

Die Eidgenössischen Betriebe

Objektyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **16.08.2024**

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.

III. Die Eidgenössischen Betriebe

1. Die *Elsässerbahn* (Schweizerische Bundesbahnen seit 1. 1. 1902)

Die Entstehungsgeschichte der ersten Eisenbahnlinie auf Schweizerboden ist besonders anlässlich der Hundertjahrfeier mehrfach beschrieben worden; eine zusammenhängende Darstellung der ebenfalls recht außergewöhnlichen Verhältnisse in den spätern Jahrzehnten fehlt jedoch. Das Basler Staatsarchiv besitzt neben dem reichhaltigen und aufschlußreichen Aktenmaterial auch die wertvolle «Sammlung Thalmann». Diese Schenkung des Initianten der Jubiläumsausstellung von 1944 enthält alle wesentlichen Untersuchungen und ist auch reich illustriert.

Daß Basel so früh mit der Eisenbahn in Berührung kam und die erste Linie gerade ins Elsaß führte, hat seine Gründe. Vor allem sind die vielen Beziehungen Basels zur elsässischen Industrie zu nennen, denn über diesen Weg gelangte die neue Idee in unsere Stadt und bewog dort die Geldgeber, das linke Rheinufer zuerst zu berücksichtigen und der badischen Konkurrenz gegenüber vorerst eine abwartende Haltung einzunehmen. Die «Chemin de Fer de Strasbourg à Bâle», später «Chemins de Fer d'Alsace», hatte zudem mit den Bauarbeiten früher begonnen als die «Badischen Staatsbahnen». Bereits 1839 war das Teilstück Mulhouse-St. Louis erstellt, 1841 konnte der durchgehende Verkehr aufgenommen werden. Eine Seitenlinie verband ebenfalls schon 1839 Mülhausen mit Thann und bald darauf mit dem für Basel wegen der vielen Fabriken wichtigen Thurtal. Die Regierung setzte im Dezember 1837 eine Eisenbahnkommission ein; ein Gutachten des Baucollegiums vom 9. November dieses Jahres berichtete aber bereits über einen Besuch von Vermessungsingenieuren der Bahngesellschaft im soeben vergangenen Herbst.

Wie entstand nun die erste Linie, deren Verlauf — auf der heutigen Vogesenstraße bis zum Bahnhof bei der Strafanstalt — uns schon bekannt ist? Anfangs 1841 übertrugen die Basler Behörden den Elsaß-Schweizern Stehelin & Huber in Bitschwiller die Aufgabe, ein Projekt auszuarbeiten. Diese Firma, welche von Eugen A. Meier im Neujahrsblatt von 1965 eingehend beschrieben worden ist, war im Eisenbahnbau spezialisiert und hatte sich im Mai 1840 für einen derartigen Auftrag empfohlen. Da die vereinbarte Kautions nach der festgesetzten Frist von vier Monaten nicht eintraf, erklärte Basel die Konzession als erloschen. Die Verzögerung war darauf zurückzuführen, daß die Firma Niclaus Koechlin & Co. in Mülhausen die Geschäftsbeziehungen zu Stehelin & Huber plötzlich abgebrochen hatte, in der Hoffnung, die Konkurrenzfirma zu schädigen und selber zum Zuge zu

kommen; auch sie sah sich getäuscht. Basel verhandelte nämlich 1842 mit der Bahngesellschaft selbst, und im nächsten Frühjahr lag ein brauchbares Projekt vor, auf das der Große Rat nach dreitägiger Redeschlacht am 5. Mai 1843 mit 52 gegen 48 Stimmen einzutreten beschloß. Nach der Detailberatung begannen sofort die Bauarbeiten, sie wurden bloß im April 1844 durch den Brand eines Bahnhofgebäudes etwas gestört. Am 16. Mai 1844, um sechs Uhr abends, fuhr die erste Lokomotive in Basel ein, und am 15. Juni begann der regelmäßige Verkehr mit fünf Zugspaaen, von denen eines nur bis Colmar verkehrte. Während des eidgenössischen Schützenfestes grenzten die Frequenzen «ans Unglaubliche». Am 11. Dezember schließlich fand die Einweihung des Bahnhofs statt. Der Tagsatzungspräsident, der Zürcher Bürgermeister und spätere Bundesrat Jonas Furrer, leistete der Einladung Basels Folge. Den Empfang im Hotel Drei Könige überließ der politisch nicht ganz gleichgesinnte Bürgermeister Karl Burckhardt dem eidgenössischen Obersten und Kommandanten der Basler Standestruppe, Johannes Burckhardt. Dieser zog dort eine Ehrenwache auf und stellte das baselstädtische Offizierskorps vor. Bewußt höflich gegenüber Frankreich war es, daß der spätere Antistes Preiswerk die Festpredigt in französischer Sprache hielt.

Auf den Schutz der Stadtmauer wagte man nicht zu verzichten. Da sie sich schräg über das geplante Bahnhofareal zog, mußte sie dort samt dem markanten Metzgerurm abgebrochen und durch eine um den Bahnhof führende Neuanlage ersetzt werden. Die vom eidgenössischen Kriegsrat geprüften Pläne waren das Werk des Genieobersten Salomon Hegner in Winterthur. Der Architekt Melchior Berri erhielt den Auftrag, das Eisenbahntor zu entwerfen. Bern stellte in der Tagsatzung die Frage, ob Basel imstande sei, die Neutralität weiterhin zu schützen. Die Gegner in Basel benützten in der Diskussion die Geschichte des trojanischen Pferdes und befürchteten den Zerfall der Sitten durch den Kontakt mit den leichtlebigen und andersgläubigen Franzosen. Die knappe Mehrheit der Befürworter im Großen Rat war aber recht nützlich, die Bahngesellschaft sah sich nämlich wegen der starken Opposition veranlaßt, nicht vorgesehene Zugeständnisse zu machen. Vor allem blieb der gesamte Bahnkörper außer Schienen und Schwellen bis zur Landesgrenze im Besitz des Kantons, weiter verzichtete die Gesellschaft auf eine erhoffte Subvention.

Dank der raschen Verwirklichung trat die außergewöhnliche Aufregung, die sich der Gegner und Befürworter bemächtigt hatte, bald in den Hintergrund. Der Betrieb wickelte sich von Anfang an reibungslos ab, die Kinderkrankheiten waren ja längst überwunden. Etwa 5 % der Reisenden benützten die Diligence oder erste Klasse, 25 % den Char-à-Banc oder die zweite Klasse, und 70 % reisten in den offenen Waggonen. Bereits standen mehrere

Güterwagenarten und Lokomotivtypen zur Verfügung. Der Signaldienst beanspruchte viel Personal, alle fünfhundert Meter stand ein Wärter, ausgerüstet mit rotweißen und gelbschwarzen Flaggen, einer Trompete und Laternen. Die Bahngesellschaft erklärte sich bereit, auch Schweizer Arbeiter anzustellen, für Angestelltenposten kamen nur Basler in Frage. Der Große Rat genehmigte einen Zusatz zum Kriminalgesetz für «Verbrechen, die an Eisenbahnen begangen werden», die Minimalstrafe für eine Übertretung ohne schlimme Folgen betrug ein Jahr Zuchthaus. Das klingt hart, doch muß man die starke Opposition und die aufgewühlte Stimmung im Zeitalter der Freischarenzüge berücksichtigen. Auf den 1. Januar 1847 verlegte die französische Postverwaltung das Bahnpostbüro von St. Louis, das mit einer Ortspost entschädigt wurde, nach Basel. Als die Beamten laut ihrem Reglement die Trikolore hissen wollten, schritten die Basler Behörden ein. Aus dem Briefwechsel erfahren wir, daß Frankreich weder im Orient noch in den deutschen und nordischen Hafenstädten deswegen auf Schwierigkeiten gestoßen war. Basel wies jedoch auf seine besondere Grenzlage und die verpflichtenden «rapports fédéraux» hin, worauf der Directeur Général des Postes nachgab.

Durch ein Decret Impérial kamen die elsässischen Eisenbahnen am 20. April 1854 in den Besitz der großen französischen Ostbahngesellschaft (EST). Sie führte 1855 den Telegraphendienst ein und bemühte sich, so rasch als möglich eine Geleiseverbindung zur Schweizerischen Centralbahn (SCB) zu erhalten, die am 19. Dezember 1854 ihre erste Strecke von Basel (Lange Gasse) nach Liestal eröffnet hatte. Während der Wartezeit, am 26. April 1858, konnte sie den direkten Verkehr nach Paris über Belfort-Vesoul-Langres-Troyes anbieten. Als die Lage des definitiven Centralbahnhofs nach langem Hin und Her vom Großen Rat Ende Juni 1857 festgelegt worden war, stellte die Centralbahn bereits im Oktober das Baugesuch für eine Verbindungslinie zur Elsässerbahn. Der Kleine Rat lehnte es mit der Begründung ab, es sei dies laut Vertrag von 1843 Sache der französischen Bahn. Schon in der ersten Nummer des Jahres 1858 konnten die Basler Nachrichten den Text eines Gesuches der Ostbahn veröffentlichen. Der Vertrag der beiden Bahngesellschaften, der den politischen Behörden zur Begutachtung überreicht wurde, trägt das Datum des 15. April 1858. Am 30. Juni teilte der Bundesrat mit, er wolle sich an den weiteren Besprechungen vertreten lassen. Im Herbst begann eine Zeitungspolemik über die Frage, ob man die Verlegung des französischen Zolls in den Basler Bahnhof gestatten dürfe. Trotz diesen Komplikationen billigte der Große Rat die Vorlage am 18. Oktober, die Konzession wurde zwei Tage später ausgestellt. Als der Bau schon begonnen hatte, drohte eine neue Gefahr; die Gegner der Verlegung des

französischen Zolls verlangten eine außerordentliche Großratssitzung, zogen dann aber zum Glück ihr Begehren zurück.

Im Vertrag verpflichtete sich die Centralbahn zum sofortigen Bau einer doppelspurigen Linie vom Centralbahnhof über einen Viadukt bis zur Einmündung in die bestehende Strecke etwa 275 Meter vor der Landesgrenze nach den Bauvorschriften der Ostbahn. Die Geleise lagen in der Mitte der heutigen Straßenstrecke Steinenring - Spalenring - Kannenfeldstraße, die Querstraßen erhielten Barrieren. Besitzerin war die Centralbahn; die Ostbahn erklärte sich bereit, maximal eine Million beizusteuern und verlangte, den Betrieb im Pachtverhältnis übernehmen zu dürfen. Die Eidgenossenschaft sicherte sich erstaunlicherweise bereits ein Rückkaufsrecht und verlangte den Einbau einer Minenkammer im Viadukt. Basel blieb — niemand dachte damals daran, welche Schwierigkeiten sich daraus noch ergeben könnten — im Besitze der 275 Meter bis zur Landesgrenze und verfügte über das alte Bahnareal. In einem Teilungsvertrag übernahm der Kanton ein Stück für die geplante Strafanstalt, das übrige Bahnhofgelände ging in den Besitz der Stadt; die Ostbahn erhielt die Schienen und Schwellen sowie das Recht auf einen steuerfreien Sitz. Die ersten Probefahrten auf der zweiten Linie fanden am 6. Oktober 1859 statt, die Kollaudation folgte zwei Tage später. Bis zur Aufnahme des Personenzugverkehrs am 15. Juni 1860 wurde sie für Güterzüge benützt. Die beiden Gesellschaften hatten im Vertragswerk den gegenseitigen Wagendurchlauf festgehalten und Bestimmungen über die Pfllege des fremden Materials aufgestellt.

Beim Ausbruch des Krieges im Juli 1870 stockte der Verkehr zuerst einige Tage ganz, darauf konnte er von der Ostbahn in Richtung Belfort bis zum 11. August in stets reduzierterem Maße aufrecht erhalten werden. Dann widersprechen sich die Angaben. Sicher ist, daß die Centralbahn bald mit Schweizerpersonal einen beschränkten Verkehr nach Mülhausen und gelegentlich darüber hinaus unterhielt. Wie weit herrenloses Ostbahnmaterial und wie weit Centralbahnrollmaterial verwendet wurde, läßt sich nicht mit Sicherheit sagen. Die Evakuierten aus Straßburg wurden mit der Badischen Staatsbahn nach Basel transportiert. Zeitungsartikel und Inserate geben in der ersten Oktoberhälfte das Einverständnis des Bundesrates und des deutschen Heeres bekannt und erwähnen zwei oder drei Zugspare. Am 14. November, als deutsche Truppen Mülhausen besetzten, gelang es der Ostbahn, viel Rollmaterial nach Basel in Sicherheit zu bringen; es scheint auf einem der Streckengeleise aufgestellt worden zu sein. Der Centralbahnverkehr setzte zwei Tage aus. Am 24. Dezember 1870 verbot der deutsche Generalgouverneur ohne Grundangabe den Eisenbahnverkehr aus der Schweiz plötzlich ganz. Am 27. Dezember richtete Mülhausen einen Pferde-

omnibusdienst ein; der Wagen fuhr morgens acht Uhr ab und traf nachmittags vier Uhr in Basel ein.

Über die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs widersprechen sich die Berichte erneut. Sicher übernahm die Centralbahn im Februar 1871 einen den jeweiligen Bedürfnissen angepaßten Betrieb nach Mülhausen und gelegentlich weiter. Mit der Zeit stellten die neu geschaffenen «Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen» den Wagenpark, die Centralbahn sorgte für Lokomotiven und Personal zwischen Basel und St. Ludwig. Auf das Ostbahnmaterial wurde wegen Verhandlungsschwierigkeiten bald verzichtet. Ab Mitte Juli 1871 gab es neben Pariser Zügen über Belfort direkte Schnellzüge über Straßburg nach Köln und Frankfurt-Berlin. Den Badischen Staatsbahnen schnitt Preußen durch rücksichtslose Fahrplanverschlechterungen den Lebensnerv praktisch ab, jetzt zählte eben nur noch das neue Reichsland. Vom 1. März 1872 an betrieben die Reichseisenbahnen die Elsässerlinie bis nach Basel.

Unglaublich kompliziert gestalteten sich die Verhandlungen über den Besitz der Elsäßerbahn auf Schweizerboden. Bereits am Frankfurter Frieden offerierte Bismarck zwei Millionen Franken für die Strecke von Basel nach St. Ludwig. Die Ostbahn, welche nicht als Pächterin, sondern im Hinblick auf die 275 Meter Doppelgeleise auf Baslerboden als Mitbesitzerin auftrat, hoffte, sie könne die Linie Belfort-Mülhausen-Basel exterritorial weiterhin betreiben. Deutschland brach darauf die Verhandlungen mit ihr ab und verkehrte richtigerweise mit der Schweiz direkt. Die entscheidenden Besprechungen fanden unter dem Vorsitz von Bundespräsident Welti im Juli 1872 in Bern statt. Der Bundesrat konnte jedoch Basel den von den eidgenössischen Räten genehmigten Pachtvertrag mit den Reichseisenbahnen wegen des hartnäckigen Widerstandes der Ostbahn erst im Februar 1874 zustellen. Selbstverständlich war die kurze Basler Strecke nun in den Besitz der Centralbahn übergegangen.

Als die Ostbahn sich ausgeschaltet sah, übertrug sie die Vertretung ihrer Interessen auf Schweizerboden der schweizerischen Gesellschaft Jura Bernois (JB), die sich gerade zu der Zeit mit dem Bau der Linie Basel-Delsberg-Delle befaßte (1872—77) und dann ihrerseits bis zum Ersten Weltkrieg am direkten Verkehr Basel-Paris teilnehmen konnte. Das führte nun zu einer Komödie im Basler Bahnhof, welche um ihrer Einmaligkeit willen doch hier erwähnt werden muß. Am 30. April 1872 erschien nämlich, obwohl noch keine eigene Strecke vorhanden war, Jura-Bernois-Personal mit anscheinend vier Lokomotiven und Wagenmaterial, teils aus eigenem, teils aus Ostbahnbestand. Geplant war die Betriebsübernahme ab 1. Mai im Auftrag der «allein berechtigten» Ostbahn. Weshalb die Centralbahn diesen Transport

auf ihrer Linie geduldet hatte, geht aus den vorhandenen Quellen nicht hervor. Die Reichseisenbahnen gaben sofort bekannt, es werde kein derartiger Zug über die Landesgrenze gelassen. Am Abend entschloß sich die Basler Polizei einzugreifen; der Ostbahnbeamte, der nie abberufen worden war, und ein Jura-Bernois-Beamter wurden aus dem Bahnhof geholt, worauf der ganze Feldzug abgeblasen wurde. Als einzigen Trost erhielt die Ostbahn dann die Erlaubnis, in Basel eine Agentur zu betreiben.

Die Reichseisenbahnen mußten sich zuerst einige Pressekommentare über Zopf- und Preußengeist gefallen lassen, bald aber wickelte sich der Verkehr zur gegenseitigen Zufriedenheit ab. Vom 1. September 1873 an durfte die deutsche Zollrevision in Basel stattfinden, womit der lange Halt in St. Ludwig wegfiel. Ein Teil des Personals wohnte in Basel; auf dem Areal der heutigen Kannenfeldhochhäuser bauten die Reichseisenbahnen noch kurz vor der Jahrhundertwende vier bahneigene Wohnhäuser (Mittlere Straße 180 bis 186). Der neue Pächter ging vom Links- zum Rechtsverkehr über und signalisierte die Strecke nach dem für die preußischen Staatsbahnen gültigen Reglement. Die für Basel wichtige Verbindung nach Paris wurde bis Altmünsterol betrieben, die Ostbahn übernahm den Verkehr im Bahnhof Petit-Croix. Der Geleisewechsel vollzog sich dort nicht wie in Basel im Bahnhof, sondern auf einer speziell errichteten Geleiseüberwerfung bei Illfurth. Die Ostbahn machte ihre Extrazüge nach Paris bis 1914 mit einem Inserat in den Basler Zeitungen bekannt, Preise und Zeiten wurden nur für die Strecke Delle/Petit-Croix-Paris angegeben. Viele Basler ärgerten sich, daß Deutschland den Transitreisenden nach Frankreich die zweimalige Zollkontrolle nicht ersparte, sie wurde nur ein einzigesmal erlassen, während des Unterbruches der Delsbergerlinie nach der Katastrophe von Münchenstein.

Kaum hatte sich die Aufregung über den Pächterwechsel gelegt, so setzte eine fast drei Jahrzehnte dauernde Diskussion über die Unzulänglichkeiten der vor kurzem noch bewunderten zweiten Strecke ein. Der Meinungsstreit begann in der Presse bereits 1874, im Großen Rat 1890. Das Resultat war die Erstellung einer dritten Linie, die heute noch benützt wird.

Im Vordergrund stand zuerst der Wunsch nach einem Bahnhof im Äußeren St. Johann-Quartier. Beide Bahnverwaltungen, Pächterin und Besitzerin, lehnten dieses Begehren ab. Sie wiesen darauf hin, dass die gleichmäßige Steigung von 10 ‰ zwischen St. Ludwig und dem Viadukt nirgends die Anlage eines Bahnhofes erlaube, daß eine wirksame Zollkontrolle viel zu teuer käme und daß schließlich die Einnahmen in keinem Verhältnis zum Aufwand stehen könnten. Es gelang ihnen auch, den Bau eines Personenbahnhofes und einer später geforderten, etwas bescheideneren Personenhaltestelle zu verhindern. Zwischen 1882 und 1884 war mit Rücksicht auf das

Gefälle von einem Güterbahnhof auf der Schützenmatte die Rede, aber die Freunde des Parks und die Bahnen, die auf dem Viadukt keinen störenden Rangierbetrieb wünschten, behielten mit ihrer Ablehnung die Oberhand.

Mit der Zeit hatte die Überbauung auf beiden Seiten der Geleise ein derartiges Ausmaß angenommen, daß für die Verlegung der Linie mit ihren zahlreichen und gefährlichen Bahnübergängen neue und stichhaltige Gründe vorlagen. Viele Unfälle entstanden durch Selbstverschulden der Opfer; seltener berichten die amtlichen Rapporte von Vergeßlichkeit oder Trunkenheit des Personals, einmal stellte die Polizei Ablenkung durch Dirnenbesuch im Barrierenwärterhaus fest. Die Steigung war für schweizerische Verhältnisse nicht außergewöhnlich, aber damals doch ein ernsthaftes Hindernis. Die Pächter verzichteten jedoch aus finanziellen Gründen auf einen regelmäßigen Vorspanndienst, verminderten aber in St. Ludwig die Zugsgewichte nicht. Güterzüge blieben deswegen öfters stecken und verursachten, da die Wagen damals noch locker gekuppelt waren, bei jeder Geschwindigkeitsveränderung und besonders beim Anhalten und Abfahren einen unerträglichen Lärm. Ein Vorschlag, die Linie mit bedeutend geringerer Steigung über Blotzheim statt St. Louis zu führen, war seinerzeit am Widerstand der in ihrer Existenz bedrohten Transportfirmen des Grenzortes gescheitert.

Der «siebenjährige Krieg», um einen Ausdruck von Regierungsrat Reese zu verwenden, begann 1890 mit einer Interpellation und später einem Anzug des Großrates Alphons Burckhardt betreffend die Beseitigung der Niveauübergänge. Damit begann die Diskussion über die Basler Eisenbahnverhältnisse ganz allgemein, und die Elsässerbahn war nun nur noch ein Teilproblem neben andern. Wichtig wurde der Entscheid, die Linien im Großbasel tiefer und im Kleinbasel höher zu legen, das ermöglichte nämlich den Bau eines in der Ebene gelegenen Güterbahnhofes St. Johann, der nach der beschlossenen Verlegung der schweizerischen Güterstation auf den Wolf nicht mehr verweigert werden konnte. Der Große Rat hieß die Vorlage über die Tieferlegung am 9. Dezember 1897 einstimmig gut, was im St. Johannquartier mit Böllerschüssen und einem Fackelzug sofort gefeiert wurde. Die eidgenössische Genehmigung traf im Juli 1898 ein; sie war das Zeichen zum Baubeginn. Die dritte Strecke befriedigte zwar auch nicht ganz restlos, da die Kurven Geschwindigkeitsbeschränkungen erheischten, aber die drückende Angst vor Unfällen war gewichen. Ein Vorschlag des Ingenieurs Gleim, die Linie am alten Ort in einem Tunnel zu führen und dem Viadukt zwei eingleisige Brücken in der nötigen Tiefe seitlich anzuhängen, wurde aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt. Basel kam in den Besitz der zweiten Strecke, den Viadukt eingeschlossen. Dafür betei-

ligte es sich mit 55 % an den Baukosten, die ohne die 1,3 Millionen für den Güterbahnhof auf drei Millionen Franken berechnet worden waren.

Vom 12. Mai 1901 an verkehrten die Züge, zuerst nur auf einem Geleise, über die neue Linie. Die Bevölkerung des Spalen- und des St. Johannquartiers zog an diesem Tag nach einem ausgedehnten Marsch durch beide Stadtviertel zum Freudenfest auf die Schützenmatte. Der Viadukt wurde den Fußgängern sofort tagsüber auf eigene Verantwortung zur Verfügung gestellt. Am 25. Juli 1901 nachmittags um drei Uhr ereignete sich das bis jetzt einzige schwere Unglück. Ein Personenzug nach Schlettstadt entgleiste wegen zu großer Geschwindigkeit bei der Einfahrt in den noch nicht offiziell eröffneten St. Johannbahnhof; zwei Tote und mehrere Verletzte waren zu beklagen. Das schweizerische Eisenbahndepartement beauftragte das Basler Strafgericht mit der Untersuchung. Dieses wunderte sich, daß die sonst sehr gut organisierten Reichseisenbahnen nur den Schnellzugslokomotiven Geschwindigkeitsmeßapparate eingebaut hatten, und sprach deshalb den Lokomotivführer frei.

Die Eröffnung des Güterbahnhofes erfolgte erst am 2. Januar 1902, einen Tag nach der Übernahme der Centralbahn durch die Schweizerischen Bundesbahnen. Die Verzögerung war auf langwierige Verhandlungen mit den deutschen Zollbehörden zurückzuführen, welche wie die schweizerische Zollverwaltung dort ein Amt eröffneten. So verlangten die deutschen Behörden zum Beispiel für ein Ausziehgeleise, das zweihundert Meter ins Elsaß ragte, einen hohen Bretterzaun mit Gucklöchern für ihre Grenz-wache. Der Betrieb des Bahnhofes lag von Anfang an in den Händen der SBB. Der Vertrag setzte fest, daß außer für die Streckengeleise das schweizerische Signalreglement gelte und der Zubringerdienst dem Pächter zufalle, was während der beiden Weltkriege allerdings nicht möglich war.

Nach einem vollständigen Unterbruch von fast fünf Jahren nahm die Bahngesellschaft Alsace-Lorraine (AL) am 3. März 1919 den Betrieb wieder auf. Am 1. Januar 1938 ging die AL in den Besitz der französischen Staatsbahn (SNCF) über, wobei sie der Region Est zugeteilt wurde, so daß die Strecke Basel-Paris wie am Anfang wieder unter der gleichen Leitung stand. Frankreich übernahm ohne lange Formalitäten die mit den Reichseisenbahnen getroffenen Abmachungen über die Strecke auf Schweizerboden. Aus finanziellen Erwägungen blieb der Rechtsverkehr im Elsaß bestehen. Die Signale hingegen wurden bis nach Basel schrittweise den französischen Gepflogenheiten angepaßt. Nur die Vorsignale auf dem Gütergeleise bei der Transitpost blieben vergessen und zeugten noch bis zur Elektrifikation von der ehemaligen preußischen Herrschaft im Elsaß. Nach der Eröffnung des großen Rangierbahnhofes wurde Muttenz das Ziel vieler

elsässischer Güterzüge. Das erheischte vom elsässischen Bahnpersonal ganz besondere Aufmerksamkeit, nicht nur, weil in der Schweiz wie in Frankreich außerhalb des Elsaß links gefahren wird, sondern auch wegen der Signale. In der Schweiz und in Deutschland bedeutet rot einen unbedingten Halt, während in Frankreich unter Beachtung gewisser Vorsichtsmaßnahmen weitergefahren wird (*arrêt permissif*); es muß erst bei dem uns nicht bekannten «*arrêt absolu*» mit zwei roten Lichtern angehalten werden. Zum Glück hatten sich unsere Gerichte bis jetzt nicht mit diesem Problem zu beschäftigen; die französischen Lokomotivführer werden übrigens erst auf dieser Strecke eingesetzt, nachdem sie eine SBB-Signalprüfung bestanden haben.

Während des Zweiten Weltkrieges blieb die von 1940—45 wieder unter deutscher Kontrolle stehende Elsässerbahn, da sie nicht wie im Ersten direkt an die Front heranführte, für den allerdings unregelmäßigen Güterverkehr offen. Bemerkenswert war der tägliche schweizerische Güterzug Basel-Dammerkirch-Bonfol-Pruntrut, solange die schweizerische Strecke zwischen St. Ursanne und Courgenay wegen des Tunneleinsturzes gesperrt war.

Der elektrische Betrieb mit einer Spannung von 25 000 V 50 Hz wurde am 29. September 1957 aufgenommen. Am 10. Oktober fand die offizielle Einweihung in der Gegenwart des französischen Transportministers Bonnefous statt, der die Gelegenheit benützte, die schweizerische finanzielle Hilfe zu verdanken, die übrigens nach dem Kriege allen Nachbarstaaten gewährt worden war. Da die Stromart nicht der schweizerischen entspricht, waren im Bahnhof Basel komplizierte Schutzeinrichtungen einzubauen, und die SBB mußten sich Zweistromrangierlokomotiven beschaffen. Der Güterzugsverkehr wurde noch mit Diesellokomotiven bewältigt, bis die von den französischen Staatsbahnen in der Schweiz bestellten neun elektrischen Überfuhrlokomotiven im Frühling 1963 den Dienst aufnahmen. Es sei noch erwähnt, daß die ersten schweizerischen Transeuropzüge von Zürich über die Elsässerlinie ins Ausland rollten.

2. Post und Zoll

Im Gegensatz zu den Zollstätten ereignete sich bei den Postfilialen nichts Außergewöhnliches. Wünsche oder Reklamationen betrafen meistens das gesamte Postwesen und selten ein spezielles Postamt unseres Quartiers. Der Eröffnung des Filialpostbüros IV, St. Johannis-Vorstadt 80, am 1. November 1886 waren Klagen vorausgegangen, daß Basel außer den zwei Bahnhofämtern im Gegensatz zu andern Schweizerstädten überhaupt keine Filialen

besitze. Spalen und St. Johann kamen dann gleichzeitig zum Zuge. Das Büro IV, später Basel 4 St. Johann, erhielt auch ein Telegraphenamnt und hat als einziges altes Postamt seinen Standort nie gewechselt. Die am 1. September 1905 in der Liegenschaft St. Johannis-Ring 117 eröffnete Filiale 12 hieß zuerst Missionsstraße. Beim Umzug Ende 1915 in das Gebäude Kannenfeldstraße 2 wurde der Name in Kannenfeld abgeändert. Ihr folgte am 1. Oktober 1906 die Filiale 13, Äußere St. Johann, an der Voltastraße 71; seit dem Umzug in den Neubau Voltastraße 41 im Jahre 1954 heißt sie Voltastraße. Schließlich steht dem Publikum seit dem 1. August 1957 die Filiale 25, Luzernerring, zur Verfügung. Am 20. Juni 1959 nahm die Telephonzentrale Kannenfeld mit anfänglich 10 000 Anschlüssen den Betrieb auf.

Als der 1848 neu geschaffene schweizerische Bundesstaat die Zollhoheit übernahm und den Kantonen diese Einnahmequelle entzog, betrachtete man diesen Verlust in Basel als ein schweres Opfer. Daß Basel Sitz einer Zollkreisdirektion wurde und der erste Direktor, Theodor Hoffmann-Merian, ein Basler war, tröstete wenig. Im Gegensatz zu den Kantonen Tessin und Genf, die bald schweizerische Grenzwächter zuließen, versah bei uns die Polizei diesen Dienst gegen Entschädigung noch bis zum 1. Januar 1888; die eidgenössischen Zollbeamten, damals Einnehmer genannt, mußten hingegen geduldet werden. Diese warteten bis zur Aufhebung der Torsperre im Jahre 1860 beim St. Johannis- und Spalentor auf Kundschaft. Die Polizei besorgte den Einweisungsdienst und stellte Geleitscheine aus, wenn der Fuhrmann erst im Kaufhaus verzollen wollte. Nach etlichem Drängen des Zolldirektors und des eidgenössischen Departementsvorstehers, Bundesrat Frey-Herosé, beschloß der Große Rat am 7. Juli 1851 den Bau von vier «Zollanmeldungsposten», für die der Bund eine jährliche Miete zu zahlen bereit war. Vergeblich hatten die Universitätsprofessoren Vischer und Schönbein im Rat die Faulheit des Bundes, selbst zu bauen, anzuprangern versucht. Zwei dieser Gebäude erstellte man in unserem Quartier, nämlich den abgebrochenen Lysbüchelposten an der Kreuzung Elsässerstraße/Hünigerstraße, an den das Restaurant «Zum Alten Zoll» noch heute erinnert, und den Posten Burgfelderstraße. Im Mai 1852 wurden die Häuser bezogen, in der Zwischenzeit hatten sich die Polizisten mit zur Verfügung gestellten Meßbuden zu begnügen. Am 1. August 1860 zogen die Einnehmer in diese Zollhäuser um; der vorbereitete Raum scheint bis dahin vermietet oder für Arrestanten benützt worden zu sein. Der Posten Lysbüchel wurde Hauptzollamt, der Posten Burgfelderstraße Nebenzollamt. 1862 verkaufte Basel die Gebäude an den Bund, und dieser ließ gleichzeitig auf dem Lysbüchel ein zweites, wesentlich größeres Zollhaus erstellen.

Die Zollhäuser scheinen dann etwas stiefmütterlich behandelt worden zu sein. Als am 22. August 1898 das beim Zollposten Lysbüchel stehende Schaffnersche Bauerngut einem Brand zum Opfer fiel, fragten sich die «Basler Nachrichten», weshalb das Hauptzollamt noch kein Telephon besitze, welches in Basel doch seit fünfzehn Jahren bekannt sei und es der Feuerwehr ermöglicht hätte, rechtzeitig zu erscheinen. Die Zolldirektion antwortete, nicht einmal sie besitze eines, man wolle den unnötigen Anfragen bewußt aus dem Wege gehen. Doch bald sollte sich dieser Zustand ändern. Die fortgeschrittene Überbauung außerhalb des Amtes verhinderte den Überblick, und das 1901 an der Landesgrenze eröffnete deutsche Hauptzollamt verpflichtete die schweizerische Zollverwaltung, ebenfalls dorthin zu ziehen. Der Bau der neuen Anlage, bestehend aus einem Hauptgebäude und einer Grenzwächterkaserne, begann 1902. Die Kaserne konnte am 1. November 1903 und das Zollamt am 1. Februar 1904 bezogen werden. Ein weiteres neues Zollgebäude an der Hüningerstraße, das ebenfalls an die Landesgrenze stieß, war damals gerade im Rohbau fertig; bis zu seiner Eröffnung am 1. Januar 1905 blieb der alte Lysbüchelposten natürlich noch besetzt. Das Grenzwächterhäuschen des alten Lysbüchelamtes mußte beim Bau der oberen Hüningerstraße abgebrochen werden, da es mitten im zukünftigen Straßenareal stand, das danebenstehende Zollhaus erhielt Wohnräume für Grenzwächter. Im September 1915 beschloß die Generalversammlung des Allgemeinen Consumvereins, die der Eidgenossenschaft gehörende Liegenschaft zu erwerben und an ihrer Stelle einen Häuserblock mit Laden zu bauen (Elsässerstraße 123/125).

Während des Ersten Weltkrieges ereignete sich an der Grenze anscheinend nichts Besonderes. Aber in den nervenaufreibenden Zeiten nachher spielten sich zwei Tragödien ab, die in ruhigeren Jahren vielleicht nicht geschehen wären. Am 30. Dezember 1918 erschloß ein Schweizersoldat am Wasensträßchen den 28jährigen Elsässer Josef Blum, der dort ohne Ausweise über die Grenze zu kommen versuchte. Blum hatte vier Jahre Balkankrieg heil überstanden. Obschon die Leiche auf Elsässerboden lag, verzichtete Frankreich auf Proteste. Mitte März 1924 entspann sich auf Schweizerboden ein nächtlicher Streit zwischen einem mit Frau und Sohn heimkehrenden Basler und einem Grenzwächter. Als der erzürnte Vater tötlich wurde, griff jener zur Waffe und traf ihn nach einem vergeblichen Schreckschuß tödlich; das zuständige Militärgericht verurteilte den Beamten zu einer Haftstrafe. Über den Zweiten Weltkrieg orientiert das Neujahrsblatt 1957 mit dem Titel «Basel im Zweiten Weltkrieg» von Dr. Fritz Grieder.

Es bleibt noch zu bemerken, daß am 1. Juli 1932 das Zollamt Burgfelderstraße an die Landesgrenze verlegt wurde, das alte Gebäude dient seither als

Personalunterkunft. Über die Aufnahme des Einbahnverkehrs sind wir bereits im ersten Kapitel orientiert worden. Nur für den Warenverkehr unterhält die Zollverwaltung seit der Eröffnung ein Amt im Güterbahnhof St. Johann, bis dahin besorgte der Lysbüchelposten die Aufsicht über das einzige Industriegeleise zum Gaswerk. 1940 erwähnt das Basler Adreßbuch erstmals ein unabhängiges Zollamt St. Johann Rheinhafen. Das Konossement der ersten Schleppzugfahrt trägt nicht, wie man erwarten könnte, den Stempel des Bahnhofamtes, sondern mit dem Datum 3. VI. 04 denjenigen des Zollamtes Hünigerstraße, weil die dreihundert Tonnen Kohle eben für das am Ufer liegende Gaswerk bestimmt waren. Der Beamte mußte übrigens vom alten Lysbüchelposten geholt werden; das Zollhaus war damals noch im Bau, der neue Stempel aber bereits im Betrieb.

3. Das Eidgenössische Vakzine-Institut (Hagenastraße 74)

Im Jahre 1938 stellten die deutschen Wissenschaftler Waldmann und Köbe in der staatlichen Versuchsanstalt auf der Ostseeinsel Riems bei Greifswald erstmals einen brauchbaren Impfstoff (Vakzine) gegen die Maul- und Klauenseuche her. Das eidgenössische Veterinäramt verlangte alsbald die Errichtung eines schweizerischen Institutes, da ein Serumeinkauf nur in sehr beschränktem Maße möglich sei. Bern dachte zuerst an Genf, aber der Vorsteher des Basler Sanitätsdepartements, der verstorbene Regierungsrat Zweifel, konnte unsere Stadt mit der Begründung empfehlen, man beginne 1939 mit dem Bau eines neuen Schlachthofes, was die Aufstellung des Institutes in unmittelbarer Nähe ermögliche. Daß die Arbeiten am neuen Schlachthause 1940 unterbrochen wurden, ist begreiflicher als die Tatsache, daß es frühestens im Jahre 1970 eröffnet werden kann. Das darf jedoch dem Sanitätsdepartement nicht zur Last gelegt werden. Obwohl also nicht von einem vorsätzlichen Betrug gesprochen werden kann, dürfte man die Angelegenheit sowohl in Bern als auch in Genf mit etwas Befremden zur Kenntnis genommen haben. Glücklicherweise kann der Kanton Basel-Stadt auf eine Reihe von Taten hinweisen, die seinen Sinn für Pflichterfüllung gegenüber den Miteidgenossen besser dokumentieren.

Auf Wunsch des Bundes, der den Bau des Vakzine-Institutes möglichst beschleunigen wollte, aber in der Kriegszeit mit wichtigeren Aufgaben überlastet war, trat der Kanton als Bauherr auf und der Bund als Mieter, mit der Verpflichtung, die Baukosten zu verzinsen und innert angemessener Frist zu amortisieren. Alle Aufmerksamkeit wurde der Isolation des mit dem Virus angesteckten Viehs geschenkt. Da das Fleisch genießbar ist, waren

die nötigen Schlachteinrichtungen einzubauen. Alles Abwasser wird auf 120 Grad erhitzt, der Stalldünger verbrannt, die Abzugsluft streicht über glühende Roste. Die Errichtung ging nun wirklich sehr rasch vor sich; der Ratschlag wurde am 13. Februar 1941 genehmigt, die Eröffnung fand im Beisein von Bundesrat Stampfli am 26. Oktober 1942 statt. Der Bau kam auf 1,5 Millionen Franken zu stehen. Der Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Basel-Stadt vom Jahre 1941 wurde am 1. Januar 1962 durch einen Baurechtsvertrag zwischen dem Bund und der Einwohnergemeinde Basel ersetzt.

IV. Die staatlichen Betriebe entlang der abgebrochenen Stadtmauer

1. Die Strafanstalt

Unter allen Bauprojekten sei dasjenige einer neuen Strafanstalt am ältesten, heißt es im Ratschlag, der dem Großen Rat im Sommer 1861 überreicht wurde, seit dem ersten Vorschlag seien nun gerade vierzig Jahre verflossen. Lange Zeit spielte die Platzfrage eine wichtige Rolle, ganz einfach deshalb, weil kein Stadtteil das Zuchthaus haben wollte. Erneuten Auftrieb erhielt die Angelegenheit, als der berühmte Basler Gönner Christoph Merian die alte Strafanstalt im Predigerkloster für Fr. 200 000.— kaufte und das Gebäude dem Bürgerspital zur Verfügung stellte. Am 4. Mai 1857 willigte der Große Rat dankend in dieses Geschäft ein und mußte nun für einen Neubau sorgen. Die Behörden machten sich die Sache nicht leicht, ein Gutachten der Strafanstaltskommission setzte sich mit verschiedenen modernen Strafvollzugssystemen, darunter einem amerikanischen, auseinander. Man wollte etwas durchaus Modernes, die Besserung und nicht die Bestrafung sollte im Mittelpunkt stehen. Der neue Standort auf dem seit 1860 zur Verfügung stehenden Elsässerbahnhofareal stieß auf wenig Opposition, vorderhand grenzten zwei Seiten ja noch an die Stadtmauer. Das Preisgericht entschied sich für das vierflügelige Gebäude des Architekten Robert Moser aus Baden (Aargau), der den Bau unter Zuziehung des Basler Architekten Matthias Oswald auch ausführen durfte. Im Oktober 1864 erhielt der Droschenhalter Rumpf den Auftrag, die Gefangenen in die neue Anstalt zu führen.

Bald scheint die Strafanstalt auch im Ausland bekannt geworden zu sein. Am 24. November 1873 bat der schweizerische Bundesrat den Bürgermeister und Rat des Kantons Basel-Stadt in einem feierlichen Schreiben, der rus-