveränderungen verbunden war. Das Gebiet liegt auf verschiedenen Terrassen, die der Rhein im Verlauf der letzten Jahrtausende so geformt hatte. Nur von erhöhten Stellen in der Nähe der Landesgrenze aus, etwa auf der äußersten Burgfelderstraße oder bei der Flughafenstraße in der Umgebung der Friedmatt, können wir selbst noch eine Ahnung davon bekommen, wie die Gegend einst ausgesehen haben mag.

Der größte Teil des Quartiers liegt auf Basels niederster Rheinterrasse, die auch St. Johannsboden genannt wird, bei der Schifflande beginnt und sich über die Landesgrenze hinaus erstreckt. Sie fällt durch ihre steile Rheinböschung auf, welche zwar heute keinen einzigen Meter natürlichen Ufers mehr aufweist. Ganz Basel war stolz auf die Pioniertat, die der Große Rat im Februar 1872 mit der Annahme des Ratschlages Nr. 413 betreffend die Erstellung des St. Johann-Rheinweges und der damals ganz neuartigen Kanalisationsanlage ermöglichte. Der Kredit von Fr. 125 000.— für die Strecke vom Seidenhof bis zur Rheinschanze wurde auf fünf Jahre verteilt. Die Presse bemerkte, die Bauzeit hänge davon ab, wieviel «Auffüllungsmaterial das Publikum herbeizuführen» imstande sei; die letzten Arbeiten wurden denn auch erst im Winter 1882/83 ausgeführt. Damit verschwand nicht nur das als Badeplatz beliebte «Entenloch», sondern ebenfalls der Anblick der zahlreichen Ausläufe und Abtrittsröhren der gesamten Vorstadt. Der Ausbau der übrigen Strecke wurde in späteren Jahrzehnten an die Hand genommen. Das unregelmässige Steilufer mit romantischen Vorsprüngen und Einbuchtungen verlor jedoch bald seinen Reiz wegen der unansehnlichen Schuttdeponien und Abfallhaufen. Vom Jahre 1906 an wurde der St. Johannhafen ausgebaut, was die Erstellung einer öffentlichen durchgehenden Uferstraße endgültig verunmöglichte. Das zwischen 1910 und 1912 korrigierte Mittelstück von der Rheinschanze bis zum Gaswerk brachte dank Aufschüttungen einen bedeutenden Geländezuwachs. Ein Schuttberg hinter dem Gaswerk ragte anderseits so weit in den Rhein hinaus, daß er abgetragen werden mußte. Die für die Ufermauer der mittleren Strecke benötigten 170 000 Zementsteine wurden von der beauftragten Firma Gebr. Stamm in monatelanger Arbeit an Ort und Stelle hergestellt, die Tagesproduktion betrug 200 Steine. Den letzten Rest freier Natur vernichtete im Januar 1925 eine Sprengung der bei Niederwasser sichtbaren Nagelfluhfelsen hinter dem Schlachthaus.

Auf der Landseite beginnt die zuerst sehr schmale Terrasse beim Blumenrain. Ihr Rand läßt sich dann von der Spitalstraße und anschließend von der Davidsbodenstraße aus recht gut verfolgen; zuletzt zeigt er sich deutlich als Abhang zwischen der Flughafenstraße und dem Güterbahnhof. Je breiter die Fläche wird, desto mehr neigt sie sich dem Rhein zu. Dort, wo die Terrassenbreite über einen Kilometer beträgt, erhebt sich der Lysbüchel (früher oft Lisbüchel), eine Anhöhe, die auf eine mächtige Kiesbank zurückgeht und bis ins spätere neunzehnte Jahrhundert von weither auffiel. Der «Büchel» oder Hügel ist heute noch erkennbar, aber seiner einstigen Umrisse auf allen Seiten beraubt, da sowohl die Elsässer- als auch die Hünningerstraße durch größere Erdbewegungen im Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbahnlinien auf möglichst gleichmäßige, aber deshalb sehr langgezogene Steigungstrecken umgebaut wurden. Der Bau des Güterbahnhofes St. Johann in den Jahren 1898 bis 1901 erforderte die Aufschüttung einer Ebene in einem derart großen Ausmaß, daß die frühere Bodenbeschaffenheit auf der Gegenseite nicht mehr zu erkennen ist. Ebenfalls noch auf dem Lysbüchel liegt die Siedlung «Im Wasenboden»; der eigentliche Wasenboden, eine weitere Terrasse, beginnt erst weiter nördlich und trägt die Neudorfstraße.

Bergwärts treffen wir nicht weniger komplizierte Verhältnisse an. Petersberg, Schanzenstraße, Klingelbergstraße und Metzgerstraße führen auf den Klingelbergboden. Seine Grenzlinie gegen die nächste, nur drei Meter höhere Terrasse, die als erste auch in andern Stadtteilen vorkommt und den Namen Münsterboden trägt, ist heute an mehreren Stellen verwischt oder durch Bauten verdeckt. Peterskirche, Mittlere Straße und die Heil- und Pflegeanstalt Friedmatt sind drei markante Kennzeichen des Münsterbodens, der vom Ende des Klingelbergbodens in der Gegend des Hebelplatzes weg direkt an die unterste Terrasse stößt. Schließlich liegen die Missions- und die Burgfelderstraße auf dem Rande von Basels zweithöchster Terrasse, dem Leonhardsboden; sein Abhang ist zwischen dem ehemaligen Kannenfeldgottesacker und der Landesgrenze am deutlichsten erkennbar und ganz schwach noch etwa in der Vesalgasse.

Nachdem wir die Besonderheiten des Geländes zur Kenntnis genommen haben, stellen wir unwillkürlich die Frage, was Forschung und Überlieferung uns über jene recht lange Zeitspanne zu berichten wissen, welche mit den Anfängen der Basler Geschichte einsetzt und bis zur Überbauung, unserem eigentlichen Thema, andauert. Daß die Geschichtsquellen über ein Stück Landschaft, das jahrhundertlang zur freien Natur gehörte, nicht gerade reichlich fließen, versteht sich von selbst.

Unsere kurze Übersicht beginnt im Altertum. Auf der Rheinuferterrasse

führte eine römische Landstraße, an deren Verlauf uns die St. Johannsvorstadt und die Elsässerstraße noch heute erinnern, von Basel nach Kembs (Cambete). Ebenfalls zur Römerzeit stand am Rheinufer zwischen der Voltastraße und der Landesgrenze eine Siedlung, welche die Altertumsforscher noch jetzt beschäftigt. Arialbinnum, dessen Name auf der Peutingerschen Straßenkarte eingetragen ist, wurde erst im Jahre 1911 während der Grabarbeiten für den damals größten Gasbehälter entdeckt. Dieser Gaskessel steht gegenwärtig als letzter Zeuge des frühern Gaswerks vereinsamt noch im Betrieb und soll bald entfernt werden. Im Gebiet der Baustelle stieß man auf 45 unregelmäßig verteilte Gruben, die mit zahlreichen Haushaltresten angefüllt waren. Karl Stehlin und Emil Major vertraten anhand der gefundenen Gegenstände die Ansicht, es handle sich um ein Dorf der Rauriker, das von den Einwohnern beim Auszug nach Bibracte im Jahre 58 v. Chr. zerstört worden sei. In den folgenden fünfzig Jahren kamen jedoch immer wieder neue Spuren zum Vorschein. Die bekannte Siedlungsfläche erreichte die Größe von zehn Hektaren, die Grubenzahl stieg auf 165. Rudolf Laur-Belart unternahm es 1957 in seiner Schrift «Über die Colonia Raurica und den Ursprung von Basel», den nicht aus Stein gebauten, kurzlebigen Hafenort an der Mündung eines später verschwundenen Baches nach den neuesten Erkenntnissen zu schildern und in den Gang der römischen Geschichte einzuordnen. Arialbinnum dürfte auf Befehl Julius Caesars nach der Schlacht von Mülhausen errichtet und kurz darauf von Munatius Plancus strafweise vernichtet worden sein. Ein 1942 entdecktes Massengrab mit Skeletten von Kindern und einer schwangern Frau berichtete in drastischer Weise vom Ende der ersten Siedlung im Äußeren St. Johann-Quartier.

Diesem kurzen und grellen Aufleuchten folgt eine überaus lange Zeit der Dunkelheit. Rudolf Wackernagel überbrückt sie in der Einleitung zu seiner «Geschichte der Stadt Basel» mit dem treffenden Satze: «Wir eilen über die Jahrhunderte hinweg...». Nun, er hat mit seiner Eile nicht überall ganz recht behalten, aber doch weitgehend in unserem Gebiet. Noch im elften Jahrhundert reichte die breite Waldfläche der Elsässer Hard bis an den Stadtrand. Die Urbarmachung dürfte anfänglich hauptsächlich von den Johannitern vorangetrieben worden sein, deren ummauerte Gebäude außerhalb der damaligen Stadtmauer im Jahre 1206 erstmals bezeugt sind. Im dreizehnten Jahrhundert stand Basels Galgen auf dem Lysbüchel, er wurde im vierzehnten auf den Gellert verlegt und im fünfzehnten vor das Steinentor.

Bemerkenswert ist die Entwicklung des elsässischen Verkehrs. Die alte Römerstraße in der Nähe des Rheins, die der Johanniterorden noch für sehr wichtig gehalten hatte, diente bald einmal bloss als Nebenstraße und erhielt

später das bescheidene St. Johannstor. Trotzdem wollte Basel diese Verbindung nicht ganz fallen lassen, denn die Stadt unterhielt sie gegen ein Zollrecht bis nach Kembs auf eigene Rechnung. Sie wurde «Neuer Weg» genannt, offenbar weil Teilstrecken des römischen Straßenbettes vom Rhein zerstört worden waren. Eine viel größere Bedeutung kam jedoch dem prachtvollen Spalentor zu, das von sämtlichen elsässischen Dörfern der Umgebung leicht erreicht werden konnte. Die Erbauer der dritten und letzten Stadtmauer (1361—98), die von Dr. h. c. C. A. Müller im 134. Neujahrsblatt von 1956 in allen Einzelheiten beschrieben worden ist, verstanden es, diese Verschiebung des Verkehrs mit architektonischen Mitteln recht auffallend zu unterstreichen.

An diesen Verhältnissen änderte sich bis zur Aufgabe der Torkontrolle im Jahre 1860 nichts mehr. Sogar nach der Eröffnung der Elsässerbahn im Jahre 1844 waren die Öffnungszeiten des St. Johannstors beschränkt, nach Einbruch der Dunkelheit stand nur das Spalentor zur Verfügung. Erst nach der Besetzung des Elsasses durch Deutschland, das die schon vorher in Gang gekommene Entwicklung von St. Ludwig bewußt vorantrieb, gewann der einst als untere Landstraße bezeichnete und jetzt unter dem Namen Elsässerstraße bekannte Römerweg seine ursprüngliche Bedeutung zurück. Am 1. Juni 1901 wurde das im Hinterland, nämlich in Altkirch, gelegene elsässische Hauptzollamt in das soeben unmittelbar bei der Landesgrenze errichtete Zollgebäude an der Elsässerstraße verlegt. Das deutsche «Hauptzollamt St. Ludwig» wird noch heute von der französischen Zollverwaltung als Dienstgebäude verwendet, allerdings ohne den marmornen Reichsadler und die Bildnisse wilhelminischer Berühmtheiten. Die zum Spalentor führende, nun entthronte Burgfelderstraße, die obere Landstraße, erhielt eine gewisse Gleichberechtigung, als der angeschwollene Straßenverkehr die Zollbehörden am 9. April 1948 zur Einführung des Einbahnverkehrs zwang. Personenautomobile fahren seither durch die Elsässerstraße nach Frankreich und über Burgfelden in die Schweiz. Die Aufnahme dieses Verkehrs fiel mit der Wiedereröffnung der Zollstätte Burgfelden nach dem Zweiten Weltkrieg zusammen.

Auch über das Aussehen der Landschaft läßt sich einiges sagen. Außerhalb der neuen Stadtmauer bestand von Anfang an ein Bauverbot bis zu den Kreuzsteinen, die das Stadtfriedensgebiet kennzeichneten. Ebenfalls unbewohnt war das anschließende Gelände bis zur Grenze der städtischen Herrschaft, der heutigen Landesgrenze. Ein Bedürfnis, außerhalb der Stadt zu bauen, bestand allerdings kaum. Innerhalb der Stadtmauer, die sich nur deshalb derart weit rheinabwärts erstreckte, weil die Niederlassung der Johanniter in ihren Schutz eingeschlossen werden sollte, gab es nämlich bis

ins achtzehnte oder gar neunzehnte Jahrhundert besonders an den Hängen zahlreiche unüberbaute Flächen. Die Bevölkerungszunahme der Stadt setzte erst nach 1815 ein.

Ziemlich rasch dürfte der größte Teil des Waldes den Bedürfnissen der Stadt zum Opfer gefallen sein, denn schon 1361 kaufte der Rat einen Forst in Olsberg, um sich Bauholz zu sichern, und bald folgten weitere Käufe in fernen Gegenden. Die 1444 heranrückenden Armagnaken konnten von der Mauer aus auf größere Distanz beobachtet werden. Als Frankreich 1680 mit dem Bau der Festung Hüningen begann, behinderte kein Waldstück die Aussicht nach Basel. Der für alle Stadtquartiere typische Rebbau der Mauer entlang begann hier wahrscheinlich auf Klosterbesitz, Klingental besaß den Klingelberg und Gnadental Gebiete um das Spalentor. Die unfruchtbare Niederterrasse diente jedoch fast ausschließlich als Weideland. Verantwortlich für den reibungslosen Ablauf des Weidgangs waren die nach 1460 gegründeten Vorstadtgesellschaften zur Mägd für St. Johann und zur Krähe für das Spalenquartier. Ein Bericht vom 11. Juni 1831 zur bevorstehenden Abschaffung dieses öffentlichen Dienstes zeigt, wie erstaunlich lange die Einwohner der Stadt Tiere zur Fleisch- und Milchversorgung im Hause hielten. Der Flurname «Entenweid» muß ja nicht besonders erklärt werden.

Der erwähnte Bericht weist darauf hin, daß die Gesellschaft zur Mägd seit alten Zeiten den Viehhüter für beide Quartiere gestellt habe und auch das Archiv mit den Protokollen hüte. Noch 1823 wurde eine neue Hirtenordnung geschaffen. Der Hirt trieb das Vieh am Morgen zum St. Johannstor hinaus und kehrte abends durchs Spalentor heim. Das in Blotzheim liegende Gebiet war im achtzehnten Jahrhundert aufgegeben worden; der Berichterstatter verfehlte nicht, auch auf die «voluminösen» Prozeßakten über Streitigkeiten mit dieser Ortschaft hinzuweisen. Burgfelden hingegen stand noch zur Verfügung und besaß Gegenrechte auf Basler Boden. Das Parzellenverzeichnis aus dem Berichtsjahr enthält Weiden ums St. Johannstor, am Krayenrain, auf dem Lysbüchel und im Wasenboden.

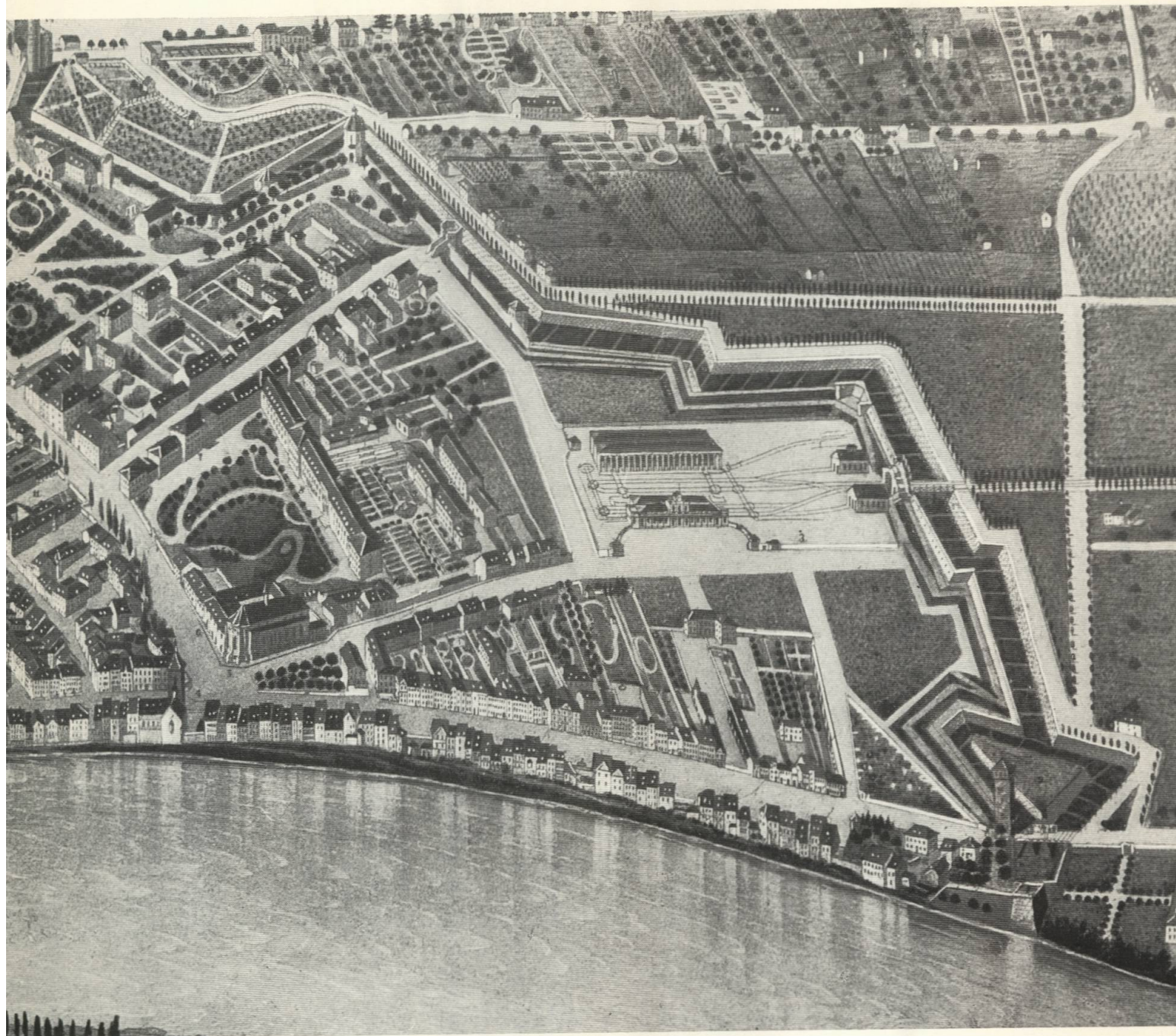
Die Aufhebung des Weidgangs, die 1835 provisorisch und später definitiv beschlossen wurde, hatte verschiedene Gründe. Von 1830 an waren keine Kühe mehr, sondern nur noch Schafe und Schweine geschickt worden, die großen Landschaden anrichteten, besonders da die Landwirte damals zum Kleebau übergingen. Frühere Einnahmequellen für den Hirten wie das Mästen und die Aufzucht von Tieren fielen nun weg, da die Armenherberge keinen Stier mehr hielt und der Eber im Gnadental nicht mehr zur Verfügung stand. Die «fortschrittliche Aufklärung unseres Zeitalters» und die «Reinlichkeit unserer Stadt» kamen als weitere Begründungen hinzu. Im Frühjahr 1852 verkaufte die Gesellschaft zur Mägd ihr letztes Stück ehe-

maliges Weideland an der Elsässerstraße zwischen dem Lysbüchel und der Grenze. Dazu bedurfte es sowohl der Einwilligung des Großen Stadtrates als auch des Kleinen Rates. Ausnahmsweise billigte man den Verkauf von Korporationsland ohne öffentliche Steigerung, weil es sich hier um bedeutungslosen Boden handle!

Weiter diente das ganze Gelände über Jahrhunderte als Ablagerungsplatz für Abfälle und besonders Tierleichen. Paul Kölner berichtet in seinem Buch «Anno Dazumal», daß die hungernde Hüninger Bevölkerung sich im Dreißigjährigen Krieg am Schindgraben vor dem St. Johannstor ums Aas raufte. Vom hohen Mittelalter bis ins neunzehnte Jahrhundert war der Nachrichter auf dem Kohlenberg zugleich Henker und Wasenmeister. Er «verlegte» vor dem St. Johannstor die toten Tiere, bis zum Jahre 1806 war er nur bei Seuchengefahr verpflichtet «zu verlocken». Erst 1761 befaßten sich Bürgermeister und Rat mit der Frage, ob nicht zu diesem Zwecke spezielle Landstücke zu kaufen seien, da die Bauern der Umgebung ehemals unfruchtbares Gebiet zu bebauen begannen, was die Freiheit des Wasenmeisters einschränke. Wirklich zufriedenstellend löste Basel das Abfallproblem erst im zwanzigsten Jahrhundert.

Verhältnismäßig dicht war das Straßen- und Wegnetz zwischen den beschriebenen Hauptstraßen, der obern (Burgfelderstraße) und der untern (Elsässerstraße). Die Vermutung liegt nahe, sowohl die Mittlere Straße, eben in der Mitte gelegen, als auch die äußere Hebelstraße gingen auf Feldwege aus der Zeit vor der letzten Stadtmauer zurück. Durch deren Bau wurde die direkte Verbindung mit der Stadt abgeschnitten. Während man die Fortsetzung der inneren Hebelstraße, früher neue Vorstadt geheißen, aufhob, blieb die Mittlere Straße oder Neue Landstraße für den Zubringerdienst zum Spalentor erhalten; ihr oberstes Teilstück gehört heute zur Schönbeinstraße. Beim heutigen Kannenfeldplatz mündete sie ins Entenweidgäßlein, dessen Anfang zur Landskronstraße verbreitert wurde. Es bog dann parallel zur heutigen Entenweidstraße ab und endete bei der Straßenkreuzung Elsässerstraße/Hüningerstraße. Die Verbindungsstraße von Blotzheim nach Burgfelden war allerdings bequemer. Eine dritte Aufstiegsmöglichkeit bot ein der Stadtmauer entlang führender Weg durch den Klingelberg. Der vom Kleinbasel aus aufgenommene Stadtplan des Matthäus Merian aus dem Jahre 1615 gibt die Straßenverhältnisse in der Nähe der Mauer sehr gut wieder. Die Vorläufer des St. Johannis-Rings sind erst seit 1820 bezeugt. Der aufschlußreiche Stich «Lage von Kleinhünigen» und andere Bilder von Emanuel Büchel zeigen uns einen Rheinuferweg vom Thomasturm nach Hünigen; dieser wurde wohl beim Bau des Gaswerks aufgehoben.

Fassen wir noch kurz zusammen, was über die wenigen Gebäude bekannt



2 Der erste Bahnhof auf Schweizerboden, aus dem Stadtplan
von J. F. Maehly 1847

dem Publikum zugänglich; die 1893 eröffnete Festhalle des Restaurants «Johannitergarten» lockte an Sonntagen die Basler in grossen Scharen an, aber bereits im Februar 1902 wurden alle Bäume gefällt, der Bau von Wohnhäusern begann. Der Pavillon war bereits im Oktober 1900 abgebrochen worden; vergeblich hatte das Baudepartement die Steine für einen spätern Wiederaufbau in Sicherheit bringen lassen.

Der bereits erwähnte Verzicht der Einwohner, innerhalb der Stadtmauern Vieh zu halten, führte dazu, daß in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts rund um die Stadt herum zahlreiche Bauernhöfe gebaut wurden. Häufig wurden sie von Pächtern, sogenannten Lehenbeständern, bewirtschaftet, doch gab es auch Eigentümer, die ihren Hof selbst bearbeiteten. Das wegen der neuen, noch heute gültigen Hausnumerierung so wichtige Adreßbuch von 1862 und der im gleichen Jahr angefertigte Loeffelsche Stadtplan zeigen uns, daß unser Gebiet trotz der nicht gerade idealen Bodenverhältnisse an dieser Entwicklung teilnahm. Aus den erstaunlich häufigen Gantanzeigen in der Presse erfahren wir aufschlußreiche Einzelheiten. So wurde die Wasserversorgung durch Sodbrunnen sichergestellt. Obschon die Milchversorgung der Stadt im Vordergrund stand, wurde anscheinend überall auch Ackerbau getrieben und für Pferdefutter gesorgt. 1862 gab es an der äußeren Burgfelderstraße fünf Häuser, das Zollhaus und die Gebäude von vier Gutsbesitzern. Im Davidsboden zählte man damals vier Güter und einige Ökonomiegebäude, zum Beispiel eine Scheune des Wirtes zu den Drei Königen. Von den achtzehn Häusern, die der Elsässerstraße zugerechnet wurden, gehörten acht Gutsbesitzern oder Landwirten. Nur an der Misions- und Mittleren Straße standen zudem bereits etliche Wohnhäuser; die Straße nach Hüningen war noch unbewohnt. Die Adresse des am nächsten bei der Stadtmauer wohnenden Landwirtes lautete St. Johannis-Ring 14.

Verschiedene Landwirtschaftsbetriebe konnten sich auch im zwanzigsten Jahrhundert noch eine Zeitlang halten. Mehrfach diente ein Teil des Areals zwischen der Betriebsaufgabe und der Überbauung noch einer Gärtnerei, Fuhrhaltere, Holzhandlung oder Baufirma. Der Abbruch der Gebäulichkeiten verzögerte sich manchmal um einige Jahre, wenn die letzten Besitzer darin billige Wohnungen einrichteten. Seit dem Ersten Weltkrieg wurde eine ganze Reihe von brachliegenden Parzellen für Schrebergärten zur Verfügung gestellt.

Es würde zu weit führen, hier die Geschichte jedes einzelnen Hofes genau zu verfolgen. Immerhin werden wir im Verlaufe unseres Rundganges auf einige noch besonders zu sprechen kommen. Zwei Bauernhäuser im Quartier überlebten noch den Zweiten Weltkrieg. Der dem Bürgerspital gehörende Milchsuppenhof, Mittlere Straße 220 und später 225, stand mitten

auf der heutigen Flughafenstraße, unmittelbar vor der Einmündung des Luzernerrings, war noch 1956 bewohnt und wurde erst beim Bau der Straße beseitigt. Paul Siegfried gab in seinem Buche «Basels Straßennamen» dem Namen Milchsuppe folgende Deutung: ein Todkranker habe einst versprochen, dem Bürgerspital seinen Besitz zu schenken, wenn man ihm seinen letzten Willen dadurch erfülle, daß man ihm noch eine Milchsuppe zu essen gebe. Der ebenfalls, allerdings erst kurz vor der letzten Jahrhundertwende, vom Bürgerspital erworbene Hof Burgfelderstrasse 300, welcher unmittelbar neben der Landesgrenze steht, wird als letzter Zeuge vergangener Zeiten noch bewirtschaftet.

II. Das Wachstum des Quartiers

An den Anfang der eigentlichen Überbauungsgeschichte ist zweifellos der Bau der Elsässerbahn von St. Louis zum ersten Basler Bahnhof auf dem Areal der Strafanstalt zu stellen. Der Betrieb der ersten Eisenbahnlinie auf Schweizerboden wurde am 15. Juni 1844 aufgenommen, aber bereits am gleichen Tag des Jahres 1860 eingestellt, da die Züge nun auf einer neuen Strecke in den Centralbahnhof fuhren. Nach der Entfernung der Schienen benützte das Publikum diese erste Linie sofort als Weg. Die über den Stadtgraben zum Eisenbahntor führende Holzbrücke wurde zwar rasch baufällig und mußte im Sommer 1869, als sie während Umbauarbeiten am St. Johannstor den Verkehr kurzfristig hätte übernehmen sollen, durch eine Aufschüttung ersetzt werden. Im Mai 1872 beschloß der Kleine Rat, das Basel gehörende frühere Eisenbahntrasse gelegentlich unter dem Namen Vogesenstraße auszubauen. Das zweite bedeutsame Ereignis war die Errichtung des zweiten Gaswerks im Jahre 1860. Noch vor dem Bau von Straßen folgten 1864 die Strafanstalt und 1870 die Schlachtanstalt.

Die Überbauung vollzog sich von Anfang an nicht willkürlich, sondern unter einer durchaus strengen Aufsicht des Staates. Endgültig aufgehoben wurden die Bauverbote außerhalb der Mauer durch die im Sommer 1859 vom Großen Rat angenommenen Gesetze «über die Erweiterung der Stadt» sowie «über Anlage und Correction von Straßen und über das Bauen an denselben». Auf den weitem Ausbau der kantonalen Gesetzgebung sei hier bloß hingewiesen. Für das Äußere St. Johann-Quartier waren folgende Ratschläge wichtig: «Die Korrektion vom Spalenthor bis zur Rheinschanze» 1874, «Bebauungspläne für das St. Johannquartier und den Holeeletten» 1897 und «Abänderung des Bebauungsplanes für das Westplateau» 1903.