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

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: 14.12.2025

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

Basel im neuen Bund

I.

Basel und der Ausbau der neuen Eidgenossenschaft
Der Anschluß Basels an die Eisenbahnen
Das Basler Gesundungswerk

von

Paul Siegfried

---

103. Neujahrsblatt
herausgegeben von der
Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen
1925.

Basel.
In Kommission bei Helbing & Lichtenhahn.

Inhalts-Anzeige der früheren Neujahrsblätter.

1. Erzählungen aus der Basler Geschichte in zwangloser Reihenfolge.

*** bedeutet vergriffen.**

*I.	1821.	(Bernoulli, Dan.) Isaac Iselin.
II.	1822.	(Burckhardt, Jac., Oberstthelfer, später Antistes.) Der Auszug der Rauracher.
*III.	1823.	(Hanhart, Rudolf.) Basel wird eidgenössisch. 1501.
*IV.	1824.	(Hagenbach, K. R.) Die Schlacht bei St. Jakob. 1444.
*V.	1825.	(Hagenbach, K. R.) Die Kirchenversammlung zu Basel. 1431—1448.
*VI.	1826.	(Hagenbach, K. R.) Die Stiftung der Basler Hochschule. 1460.
*VII.	1827.	(Hagenbach, K. R.) Erasmus von Rotterdam in Basel. 1516—1536.
*VIII.	1828.	(Hagenbach, K. R.) Scheik Ibrahim, Johann Ludwig Burckhardt aus Basel.
*IX.	1829.	(Hagenbach, K. R.) Rudolf von Habsburg vor Basel. 1273.
*X.	1830.	(Hagenbach, K. R.) Bürgermeister Wettstein auf dem westphälischen Frieden.
*XI.	1831.	(Hagenbach, K. R.) Das Jahr 1830, ein wichtiges Jahr zur Chronik Basels.
*XII.	1832.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Die Schlacht bei Dornach am 22. Juli des Jahres 1499.
*XIII.	1835.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Landvogt Peter von Hagenbach.
*XIV.	1836.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Das Leben Thomas Platers.
XV.	1837.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Das große Sterben in den Jahren 1348 und 1349.
*XVI.	1838.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Das Karthäuser-Kloster in Basel.
XVII.	1839.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Der Rappenkrieg im Jahr 1594.
*XVIII.	1840.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Die ersten Buchdrucker in Basel.
*XIX.	1841.	(Heusler, Abr.) Die Zeiten des großen Erdbebens.
XX.	1842.	(Burckhardt, Abel, Oberstthelfer) Hans Holbein der Jüngere von Basel.
*XXI.	1843.	(Wackernagel, W.) Das Siechenhaus zu St. Jakob.
XXII.	1844.	(Reber, B.) Die Schlacht von St. Jakob an der Birs.

2. Die Geschichte Basels von den ältesten Zeiten bis zur Einführung der Reformation, in zusammenhängenden Erzählungen dargestellt.

*XXIII.	1845.	(Fechter, D. A.) Die Rauraker und die Römer, Augusta Rauracorum und Basilia.
*XXIV.	1846.	(Burckhardt, Jacob, Professor.) Die Alemannen und ihre Bekehrung zum Christentum.
*XXV.	1847.	(Streuber, W. Th.) Bischof Hatto, oder Basel unter der fränkischen Herrschaft.
*XXVI.	1848.	(Burckhardt-Piguet, Theophil.) Das Königreich Burgund. 888—1032.
*XXVII.	1849.	(Burckhardt-Piguet, Theophil.) Bürgermeister Wettstein auf dem westphälischen Frieden.
*XXVIII.	1850.	(Fechter, D. A.) Das Münster zu Basel.
*XXIX.	1851.	(Fechter, D. A.) Bischof Burchard von Hasenburg und das Kloster St. Alban.
*XXX.	1852.	(Fechter, D. A.) Das alte Basel in seiner allmählichen Erweiterung bis 1356.
XXXI.	1853.	(Burckhardt-Piguet, Theophil.) Die Bischöfe Adelbero und Ortlieb von Froburg.
*XXXII.	1854.	(Burckhardt, L. A.) Bischof Heinrich von Thun.
XXXIII.	1855.	(Hagenbach, K. R.) Die Bettelorden in Basel.
*XXXIV.	1856.	(Burckhardt, L. A.) Die Zünfte und der rheinische Städtebund.
*XXXV.	1857.	(Arnold, W., Professor.) Rudolf von Habsburg und die Basler.
*XXXVI.	1858.	(Wackernagel, W.) Ritter- und Dichterleben Basels im Mittelalter.
*XXXVII.	1859.	(Vischer, W.) Basel vom Tode König Rudolfs bis zum Regierungsantritte Karls IV.
*XXXVIII.	1860.	(Heusler, Andr.) Basel vom großen Sterben bis zur Erwerbung der Landschaft 1349 bis 1400.
*XXXIX.	1861.	(Burckhardt-Piguet, Theophil.) Basel im Kampfe mit Österreich und dem Adel.
*XL.	1862.	(Hagenbach, K. R.) Das Basler Konzil. 1431—1448.
*XLI.	1863.	(Fechter, D. A.) Basels Schulwesen im Mittelalter. Gründung der Universität. Anfänge der Buchdruckerkunst.
*XLII.	1864.	(Buxtorf, K.) Basel im Burgunderkriege.
*XLIII.	1865.	(Vischer, W.) Der Schwabenkrieg und die Stadt Basel. 1499.
*XLIV.	1866.	(Frey, Hans.) Basels Eintritt in den Schweizerbund.
*XLV.	1867.	(Buxtorf, K.) Die Teilnahme der Basler an den italienischen Feldzügen.
*XLVI.	1868.	(Hagenbach, K. R.) Johann Oecolampad und die Reformation in Basel.

Frühere Jahrgänge der Neujahrsblätter sind, soweit sie noch vorhanden, zu beziehen bei **Helbing & Lichtenhahn,** Buchhandlung, Freiestraße Nr. 40.

Basel im neuen Bund

I.

Basel und der Ausbau der neuen Eidgenossenschaft
Der Anschluß Basels an die Eisenbahnen
Das Basler Gesundungswerk

von

Paul Siegfried

---

103. Neujahrsblatt

herausgegeben von der

Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

1925.

Basel.

In Kommission bei Helbing & Lichtenhahn.

Buchdruckerei Benno Schwabe & Co. in Basel.

Vorwort.

Soweit sich unsere Basler Neujahrsblätter nicht mit der Geschichte des weiteren schweizerischen Vaterlandes, sondern mit derjenigen der Stadt Basel beschäftigen — was ungefähr bei drei Vierteln von ihnen zutrifft —, geben diese bis jetzt erschienenen 102 Abhandlungen zusammengenommen ein ziemlich vollständiges Bild der hauptsächlichsten Vorkommnisse in der Geschichte der Vaterstadt bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts. Meist halten sie sich nicht an irgendwelche zeitliche Reihenfolge, sondern greifen in buntem Wechsel bald dies, bald jenes Bild heraus. Immerhin erzählen die Neujahrsblätter von 1845—1868 in fast zusammenhängender Darstellung die Geschicke Basels von den ältesten Zeiten bis zur Einführung der Reformation im Jahre 1529. Und die von 1903 — 1914 geben eine durchaus geschlossene Darstellung der gesamten Ereignisse von der Mediation bis zur ersten Bundesverfassung, ein Bild der Jahre 1803—1848. So lag der Gedanke nahe, die Basler Stadtgeschichte, die ja seit 1833 im Wesentlichen auch Kantonsgeschichte ist, nun wieder um eine Zeitspanne weiterzuführen. Als deren Ende ergab sich ganz von selbst das Jahr 1875, das Jahr, das durch eine neue Kantonsverfassung endgiltig mit den letzten Resten einer vielhundertjährigen Vergangenheit brach, fast zu der gleichen Zeit, da auch die Eidgenossenschaft infolge der zweiten Bundesverfassung von 1874 sich vielfach veränderte, wenn auch entfernt nicht in so einschneidender Weise wie ihr kleinstes Bundesglied Baselstadt.

Die 28 Jahre von 1848 — 1875 haben Basel Umwälzungen in einer Zahl und Bedeutung gebracht, wie sie vorher kaum in Jahrhunderten so tiefgreifend eintraten. Durch die Bundesverfassung von 1848 wird die neue Eidgenossenschaft begründet; sie richtet sich auch in Basel ein, und mehrere Bürger unserer Stadt wirken an ihrem Ausbau in hervorragendster Weise mit. Der durch die französische Bahn bereits begonnene Anschluß Basels an den Weltverkehr wird in den 1850er Jahren durch die Badische Bahn und die Schweizerische Centralbahn vollendet. Seit etwa 1820 ist, hauptsächlich wegen der durch die Bahnen sich verstärkenden gewaltigen Entwicklung des Handels, vornehmlich aber der Industrie, die Bevölkerung Basels in raschem und anhaltendem Wachstum begriffen, sodaß der alte Mauerring zum immer lästigeren Hindernis wird. Der Bau der Bahnhöfe gibt nun den letzten Anstoß zur Niederlegung der Stadtbefestigung und der Umwandlung Basels in eine weitausgedehnte und den Erfordernissen einer neuen Zeit sich anpassende Stadt. In seiner äußern Gestalt verwandelt sich Basel in diesen 28 Jahren wie vorher in Jahrhunderten nicht. Gleichzeitig mit diesem Umbau geht das große Gesundungswerk vor sich, zu dem die Cholera des Jahres 1855 den Anlaß gegeben hat und das aus Basel, dem jahrhunderte alten Seuchenherd, ein leiblich gesundes Gemeinwesen macht.

Die großen weltgeschichtlichen Ereignisse berühren Basel in dieser Zeit zu mehreren Malen. Die Wirren der deutschen Aufstände von 1848 und 1849 werfen über die Grenze ihre Wellen bis nach der Stadt hinein. Die neue Eidgenossenschaft stärkt ihre Wehrmacht, an welcher Arbeit sich Basel abermals beteiligt, und festigt ihre Stellung gegenüber dem Ausland. Gefaßt sieht deshalb unter eidgenössischem Schutz die anscheinend schwer gefährdete Stadt den Ereignissen entgegen, als 1856/57 wegen

Neuenburgs der Krieg mit Preußen droht. Noch einmal glänzen eidgenössische Bajonette in unsern Straßen, da 1870/71 die Schweiz im deutsch-französischen Krieg ihre Grenze deckt.

In der Ruhe nach Außen, die der neue Bund unserer Stadt gewährt, nimmt auch ihr geistiges Leben einen schönen Aufschwung. Die Universität feiert 1860 ihr 400jähriges Bestehen, und alle Angriffe von außen und von innen vermögen ihrem Aufblühen nichts anzuhaben. Die glänzenden Namen von Lehrern baslerischer und anderer Herkunft, die an ihr wirken, zeugen von der hohen Bedeutung, die ihr in jenen Jahren zukommt. Ihr suchen die übrigen Schulen nachzueifern, und neben der Wissenschaft wird auch den Künsten eifrige Pflege zu Teil. Theater, Musik und Malerei erhellen das Leben, und die heimische Dichtkunst jener Zeit darf neben ihnen wohl sich sehen lassen.

Die innere Politik unseres Kantons von 1848—1875 ist durch die langsamen, doch stetig anwachsenden Erfolge der seit Beginn der 1840er Jahre auch bei uns bestehenden freisinnigen Partei gekennzeichnet. Beim Kampf um die neue Kantonsverfassung von 1858 erreicht sie noch wenig; doch die Verfassungsrevision von 1875 bringt ihr nach über dreißigjährigem Ansturm den endlichen und völligen Sieg. Eng steht mit dieser Partei die kirchliche Reformbewegung und der zum Schlusse auch nach Basel ausstrahlende Kulturkampf im Zusammenhang. Am Ende unseres Zeitabschnittes wird ferner immer deutlicher, daß der wachsenden Not zahlreicher Bevölkerungsschichten mit der von je in Basel geübten privaten Gemeinnützigkeit nicht mehr genügend abgeholfen werden kann, und daß man auch hier den neuen Verhältnissen gerecht werden muß, so durch genossenschaftlichen Zusammenschluß, oder durch soziale Vorschriften und Fürsorgemaßnahmen des Staates. Jetzt zeigen sich auch die ersten ernstlichen Anfänge des Sozialismus, der heute so viel von sich reden macht.

Diese ganze Entwicklung Basels von 1848—1875, aus der hier nur das Wichtigste angedeutet ist, in ununterbrochenem Zuge zu beschreiben und dabei auch nur einigermaßen auf Einzelheiten einzugehen, erwies sich im Rahmen der Neujahrsblätter als nicht wohl durchführbar: es wären deren allzuviele hintereinander davon in Anspruch genommen worden. Das Gegenteil aber, die Zusammendrängung des gesamten Geschehens jenes so ereignisreichen Vierteljahrhunderts in eines oder zwei Neujahrsblätter, hätte wohl nicht viel anderes ergeben als eine Aneinanderreihung von nackten Tatsachen und Jahreszahlen in der Art einer Geschichtstabelle, kaum aber eine lesbare Darstellung.

So blieb nichts übrig, als auf die Schilderung einzelner besonders wichtiger Vorgänge sich zu beschränken, welche im Zeitraum jener 28 Jahre stattgefunden haben. Das vorliegende Neujahrsblatt versucht drei solche Ereignisse zu beschreiben: die Einrichtung des neuen Bundes in Basel und die Hilfe, die ihm bei seinem Ausbau von Bürgern unserer Stadt geleistet wurde, dann den Anschluß an das schweizerische und europäische Eisenbahnnetz, und endlich die durch die Choleraepidemie von 1855 in Gang gebrachte Umgestaltung Basels aus einer seit Menschengedenken verseuchten in eine gesunde Stadt.

Je nach der Aufnahme, den diese Darstellungen aus Basels neuester Geschichte finden werden, gedenkt sie der Verfasser früher oder später in diesen Blättern fortzusetzen und, wie in diesem Neujahrsblatt, auch in allfällig später folgenden je eine Darstellung zu bieten, die möglichst ein in sich geschlossenes Ganzes bildet. Er möchte aber diese Abhandlungen so gestalten, daß sie trotzdem in ihrer Gesamtheit aneinanderschließen und so vielleicht doch einmal, wenigstens in den wesentlichsten Zügen, das ergeben, was ihm anfänglich als Ziel vorschwebte und was einstweilen nur der Ueberfülle des Stoffes wegen nicht verwirklicht werden konnte: eine zusammenhängende Geschichte Basels von der ersten bis zur zweiten Bundesverfassung, von 1848 bis 1875.

Schon in dem Aufsatze, der heute vorliegt, ist einiges behandelt, das so nahe an die Gegenwart heranreicht, ja heute noch so stark und unmittelbar fortwirkt, daß eine Weiterführung der Abhandlung zum mindesten in einzelnen Teilen bis auf die neueste Zeit notwendig erschien. Die Darstellung konnte

hier unmöglich inmitten der Entwicklung stecken bleiben und wird es niemals können; sie muß bis dahin weitergehen, wo heute, wie es uns wenigstens scheint, ein vorläufiges Anhalten erfolgt ist. Nur so kann der ganze geschichtliche Vorgang in seiner Bedeutung begriffen werden.

Wer die Geschichte Basels von 1848—1875 behandeln will, der ist bis an die äußerste Grenze des Zeitstreifens vorgerückt, der den um Unparteilichkeit sich bemühenden Geschichtsschreiber von den Ereignissen trennen muß, die er beschreiben will. Nach menschlichem Ermessen werden deshalb wohl mehrere Jahrzehnte vergehen, bis in den Neujahrsblättern die Basler Geschichte über 1875 hinaus wird weitergeführt werden. Auch aus diesem Grunde findet der Verfasser es wünschenswert, das Allerwichtigste wenigstens in den Hauptzügen bis auf die letzte Gegenwart nachzutragen. Denn ihm will scheinen, gerade unserer Zeit sei es besonders nützlich, die Grundlage einigermaßen zu kennen, auf der sie unmittelbar ruht.

Inhaltsverzeichnis.

Vorwort 3
Erster Abschnitt: Basel und der Ausbau der neuen Eidgenossenschaft 9
I. Die Einrichtung der eidgenössischen Verwaltungen in Basel 10
II. Basels Einstellung zur neuen Eidgenossenschaft 12
III. Benedikt LaRoche erstellt die Grundlagen der eidgenössischen Post 15
IV. Achilles Bischoff's Arbeit für den eidgenössischen Zoll 16
V. Die schweizerische Münzreform durch Joh. Jakob Speiser 18
Zweiter Abschnitt: Der Anschluß Basels an die Eisenbahnen 24
I. Der Anschluß an Frankreich 24
II. Der Anschluß an die Schweiz 27
A. Die Zeit vor dem Sonderbundskrieg 27
B. Die Zeit nach dem Sonderbundskrieg 29
1. Die schweizerische Zentralbahn 34
2. Das Unglück im Hauenstein 40
3. Die weiteren Anschlüsse Basels an die Schweiz 49
III. Der Anschluß an Deutschland 50
IV. Das Ende des Kornhauses und des Kaufhauses 54
Dritter Abschnitt: Das Basler Gesundungswerk 56
I. Die Cholera in Basel 56
II. Die Stadtgesundung im Allgemeinen 71
III. Die Vorbereitung der Kanalisation 74
IV. Die Wasserversorgung 76
V. Die Durchführung der Kanalisation 80
VI. Die Spitäler 89
VII. Der Erfolg des Gesundungswerkes 90

Verzeichnis der Abbildungen.

1. Benedikt LaRoche-Stehelin 15
2. Achilles Bischoff 17
3. Johann Jakob Speiser 19
4. Dr. Wilhelm Schmidlin 31
5. Karl Geigy 33
6. August Staehelin-Brunner 35
7. Karl Sarasin 81
8. Dr. Gottlieb Bischoff 85
9. Tafel I: Allgemeine Sterblichkeit 92
10. Tafel II: Typhus-Sterblichkeit 93

Erster Abschnitt:
Basel und der Ausbau der neuen Eidgenossenschaft.

Im Sonderbundskrieg des Jahres 1847 hatte der schweizerische Liberalismus gesiegt, der von der radikalen oder freisinnigen Partei vertreten wurde. Als ihr Hauptziel erstrebte sie gegenüber dem Widerstande der in der Mehrzahl katholischen Konservativen, die den Kantonen möglichst große Selbständigkeit belassen wollten, zwar nicht den helvetischen Einheitsstaat, aber den Zentralismus: die Schweiz sollte aus einem losen Staatenbunde fast selbständiger Kantone zu einem nach außen straff zusammengefaßten Bundesstaate umgeschaffen werden. Im Sonderbundskrieg und in den ihm vorangehenden Kämpfen mochte zeitweise dies oberste Ziel der radikalen Partei durch andere Forderungen, die sie selbst daneben nicht minder laut erhob, mehr oder weniger verdunkelt worden sein. So beispielsweise durch den damals neuauflebenden, doch ach so alten Streit der beiden schweizerischen Glaubensparteien, die sich zwar nicht vollkommen, jedoch in ihrer Mehrheit mit Konservativen und Radikalen, mit Föderalisten und Zentralisten deckten. Oder dann wieder durch Begehren der Freisinnigen — in diesem Falle war der Parteiname wörtlich zu nehmen — die mit der Staatsform der Eidgenossenschaft nichts zu tun hatten und Ziele des Liberalismus von ganz Europa waren, doch ebenfalls auf den Widerstand der strenger und enger denkenden schweizerischen Konservativen stießen: größere Freiheit des Einzelnen, z. B. in Glaubens- und Gewissens-, in Niederlassungs- und Gewerbesachen, demokratischere Einrichtung des Staates, volle Oeffentlichkeit der gesamten Verwaltung und ähnliches. Allein trotz all dieser zeitweiligen Verdunkelungen war der Gedanke des schweizerischen Bundesstaates unter einheitlicher und deshalb starker Leitung, dem Ausland gegenüber trotz seiner Kleinheit ein einziges und achtunggebietendes Staatswesen bildend, die große Haupt- und Herzenssache der Radikalen geblieben. Und seine Verwirklichung war das Wichtigste und Wertvollste, was durch den Sieg im Sonderbundskrieg und durch die Bundesverfassung vom 12. September 1848 erreicht worden ist. Einzig und allein diese Umwandlung der Schweiz in den Bundesstaat — man darf sich heute nach 75 Jahren dies Urteil wohl erlauben — hat ihren blühenden und ehrenvollen Weiterbestand im neuen, seit 1848 fast ausnahmslos in starke Nationalstaaten sich zusammenschließenden Europa ermöglicht. Die Eidgenossenschaft hätte die vielen Gefahren, die seither sie bedroht, sie hätte vor allem noch in der letzten Zeit die schweren Erschütterungen des Weltkrieges und seiner Folgen nicht überstanden, wenn 1848 die Radikalen sie nicht nach ihrem Willen umgestaltet hätten. Das ist das große und dauernde Verdienst dieser Partei um unser Land, um dessetwillen der Unbefangene jetzt leichter über die vielen Gewalttätigkeiten und flegelhaften Ausschreitungen hinwegsieht, die vor- und nachher die radikale Bewegung verunehrt haben.

Doch diese politische Neugestaltung der Eidgenossenschaft kam ohne jede entscheidende Mitwirkung Basels zu Stande, das damals und noch dreißig Jahre lang ganz überwiegend konservativer Gesinnung war. Zwar widersetzte man sich in Basel nicht gerade der radikalen Mehrheit der Eidgenossen, als sie die Schweiz auf die nun erkämpften politischen Grundlagen stellte, weil man die Nutzlosigkeit eines solchen Verhaltens zum voraus erkannte. Doch ebensowenig war man ihr ernstlich dabei behilflich, obwohl auch in Basel die Einsichtigen schon damals anerkennen mußten, daß die neue Bundesverfassung ein wahrhaft staatsmännischer Ausgleich zwischen Zentralismus und Föderalismus, zwischen Vergangenheit und Zukunft war. Als aber diese Neubegründung der Eidgenossenschaft vollendet war, da stimmte man, soweit man sich nicht überhaupt von allem ferne hielt, in Basel mit großer Mehrheit dem Unvermeidlichen zu. Am 7. August 1848 nahm der kaum zur Hälfte anwesende Große Rat mit 66 gegen 5 Stimmen die neue Bundesverfassung an; die Volksabstimmung vom 17. August ergab bei einer Beteiligung von etwas mehr als der Hälfte der Stimmberechtigten 1364 Ja und 186 Nein. Die Wahl Achilles Bischoffs, eines Mannes der Mittelpartei, zum damals noch einzigen Nationalrat Basels am 19. Oktober und diejenige Johann Jakob Stehlins, eines gemäßigten Radikalen, zum Ständerate am 17. Oktober zeigte ferner, daß Basel mit der Aenderung der Dinge sich abgefunden hatte und daß es gewillt war, im neuen Bunde, der gegen oder doch jedenfalls nicht mit seinem Willen zu Stande gekommen war, zu seinem Teile mitzuarbeiten. Der Beschluß der Tagsatzung vom 12. September 1848, mit dem sie die neue Bundesverfassung als angenommen erklärte, wurde sogar durch Kanonenschüsse von der St. Albanschanze herab, sowie durch eine kleine Festlichkeit auf der Schützenmatte gefeiert, und auf der Höhe von St. Chrischona leuchtete ein Freudenfeuer. Doch konnte sich Basel angesichts seiner bisherigen politischen Haltung nicht darüber wundern, daß es bei der großen Stellenverteilung, die nun in Bern die siegreiche radikale Partei vornahm, fast leer ausging. Dr. Karl Brenner, der Führer der baselstädtischen Radikalen, wurde Mitglied des neugeschaffenen Bundesgerichts. Das war aber auch alles, und es hatte um so weniger zu bedeuten, als damals dieses Gericht nur selten zusammentrat, und die Bundesrichter ihren Beruf deshalb nicht wie heute ausschließlich, sondern ganz nebenbei ausübten und ihre Hauptbeschäftigung beibehielten.

All ihre Bestrebungen auf Vereinheitlichung in der Hand des Bundes hatten die Radikalen allerdings in der Bundesverfassung nicht verwirklichen können. So namentlich nicht im Heereswesen, das in den Artikeln 18—20 geregelt wurde. Jedoch drei große, wichtige Gebiete des staatlichen Wirtschaftslebens hatte die Bundesverfassung den Kantonen entzogen und dem Bunde unterstellt: die Post (Art. 33), die Zölle (Art. 23 ff.) und das Münzwesen (Art. 36). Für ein viertes Gebiet, die Eisenbahnen, ließ die Bundesverfassung in ihrem Artikel 21 den Entscheid darüber noch offen, ob das in seinen ersten Anfängen befindliche Verkehrsmittel der Zukunft von Privaten, von den Kantonen oder dem Bunde zu bauen und zu betreiben sei.

I. Die Einrichtung der eidgenössischen Verwaltungen in Basel.

Die Einrichtung der neuen eidgenössischen Post- und Zollverwaltung in Basel vollzog sich in aller Ruhe und ohne jegliche Reibung. Jeder dieser beiden Dienstzweige errichtete hier eine Kreisdirektion, und beide sind bis heute in unserer Stadt geblieben. Die eidgenössische Kreispostdirektion übernahm den alten Sitz der kantonalen Postverwaltung im jetzigen Stadthaus und blieb dort bis zum Dezember 1853, wo sie ins neue, an Stelle des alten Kaufhauses vom Kanton erstellte und noch heute bestehende Postgebäude an der Rüdengasse übersiedelte. Einschneidende Veränderungen im Postbetriebe brachte sein Uebergang vom Kanton an den Bund nicht. Basel hatte sich seit langem eines guten Postdienstes erfreut und die eidgenössische Verwaltung unter der Oberleitung des baslerischen Fachmannes Benedikt LaRoche bestrebte sich, in ihren Leistungen ihm mindestens gleichzukommen.

Im Jahre 1852 wurde die Endstation der eben im Bau befindlichen eidgenössischen Telegraphenlinie von Basel nach Chiasso — eine der ersten, die erstellt wurden — am Totengäßlein neben der Post eingerichtet. Der Kanton Basel-Stadt gewährte dafür der Eidgenossenschaft ein Darlehen von 50,000 Franken unter der Bedingung, daß diese ganze Linie und zudem die Verbindung Basels mit Haltingen, dem damaligen Endpunkt der Badischen Bahn, so schnell als möglich fertiggestellt werde, was beides denn auch nach seinen Wünschen geschah.

Spürbarer war die Veränderung beim Zollwesen. In der Nacht vom 31. Januar auf den 1. Februar 1850 fielen im ganzen Lande die Zollschranken, mit denen sich seit Jahrhunderten die Kantone von einander abgesperrt und sich das Leben sauer gemacht hatten. Nur an den Grenzen gegen das Ausland wurden fortan noch Zölle bezogen. Von den alten, durch den Staat und die Stadt bezogenen Zöllen verblieben dem ersten nur das Ohmgeld und die sogenannten Konsumogebühren, die auf den eingeführten geistigen Getränken erhoben wurden, und der Stadt der Viehpfundzoll für die Einfuhr von Pferden, Rindvieh, Schafen, Schweinen und Ziegen. Der gesamte jährliche Zollertrag für Kanton und Stadt war, auf den Durchschnitt der Jahre 1842—1846 berechnet, Fr. 114,263.— gewesen. An jährlicher Entschädigung billigte die Eidgenossenschaft Fr. 113,728.— zu, sodaß sich ein Verlust von Fr. 535.— im Jahre ergab. Doch hatten einen solchen fast alle Kantone zu tragen, und andern gegenüber kam Basel-Stadt noch glimpflich weg. Freilich ergab sich durch die Verlegung der Zölle an die Landesgrenze für Basel eine wesentlich höhere Zollbelastung und damit eine Erschwerung der Lebenshaltung unserer in so mancher Beziehung auf das Ausland angewiesenen Grenzstadt, wie sie kein anderer Kanton zum Wohle des gemeinsamen Vaterlandes zu tragen hatte, und welche in jenen ersten Zeiten höchstens mit der wirtschaftlichen Bedrängnis zu vergleichen war, die heute Genf infolge der einseitigen Aufhebung der Freizonen durch Frankreich zu tragen hat.

Von den fünf neugeschaffenen eidgenössischen Kreiszolldirektionen nahm eine, die erste, ihren Sitz in unserer Stadt, und zwar im Kaufhaus; sie wurde 1849 mit dem Basler Theodor Hoffmann-Merian besetzt, dem wir vielleicht noch einmal begegnen werden, wenn wir die kirchlichen und politischen Verhältnisse Basels von 1848—1875 betrachten. Die Einnehmer der eidgenössischen sowohl wie auch der noch Basel verbliebenen Zölle, die meist an den Stadttoren und im Kaufhaus erhoben wurden, waren ebenfalls eidgenössische Beamte. Die bewaffnete Ueberwachung der Grenzen dagegen zur Verhinderung des Schmuggels wurde infolge eines Vertrages mit der Eidgenossenschaft seit 1849 von der Kantonspolizei versehen. Vom Jahre 1834 an besorgte diese den gesamten Polizeidienst allein, und eine städtische Polizei gab es nicht mehr. Eine Erinnerung an sie waren noch die ebenfalls zur Kantonspolizei gehörenden, blau gekleideten Polizeimänner, welche vornehmlich den Straßen- und Marktdienst versahen. Den mit Gewehren ausgerüsteten, viel zahlreicheren Landjägern dagegen war der Sicherheitsdienst überbunden, und ihnen vertraute man jetzt auch die Zollbewachung an. Es waren zuerst ein Wachtmeister, ein Korporal und zehn Mann, die gegen eine Entschädigung des Bundes an den Kanton von 7000 alten Schweizerfranken in Riehen mit vier, in Kleinhüningen mit zwei, in Bettingen, beim Grenzacherhorn, an der Brücke der Landstraße nach Freiburg über die Wiese, am Lysbüchel und an der Burgfelderstraße mit je einem Manne die Ueberwachung der Grenze und auf ihren Patrouillengängen gleichzeitig auch den Polizeidienst im unbebauten Kantonsgebiete versahen, wodurch dessen Sicherheit sogleich in erfreulicher Weise zunahm. Auf ihren grünen Röcken nahm sich der silberne Schweizerschild nicht übel aus, der sie im Dienste der Eidgenossenschaft auszeichnete. Im Jahre 1860 wurde der Vertrag mit der Eidgenossenschaft erstmals auf der alten Grundlage erneuert und die Grenzbewachung im Kanton Basel-Stadt auf zwölf Mann unter einem Unteroffizier erhöht. Bis 1893 wurde sie so mit den durch die Verhältnisse jeweilen notwendig werdenden Abänderungen durch die Kantonspolizei besorgt; in jenem Jahre übernahm sie die eidgenössische Grenzwache, die sie noch jetzt versieht und heute auf unserm Kantonsgebiet wohl

zehnmal mehr Leute im Dienste hat, als man in den ersten Zeiten des eidgenössischen Zolles dazu verwendete.

Im Jahre 1851 errichtete der Kanton vier Zollposten und vermietete sie gegen jährlichen Zins dem Bunde: einen größern am Lysbüchel und drei kleine an der Burgfelderstraße, beim Grenzacher Horn und an der Wiesenbrücke. Sie wurden 1862 um 32,000 Franken an die Eidgenossenschaft verkauft. Nur zwei von diesen kleinen, ja winzigen, uns heute fast wie Spielzeug anmutenden Häuschen aus rotem Backstein, und mit dem Schweizerkreuz in der einen oder andern Form geschmückt, sind heute noch zu sehen, vom Zollposten längst zu Wohnungen geworden: das an der Wiesenbrücke und das am Grenzacherhorn.

II. Basels Einstellung zur neuen Eidgenossenschaft.

Viel wichtiger als diese Einrichtung der neuen eidgenössischen Dienstzweige auf unserem Boden ist aber das, was einzelne Bürger Basels beim gleichzeitigen Ausbau der Eidgenossenschaft auf Grund der Bundesverfassung von 1848 geleistet haben. Die Darstellung kann sich hier kurz fassen, da Traugott Geering in der Festschrift von 1901 zum vierhundertsten Jahrestage des ewigen Bundes zwischen Basel und den Eidgenossen eine vorzüglich klare und gründliche Darstellung dieser für unsere Stadt so ehrenvollen Vorgänge veröffentlicht hat. Doch gänzlich außer acht lassen darf sie die vorliegende Schrift nicht, welche die wesentlichsten baslerischen Ereignisse zu Beginn der neuen Schweiz von 1848 erzählen will. Sie darf es um so weniger, als diese Mitarbeit Basels am Ausbau des neuen Bundes zum Wichtigsten in unserer gesamten Stadtgeschichte gehört. Denn damals ist von Basel aus auf die Geschicke der Eidgenossenschaft ein so vielfältiger und mächtiger Einfluß ausgeübt worden, wie während der ganzen Zeit, da Basel zur Schweiz gehört, nie nachher und nie zuvor, nicht einmal zu den Zeiten Johann Rudolf Wettsteins oder Johann Balthasar Burckhardts, die beide doch als baslerische Bürgermeister sich hohe, von allen Parteien anerkannte Verdienste um das gemeinsame Vaterland erworben haben. Es hat auch kein einziger Kanton so kraftvoll und mit so starker Wirkung am Ausbau des neuen Bundes mitgearbeitet wie Basel-Stadt. Und das, trotzdem unmittelbar nach Einführung der Bundesverfassung Basel als Bundesglied mit je nur einem Abgeordneten in den eidgenössischen Räten noch schwächer als der kleinste Kanton der Innerschweiz vertreten und deshalb kaum von irgendwelchem Einfluß auf die politischen Geschicke des Landes war!

Der Streit der politischen Parteien in der Eidgenossenschaft hatte ausgetobt, die blindwütigen Parteigänger hatten abgewirtschaftet, wie jederzeit sie in dem Augenblicke abgewirtschaftet haben, da vom Zerstören des Alten es zum Aufbau des Neuen überzugehen gilt. Die Zeit des Kampfes mit Wort und Tat, der schönen politischen Reden, der Freischarenzüge und Putsche war vorbei, diejenige der friedlichen, doch harten Arbeit angebrochen. Die radikale Partei hatte die meisten ihrer Ziele erreicht. Wie wir gesehen, waren aber gerade einige der bedeutendsten dieser Errungenschaften durchaus nicht politischer, sondern rein wirtschaftlicher Natur. Jene, wie z. B. die Bestellung der neuen Bundesbehörden, waren jetzt nach errungenem Siege nicht schwer mehr zu verwirklichen. Man hatte politische Juristen übergenug zur Ausarbeitung der etwa noch nötigen Ausführungsgesetze. Und nachher gingen ja diese Sachen ganz von selbst.

Um aber die einschneidenden staatswirtschaftlichen Neuerungen, die in der Bundesverfassung erst auf dem Papiere standen und zudem dort in ihren Grundzügen nur angedeutet waren, zu glücklichem Ende zu führen, genügten auch die größten juristischen und politischen Fähigkeiten nicht. Den sieben Mitgliedern des damals amtenden Bundesrates, der als erstgewählte Regierung der neuen Eidgenossenschaft die Geschicke des in so tiefgreifender Umwandlung begriffenen Landes zu leiten hatte, waren

zweifellos diese Fähigkeiten eigen. Diese Bundesräte waren sogar noch mehr als nur geschickte Politiker im landläufigen Sinn. Sie alle waren Radikale, aber mit einer einzigen Ausnahme waren sie auch alle wahrhafte Staatsmänner. Sie hatten deshalb das Gebot der Stunde begriffen. Und dieses hieß: Versöhnung, Freiheit und Frieden durch gemeinsame Arbeit. Zum großen Glücke des Vaterlandes stand nur ein einziger von ihnen der Gesinnung eines Alfred Escher von Zürich nahe, der sich als Nationalratspräsident nicht entblödet hatte, noch am 12. November 1849 in seiner Eröffnungsrede die Abgeordneten der eben erst besiegten katholisch-konservativen Eidgenossen dem Hasse der Kollegen zu empfehlen: „Wir kennen sie, die eingefleischten Feinde unseres wiedergeborenen Gesamtvaterlandes; mögen wir nie vergessen, meine Herren, daß wir sie kennen!" Nein, diesen obersten Beamten der neuen Schweiz war es nicht darum zu tun, die eben eroberte Macht gehässig zur Bedrückung der Besiegten auszunützen. Sie wollten sie einzig dazu verwenden, in ehrlicher Arbeit das Haus des neuen Bundes für alle möglichst wohnlich einzurichten. So haben glücklicherweise fast alle Radikalen gehandelt, die 1848 in hohe Stellungen gelangten, und damit haben sie in überraschend kurzer Zeit die alten Gegner mit den neuen Einrichtungen versöhnt.

Doch auch der weitestblickende Staatsmann bedarf der Berater und Helfer, wenn, wie es jetzt der Fall war, Aufgaben an ihn herantreten, zu deren Lösung Fachkenntnis erforderlich ist. Wen sollte jetzt die schweizerische Landesregierung zu dieser Mitarbeit berufen, nun, da es galt, das eidgenössische Post-, Zoll- und Münzwesen zu schaffen, die Eisenbahnen in das Gefüge der neuen staatswirtschaftlichen Ordnung einzureihen? Da war es mit politischer Gesinnungstüchtigkeit, mit glänzender Rednergabe nicht mehr getan. Man brauchte Männer, die mehr als nur agitieren und reden, die etwas Wirkliches leisten konnten. Männer, die neben gründlichen volkswirtschaftlichen Kenntnissen auch Arbeitskraft und Arbeitsmut von ungewöhnlicher Stärke besaßen. So tüchtig jene Bundesräte auch waren und so hoch sie als Staatsmänner standen; sie hatten eben doch fast ausnahmslos nur die Laufbahn des üblichen schweizerischen Politikers hinter sich: die des politisierenden Rechtsbeflissenen, der einige Zeit an einer fremden Universität studiert hat, im übrigen aber nichts als die Schweiz kennt. Von den Dingen der großen, die Welt umspannenden Volkswirtschaft wußten sie deshalb so gut wie nichts. So waren sie auf die Hilfe von tüchtigen Großkaufleuten angewiesen, von Fachmännern mit freiem, durch lange Tätigkeit im Auslande geweitetem Blick, die ihre Ratschläge, wie die neue Eidgenossenschaft wirtschaftlich auszubauen sei, nach den Verhältnissen in der großen Welt draußen richteten und damit die so wichtige wirtschaftliche Anpassung der Schweiz an ihre Nachbarländer ermöglichten. Auf Männer ging man jetzt aus, in keinem öden heimischen Parteigezänke versumpft und an keinen politischen Stammtischen verhockt, die einen freien Kopf sich bewahrt, und überhaupt frei in jeder Beziehung waren, nicht eingeengt durch die Vorschriften eines Bureaureglementes oder eines Parteiprogrammes.

Für das Gedeihen solcher Männer war Basel in der ganzen Eidgenossenschaft damals der beste Boden. Was die eidgenössische Politik betraf, so wissen wir, daß man sich der Neuordnung der Dinge zwar ohne Begeisterung, jedoch auch ohne Bitterkeit gefügt und sich zum Mindesten entschlossen hatte, ihr keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen. In Basels innerer Politik war seit der Kantonstrennung von 1833 nicht eine einzige Frage von wirklich großer Bedeutung mehr zur Behandlung gestanden. Politische Leidenschaften, wie sie in andern Kantonen, in Zürich, Bern, Luzern beispielsweise, in jenen Jahren sich austobten, kannte man deshalb in Basel auch nicht annähernd in dieser Schärfe. Im Jahre 1845 hatte der radikale Artilleriewachtmeister Doktor Karl Brenner in der Nationalzeitung ein herzlich harmloses Artikelchen gegen die Regierung verbrochen, worin er sich beschwerte, daß die Artillerie noch nicht gleich der Infanterie mit dem neuen Käppi ausgerüstet worden sei. Deswegen war er als staatsgefährlich im Lohnhof eingesperrt worden. Im gänzlich unblutig verlaufenen „Käppisturm" hatten ihn andern Tages seine Kameraden befreit und im Triumphzug mit schmetternder Musik durch die Stadt geführt

Eine allgemeine Amnestie hatte dann dieses so unendlich heimelig-fastnächtliche Vorkommnis abgeschlossen. Dem guten Basler Bürger aber war es für viele Jahre das größte Ereignis der innerbaslerischen Geschichte.

Jahrhundertealter Ueberlieferung gemäß durchlief in der Regel der junge Basler, der sich zur Uebernahme eines größeren kaufmännischen Geschäftes vorbereiten wollte, zuerst die Schulen der Vaterstadt. Dort eignete er sich eine Bildung an, die meist hinter derjenigen kaum zurückstand, die seine den akademischen Studien sich zuwendenden Mitbürger erwarben. Die philotechnischen Kurse des Professors Christof Bernoulli, aus allen Kreisen der Bevölkerung eifrig besucht, machten ihn mit den Lehrsätzen der Weltwirtschaft und des Weltverkehres vertraut, und langjährige kaufmännische Betätigung im Auslande, die sich bei mehr als einem in die Jahrzehnte erstreckte, befähigten ihn zu sicherm Handeln in der Welt der Wirklichkeit. Als weltkundiger und weltgewandter Mann mit weitem Blick kam er zurück, und die Bekanntschaften mit bedeutenden Persönlichkeiten des Auslandes, die seine Wanderjahre ihm gebracht, erwiesen sich, oft lange nachher noch, von größtem Wert, nicht nur für ihn persönlich, auch für das Vaterland.

Wohl hatten auch diese Basler die tiefen Demütigungen nicht vergessen, welche die radikale Mehrheit der Eidgenossen während der Kantonstrennung der Vaterstadt zugefügt hatte. Aus diesem Gefühl heraus mochten sie den Sieg der neuen Schweiz nicht gerne gesehen haben. Jedoch der Umwandlung der Eidgenossenschaft in einen Bundesstaat stimmten sie nach ihren ganzen Anschauungen um so rückhaltsloser bei, als damit auch die Zusammenfassung des Landes zu einem einheitlichen Wirtschaftsgebiete verbunden war, das ihrer Ueberzeugung nach ein unumgängliches Erfordernis für sein Weiterbestehen bildete.

Daß aber Leute solchen Schlages, wenn sie nach langer Abwesenheit in die Vaterstadt zurückkehrten, von der sie sich nach Schweizerart nie hatten innerlich trennen können, an der kleinlichen kantonalbaslerischen Parteipolitik keinen Geschmack fanden, versteht sich von selbst. Sie blieben ihr möglichst fern, und damit hielten sie sich frei für nützlichere Betätigung. Zu solcher hatte in jenen Jahren ein jeder Gelegenheit, der guten Willens war. Der Wiederaufbau des durch die Trennungswirren tief erschütterten Staatswesens erforderte die Mitarbeit weitester Kreise, und er stählte die Kräfte all derer, die sich an ihm beteiligten. So traten die meisten dieser Männer in den Dienst der Vaterstadt, nicht als Parteipolitiker, aber als Sachverständige, als Vorsteher oder auch nur als einfache Mitglieder einer der vielen staatlichen Kollegien oder Komissionen, wie etwa Handelskollegium, Kaufhaus- oder Eisenbahnkommission.

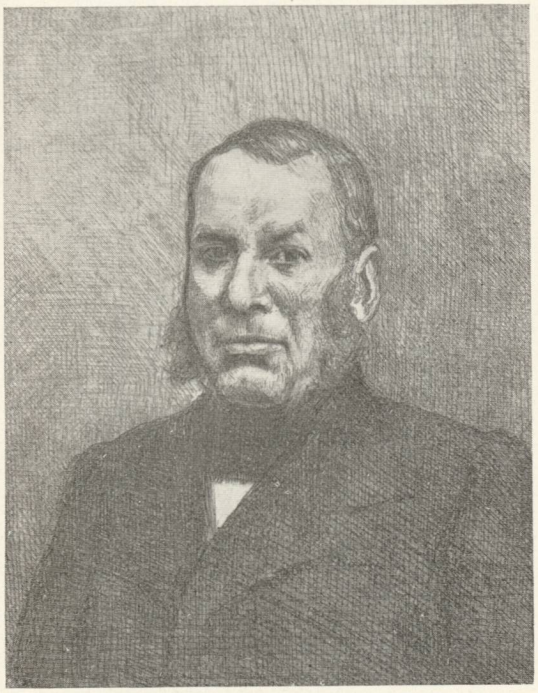
Jetzt aber kam die Zeit, da nicht nur Basel, sondern das ganze schweizerische Vaterland dieser Männer bedurfte. Gerade an der Umwandlung der Schweiz in ein einheitliches Wirtschaftsgebiet, die sie so freudig begrüßten, sollten sie in hervorragender Weise mitarbeiten.

Die großen radikalen Kantone hatten die Politiker und Redner gestellt. Nun, da man A r b e i t e r brauchte, wandte man sich an den kleinsten von allen: den konservativen, an guten Rednern ziemlich armen Kanton Basel-Stadt.

Als „freiheitsmörderisches Gesindel" war Basels Bürgerschaft vor wenig mehr als fünfzehn Jahren noch in radikalen Blättern beschimpft worden. Und jetzt erging der Ruf der Landesregierung an Männer aus derselben Bürgerschaft. Mit Freuden stellten sich die Glieder dieser vor kurzem noch so verabscheuten Kreise ganz zur Verfügung. Hier waren Aufgaben, die der Fähigkeiten dieser Basler würdig waren, und sie lösten sie im Einvernehmen mit den radikalen Staatsmännern der Eidgenossenschaft, weil es beiden Teilen nur um die Sache zu tun war und keiner nach der Partei fragte.

III. Benedikt LaRoche erstellt die Grundlagen der eidgenössischen Post.

Seit Jahren schon hatte der Kaufmann Benedikt LaRoche-Stehelin (1802 bis 1876) im Postwesen eifrig gearbeitet; er war ein wertvolles Mitglied der baselstädtischen Postkommission. Auf weiten Reisen im Ausland hatte er sich überall die besten Beziehungen erworben. Sprachkundig, Offizier der französischen Ehrenlegion, königlich niederländischer Konsul in Basel und Chef der von ihm neugeschaffenen baselstädtischen Kavallerie, war er ein Mann von Welt, von stattlicher Erscheinung und glänzendem Auftreten. So hatte man in ihm den gegebenen Unterhändler mit dem Ausland in Sachen der Post, und leidenschaftlich gern übernahm er solche Aufgaben, bei denen seine aristokratischen Allüren der demokratischen Schweiz entschieden von Nutzen waren. 1845/46 schloß er für Basel in Paris einen neuen Postvertrag mit Frankreich ab, und weil dabei Basel, der Schlüsselpunkt der Schweiz, sehr gut bestand, gereichte das Abkommen dem ganzen Lande zum Nutzen. 1847 verhandelte er in Wien, von den Kantonen der Westschweiz, von Tessin, Bern, Solothurn, Aargau und den beiden Basel mit unbedingten Vollmachten ausgerüstet, um einen neuen Postvertrag mit Oesterreich. Er traf dort neben andern bekannten Schweizern, die für die Ost- und Innerschweiz gleiche Unterhandlungen führten, auch Dr. Jonas Furrer von Zürich, den nachmaligen ersten Bundespräsidenten, und schloß mit ihm eine Freundschaft, die fürs Leben dauerte.



Benedikt LaRoche-Stehelin (1802—1876).

LaRoche trat alsobald ganz von selbst an die Spitze der schweizerischen Abgeordneten, die unter seiner Führung sich immer enger zusammenschlossen. Sie hatten es nicht zu bereuen: LaRoche erreichte für alle beteiligten Kantone gleichlautende Postverträge mit Oesterreich, und unter jenen Kantonen selbst die ergänzenden innerschweizerischen Abkommen. Sie sicherten allen Vertragsparteien bedeutende Fortschritte und Vorteile gegenüber dem bisherigen Zustand. Gleichzeitig war damit die Zusammenfassung des Postwesens in den Händen der Eidgenossenschaft vorbereitet, die LaRoche damals schon bestimmt voraussah und auf die er von jeher hinarbeitete.

Jetzt, da es galt, gestützt auf Art. 33 der Bundesverfassung, die neue Bundespost einzurichten, welche dem unhaltbaren Wirrwarr der vielen kantonalen Postverwaltungen ein Ende machen sollte, jetzt konnte sich die Eidgenossenschaft die Hilfe dieses Mannes nicht entgehen lassen. Schon Ende 1848 ernannte der Bundesrat als einen der allerersten seiner Oberbeamten Benedikt LaRoche zum eidgenössischen Generalpostdirektor oder Generalpostmeister für die Zeit bis nach vollendeter Durchführung der neuen Ordnung. LaRoche hat diese Stelle, die heute Oberpostdirektion heißt und die er am 6. Januar 1849 antrat, nicht lange bekleidet, aber er hat als ihr Inhaber eine Arbeit geleistet, die recht eigentlich entscheidend für die ganze weitere so erfreuliche Entwicklung der eidgenössischen Post gewesen ist.

Dieser in seiner ganzen Haltung und wohl auch in seinen politischen Ansichten strengkonservative Aristokrat war im Verkehrswesen ein derart kühner und rücksichtsloser Neuerer, daß er seinen radikalen Vorgesetzten, den ersten schweizerischen Postminister Bundesrat Naeff von St. Gallen, gelegentlich

geradezu erschreckte. Seine Leitsätze waren: Vor allem gründliche Verbesserung des Kurswesens und der Posteinrichtungen überhaupt. Damit man diese durchführen kann, dürfen nur ausgesucht tüchtige Beamte, und zwar in genügender Zahl, angestellt werden, an die man die höchsten Anforderungen stellt, sie aber auch entsprechend bezahlt. Damit der Verkehr sich hebt, sind, abgesehen von den andern Verbesserungen, die sämtlichen Postgebühren bedeutend zu ermäßigen und auch dem Ausland gegenüber sind ganz erheblich niedrigere Taxen durchzusetzen.

Gleich den meisten seiner Kollegen war Bundesrat Naeff nicht nur ein gewissenhafter, sondern auch ein tüchtiger und verantwortungsfreudiger Beamter. Allein von einer gewissen Aengstlichkeit konnte er sich in dieser Anfangszeit doch nicht befreien. War es so sicher, daß der von LaRoche mit größter Bestimmtheit vorausgesagte Aufschwung des Postverkehres wirklich eintreten und, wie der Generalpostmeister behauptete, all die gewaltigen Auslagen bei weitem einbringen würde, die eine Folge seiner großzügigen Vorschläge waren? Besonders die hohen Besoldungen, die LaRoche vorschlug, erweckten schwere Bedenken im Bundesrat, dessen eigene Mitglieder durchaus nicht fürstlich bezahlt waren. Das Bestreben der Landesregierung nach republikanischer Einfachheit und Sparsamkeit, an sich gewiß gerechtfertigt, grenzte jedoch zuweilen ans Kleinliche. Daraus ergaben sich von Anfang an Schwierigkeiten des neuen Generalpostdirektors mit der Oberbehörde; denn LaRoche, an die Verfügungsgewalt eines vollkommen freien Mannes gewöhnt, war gegen jede ihm nicht passende Anordnung der über ihm Stehenden ungemein empfindlich und stellte bei der geringsten Meinungsverschiedenheit sein Entlassungsbegehren in Aussicht. Zwar brachte der Bundesrat in den eidgenössischen Räten die Grundgesetze der Post und damit auch die Richtlinien LaRoches durch, die heute noch das Rückgrat unserer Postverwaltung bilden. Allein bei der hierauf erfolgenden Ausschreibung der obersten Beamtenstellen der Postverwaltung glaubte LaRoche weder in Bezug auf deren Anzahl noch Besoldung vom Bundesrate die Berücksichtigung gefunden zu haben, die er verlangte. Am gleichen Tage, an dem der von ihm ausgearbeitete Postvertrag mit Oesterreich in Kraft trat, am 31. Juli 1849, legte er sein Amt nieder, nachdem er es wenig mehr als ein halbes Jahr versehen hatte.

Doch tat er es ohne Bitterkeit, und gerne machte der Bundesrat von seinem freiwilligen Anerbieten Gebrauch, dem eidgenössischen Postwesen als Unterhändler mit fremden Staaten auch fernerhin zu dienen. Im gleichen Jahre schloß er noch Verträge mit Frankreich und Belgien, 1850 mit Sardinien und Spanien. Dann aber kam es zum offenen und endgiltigen Bruch, als 1851 ihn der Bundesrat wegen Annahme eines sardinischen Ordens zur Rede stellte, nachdem er schon — ungern genug — auf einen solchen hatte verzichten müssen, den Belgien ihm angeboten hatte. Da warf der Grandseigneur den Bürokraten in Bern den Sack vor die Füße. Er weigerte sich, im Dienste der Eidgenossenschaft noch irgend welche weitern Verhandlungen zu führen, und dabei blieb's. Der Mißklang, der so die Betätigung LaRoches für sein Vaterland abschließt, kann aber die Anerkennung der Tatsache nicht verhindern, daß er der eigentliche Schöpfer unserer eidgenössischen Post gewesen ist.

IV. Achilles Bischoff's Arbeit für den eidgenössischen Zoll.

Hatten wir es bei Benedikt LaRoche mit einem Aristokraten reinsten Wassers zu tun, so war, wie ein Blick auf die Bilder der beiden zeigt, sein Freund Achilles Bischoff (1795—1867) eine vollkommen gegenteilig geartete Natur: der zugänglichste und leutseligste Mann, den man sich denken konnte, der gerne das Leben in jeder Beziehung genoß, beschenkt mit einem sonnigen, stets fröhlichen Gemüt, das den Verkehr mit ihm für jedermann zu einem Vergnügen machte. Die 26 Jahre, die er inmitten des liebenswürdigen und höflichen italienischen Volkes zugebracht hatte, mochten die von der Natur ihm verliehene Gabe des leichten und angenehmen Umgangs mit Hoch und Niedrig noch stärker entwickelt

haben. In Basel geboren und auferzogen, hatte Bischoff von seinem 20. bis zu seinem 46. Lebensjahre als Tuchfabrikant und Kaufmann in Livorno und Como gelebt und war dann in die Vaterstadt zurückgekehrt. Er stellte seine Fähigkeiten und seine reiche Erfahrung in deren Dienst als Mitglied der Eisenbahn- und Postkommission, sowie des Handelskollegiums. In diesen Stellungen schon befaßte er sich mit Fragen des Zollwesens, das damals noch ganz den Kantonen überlassen war. Dann wurde er 1847 zum Mitglied des kleinen Rates, wie bis 1875 die Regierung hieß, und 1848, wie wir wissen, zum ersten Abgeordneten gewählt, den Basel in den Nationalrat entsandte. Die bloße Formalpolitik zog auch ihn nicht an, die volkswirtschaftlichen Fragen aber um so mehr. Er war daher als Mitglied und bald als einer der Führer der baselstädtischen Mittelpartei sehr wohl am Platze, denn ihre Anhänger dachten fast alle wie er. Ein schweres Geschick traf Bischoff viel zu früh für seinen Schaffensdrang: im Alter von 57 Jahren erlitt er 1852 einen Schlaganfall, der ihn durch eine unheilbare Zungenlähmung endgiltig aus dem öffentlichen Leben ausschaltete. In diesem Zustande mußte er tatenlos noch fünfzehn Jahre verbringen, bis 1867 sein Leben endete.

Achilles Bischoff (1795—1867).

Für die neue Eidgenossenschaft, deren Regierung er als Mitglied der Bundesversammlung von Anfang an nahe trat, betätigte sich Bischoff im Post- und Zollwesen.

Nachdem sein Freund LaRoche die Türe des eidgenössischen Postdepartementes so krachend hinter sich zugeworfen, fiel es Achilles Bischoff nicht leicht, auf Ersuchen Bundesrat Naeffs die Erbschaft des Geschiedenen zu übernehmen und mehrere von ihm begonnene Postvertragsunterhandlungen zu Ende zu führen. Aus Pflichtgefühl dem Lande gegenüber unterzog er sich aber der Aufgabe und führte sie glücklich durch. So schloß er 1852 für die Schweiz einen allgemeinen Postvertrag ab mit den Staaten des deutsch-österreichischen Postvereins und daran anschließend die ergänzenden Sonderverträge mit Oesterreich, Baden, Württemberg und der deutschen „Erb-Generalpostmeister"-Familie Thurn und Taxis. So brachte er zum Abschluß, was LaRoche an seinem großen schweizerischen Postwerke unvollendet gelassen hatte.

Allein das Hauptverdienst Achilles Bischoffs liegt in dem, was er für unser Zollwesen geleistet hat.

Das schweizerische Handels- und Zolldepartement unter Bundesrat Frey-Hérosé von Aarau hatte die Neuordnung der Dinge auf diesem Gebiete vorzubereiten. Es war von höchster Bedeutung, wie sie ausfiel, denn damals schon war vorauszusehen, daß die durch Artikel 23 der Bundesverfassung an die Eidgenossenschaft übergehenden Zölle fortan deren wichtigste Einnahmequelle bilden müßten. Die folgenden, namentlich aber Artikel 26 der Bundesverfassung, gaben die allgemeine Anleitung, nach welchen Grundsätzen die neuen eidgenössischen Zölle zu erheben und die alten kantonalen abzulösen seien. Zur Vorberatung all dieser schwierigen Fragen, die letzten Endes die Bundesversammlung durch Erlaß der entsprechenden Gesetze entscheiden mußte, ernannte der Bundesrat eine Kommission unter Frey-Hérosé; ihr maßgebendstes Mitglied war Achilles Bischoff. Er kämpfte in ihren Sitzungen als überzeugter Anhänger des Freihandels entgegen den Anträgen des Bundesrates für äußerst niedrige Zollansätze. Doch ohne großen Erfolg, indem am 30. Juni 1849 die eidgenössischen Räte nach hartem

Kampfe Zollgesetz und Zolltarif im Sinne eines Vermittlungsantrages ausgestalteten: als gemäßigten Fiskalzoll, aus dem der Bund zum größten Teile zu leben hatte.

Die Grundlagen des einheitlichen eidgenössischen Zolles und seines Bezuges waren damit gelegt; noch aber war der weitaus schwierigere Teil der Aufgabe nicht gelöst: die Abfindung der Kantone für den Verlust, der ihnen durch die Abschaffung der meisten und gerade der einträglichsten kantonalen Zölle erwuchs. Art. 26 a der Bundesverfassung bestimmte hierüber, daß jeder Kanton 4 Batzen auf den Kopf erhalten solle nach Maßgabe der Gesamtbevölkerung, die nach der Volkszählung von 1838 zu berechnen sei. Artikel 26 b verfügte sodann, wenn ein Kanton hiedurch für die aufgehobenen Gebühren nicht hinlänglich gedeckt werde, so habe er noch so viel zu beziehen, als erforderlich sei, um ihn für dieselben Gebühren nach dem Durchschnitt des Reinertrages der fünf Jahre 1842—1846 zu entschädigen. All diese Vergütungen waren aus dem Ergebnis der neuen eidgenössischen Zölle auszurichten; was dann von ihnen noch übrig blieb, fiel in die Bundeskasse.

Auf Grund dieser Bestimmungen hatte sich nun die Eidgenossenschaft mit den Kantonen über die Summen zu einigen, die sie ihnen fortan alljährlich zu bezahlen hatte. Diese Verpflichtung hat dann bis zum Jahre 1874 bestanden, in dem die zweite Bundesverfassung und damit eine ganz andere Verteilung der Aufgaben und Lasten zwischen Bund und Kantonen in Kraft trat, weshalb durch sie diese Entschädigungen aufgehoben wurden. Der allerletzte Rest der kantonalen Zollhoheit, das Ohmgeld, fiel erst im Jahre 1890. Es standen also schwierige Verhandlungen bevor, und diese vertraute für die Eidgenossenschaft der Bundesrat Achilles Bischoff an.

Nur mit den beiden Basel und mit dem Kanton Solothurn führte die Unterhandlungen Bundesrat Frey-Hérosé selbst, um jeden Verdacht der Parteilichkeit auszuschließen. Basel-Stadt ließ sich dabei durch Stadtratspräsident Bischoff und durch den Ratsherrn Geigy vertreten. Mit allen andern Kantonen aber hatte Achilles Bischoff die Einigung herbeizuführen. Die Landesregierung hätte keinen geeigneteren Mann dazu erwählen können. Nicht nur wegen seiner gründlichen Kenntnis des schweizerischen Zollwesens und der großen Fragen der allgemeinen Volkswirtschaft. Sein wahrhaft gewinnendes Wesen, sein sicherer Takt, seine Unparteilichkeit und Ueberredungskunst waren Eigenschaften, die ebenso schwer ins Gewicht fielen. Dank ihnen gelang es ihm denn auch, im Laufe des Jahres 1849 innerhalb weniger Monate auf der ganzen Linie ein Uebereinkommen herzustellen, das für die Eidgenossenschaft einen großen Erfolg bedeutete, indem er die gesamte Abfindungssumme von ihrer ursprünglich geforderten Höhe von Fr. 2,135,000.— auf Fr. 1,700,000.— ermäßigen konnte. Er hat dem Bunde damit für die nächsten 26 Jahre eine jährliche Ausgabe von 435,000.— alten Franken, also von weit mehr als einer halben Million nach jetziger Währung, erspart.

Achilles Bischoff ist durch diese Tätigkeit in jenen Jahren einer der volkstümlichsten Männer der ganzen Schweiz geworden. Er hat damit auch Basel einen Dienst erwiesen, der allerdings in einer Geldsumme nicht auszudrücken war. Und trotzdem war er sehr hoch zu schätzen. Denn dadurch, daß Bischoff dem ganzen Lande die damals nicht allzuhäufige Erscheinung eines völlig vorurteilslosen, mit jedermann in herzlich ungezwungener Weise verkehrenden Baslers zeigte, hat er der Vaterstadt bei unzähligen Schweizern die Zuneigung und das Vertrauen zurückgewonnen, das sie seit anderthalb Jahrzehnten vielfach so schmerzlich vermissen mußte.

V. Die schweizerische Münzreform durch Joh. Jakob Speiser.

Art. 36 der Bundesverfassung von 1848 lautete:

„Dem Bunde steht die Ausübung aller im Münzregale begriffenen Rechte zu.

Die Münzprägung durch die Kantone hört auf und geht einzig vom Bunde aus."

Es sollte diese Bestimmung dem unerträglich gewordenen Wirrwarr des Münzwesens ein Ende machen, der damals in der Schweiz bestand. Im Gebiete der Eidgenossenschaft gab es mindestens 10 einheimische Münzsysteme. Es kamen in der Westschweiz — dazu rechneten sich in dieser Beziehung außer der welschen Schweiz auch die beiden Basel, sowie die Kantone Bern und Solothurn — noch der französische Frankenfuß, in der Ostschweiz der süddeutsche Münzfuß, nach deutschen Reichsgulden, dazu. 297 einheimische und unzählige fremde Münzarten waren im Umlauf: Schillinge, Böcke, Taler, Neutaler, Dublonen, Dukaten, Batzen, Blutzger, Soldi, Kreuzer, Rappen, Denari, Pfennige und anderes mehr.

Der eben angeführte Artikel der Bundesverfassung bedeutete die schweizerische Münzreform. Die Schweiz, politisch und wirtschaftlich nach außen nur mehr ein einziges und einheitliches Ganzes bildend, sollte fortan auch nur noch ein einziges und einheitliches Geld führen.

Die Durchführung dieser riesengroßen Aufgabe lag Bundesrat Munzinger von Olten ob, dem Vorsteher des eidgenössischen Finanzdepartements. Ein trefflicher Beamter war auch er, doch ebenfalls in der Aengstlichkeit befangen, die das Bestreben der damaligen Bundesregierung nach äußerster Sparsamkeit mit sich brachte. So konnte er sich etwa äußern, als es sich um die Anschaffung eines Stempels handelte, er hätte eigentlich lieber einen mit verstellbarem Datum gehabt; das würde aber viel zu viel kosten. Nun sah er sich nach einem Ratgeber um. Und da verfiel auch er auf einen Basler: auf Johann Jakob Speiser. Durch seine im Sommer 1848 erschienenen Aufsätze über das Münzwesen im Wochenblatte des Industrievereins hatte er Munzingers Aufmerksamkeit auf sich gezogen, und dieser hatte damit den großzügigen Mann gefunden, der ihn aufs Glücklichste ergänzte, ganz zweifellos den bedeutendsten und erfolgreichsten der Basler, die sich am Aufbau der neuen Eidgenossenschaft beteiligt hatten.

Johann Jakob Speiser (1813—1856).

Johann Jakob Speiser wurde 1813 am Fischmarkt zu Basel als Sohn eines Tuchhändlers geboren. Er besuchte die hiesigen Schulen; doch hat er, wie so manch anderer bedeutende Kopf, den Lehrern nie sonderliche Freude bereitet. Er erlernte hierauf den Beruf eines Kaufmanns und hielt sich als solcher von seinem 15. bis zu seinem 26. Lebensjahr im Ausland, vornehmlich in Frankreich und England auf. Aus der Fremde zurückgekehrt, gründete sich Speiser 1839 in Basel den eigenen Hausstand; er war Agent französischer und englischer Häuser. Bald wurde er Direktor der neugegründeten Bank in Basel, und als sich wenige Jahre später in unserer Stadt die Zentralbahngesellschaft bildete, da stellte man ihn, in jungen Jahren noch, an deren Spitze. Doch übte er dieses Amt nicht lange aus. Dem qualvollen Leiden, das ihn im Frühling 1855 befiel und ihn durch krebsartige Zerstörung der Zunge zuletzt der Sprache beraubte, vermochten auch die besten Chirurgen keinen Einhalt zu gebieten. Ein Herzkrampf machte im Herbste 1856 diesem Leben ein Ende, das, wenn es schon nur 43 Jahre gedauert, so reich wie selten eines war, weil ausgefüllt mit Arbeit wie wenige nur.

Die Tätigkeit des Berufes allein, der bloße Gelderwerb, vermochte so wenig als sein glückliches Familienleben Speiser ganz zu befriedigen. Neben der Kaufmannstätigkeit ging deshalb beständig ein

rastloses geistiges Schaffen auf allen Gebieten der Volkswirtschaft einher. Speiser war ein Arbeiter ohne Gleichen. Es brannten eine Schaffenslust und ein Betätigungseifer in ihm, die ihn, kaum war ein großes Werk vollendet, sogleich wieder an ein anderes trieben. Es war, als ahnte er voraus, daß seine Zeit nur kurz bemessen sei; er wirkte unaufhörlich, so lange es Tag für ihn war. Auch Speisers schreckliche Krankheit, die er mit heldenhafter Gelassenheit trug, brach seinen Arbeitswillen nicht. Noch wenige Tage vor seinem Tode veröffentlichte er einen Aufsatz über die Goldwährung.

Die nationalökonomischen Studien, in die er sich nach seiner Berufsarbeit gerne vertiefte und die ihm die sichere wissenschaftliche Grundlage für seine ganze öffentliche Betätigung gaben, die Schriften wirtschaftspolitischen Inhalts, die solchen Studien entsprangen, das alles füllte aber sein Leben noch bei Weitem nicht aus. Ihm war es Bedürfnis, an höheren, an großen Wirklichkeitsaufgaben seine Kraft zu erproben, vor allem: für das Wohl der Allgemeinheit zu arbeiten. Schöne Worte über das Vaterland sprach Speiser nicht; er war ihm aber mit einer Anhänglichkeit zugetan, die auch den glänzendsten Verlockungen gegenüber Stand hielt, obschon er für sein und seiner Familie Auskommen ganz wohl zu sorgen verstand. In den Pariser Bankkreisen war Speiser bei vielen als der geschickte und zähe Unterhändler für die Schweizerischen Eisenbahnanleihen bekannt und gefürchtet, bei allen, die ihn kannten, hoch angesehen. Da wollte sich ein großer Finanzmann diese glänzenden Fähigkeiten für die eigenen Unternehmungen sichern. Im Jahre 1855 bot ihm ein Pariser Bankier die Stelle des Direktors der von französischen Finanzleuten angekauften österreichischen Staatsbahnen an. Fester Jahresgehalt Fr. 60,000, dazu noch jährliche Nebeneinnahmen von Fr. 30—40,000. „Wenn die schweizerischen Eisenbahnangelegenheiten vollkommen im reinen wären, so wäre ich nicht abgeneigt, darauf einzutreten", schrieb Speiser zurück. So aber — nein, er fühlte sich verpflichtet, in dieser stets noch schwierigen Zeit dem Vaterlande weiter zu dienen, das ihm, dem keineswegs reich begüterten Mann, so unvergleichlich viel weniger bieten konnte.

In diesem durch zehn Jahre Fremde ausgelüfteten Kopfe gediehen Basels Krähwinkeleien nicht. Mit dem kleinlichen Tagesgezänke der Politik, die nichts als Radikale oder Konservative kannte, gab Speiser sich nicht ab; denn seine Bedeutung lag nicht auf dem formal-, sondern auf dem ungleich viel wichtigeren wirtschaftspolitischen Gebiete, und hier war Speiser ein Staatsmann großen Ausmaßes. Und weil er parteipolitisch nicht gebunden war, brauchte er im Kampfe um seine wirtschaftspolitischen Ziele auch keinerlei Rücksichten zu nehmen. Was in Basel kaum der röteste Radikale wagte, aus Angst, die Spießbürger in seiner Partei kopfscheu zu machen, das war für Speiser eine Selbstverständlichkeit: offen und vorbehaltlos sprach er sich gegen alle und jede Zunftvorrechte aus. Nach ihm bedurfte der Basler Handwerker, wenn er wirklich etwas konnte, keines besonderen Schutzes; „in seiner Tüchtigkeit", sagte er, „findet er hinreichenden Schutz".

Was Speisers Tätigkeit für Basel betrifft, so ist hierüber folgendes zu sagen. Auf seinen Antrieb wurde zur Erleichterung des Geldumsatzes und Wechselverkehrs die Bank in Basel gegründet und 1844 eröffnet; Speiser war ihr erster Direktor. Auf seine Anregung geht die Entstehung des Kreditvereins in Basel im Jahre 1848 zurück, der es durch das Zusammenstehen Aller zu Stande brachte, daß die große geschäftliche Weltkrise jenes bösen Revolutionsjahres unschädlich an Basels Kaufmannschaft vorüberging. Es war dies überhaupt der Lieblingsgedanke Speisers, der immer wiederkehrt: der Einzelne soll nicht sich auf den Staat verlassen, er soll sich möglichst selber helfen. Allein wär' er zu schwach dazu. So verbindet er sich mit andern zu gemeinsamer Betätigung, wobei ein jeder nach seinen Kräften, sei's Kapital, sei's Arbeit, beisteuert. Auch die im Jahre 1842 von der Gemeinnützigen Gesellschaft gegründete Vorschußkasse, die hauptsächlich unbemittelten Anfängern bei Gründung eines eigenen Geschäftes beistehen sollte, wurde erst durch Speiser zu eigentlich nützlicher Wirksamkeit gebracht, indem man sie nach seinen Ratschlägen 1847 auf eine breitere Grund-

lage stellte. 1861 hat sie sich dann mit der Handwerkerbank vereinigt, die im Jahre zuvor vom Handwerkerverein ganz zu dem gleichen Zwecke und ganz nach Speisers Grundgedanken war ins Leben gerufen worden. Das Sparkassenwesen förderte Speiser ebenfalls nach Kräften. Der Vorschlag, den er am 75jährigen Jubiläum der Gemeinnützigen Gesellschaft im Jahre 1852 machte, die Errichtung einer Alterskasse, ist freilich erst viel später verwirklicht worden. 1848 wurde auf seine Anregung von der Gemeinnützigen Gesellschaft der Sparverein gegründet, der Vorläufer des Allgemeinen Konsumvereins.

Wie frei von jedem Vorurteil er war, das zeigte sich z. B. im Jahre 1848, als der Basler Industrieverein, der für Wahrung der Handelsfreiheit in der Zollgesetzgebung der neuen Eidgenossenschaft kämpfte, eine eigene Presse sich sichern wollte. In größter Unbefangenheit schlug Speiser da, von Dr. Wilhelm Schmidlin unterstützt, die — — Nationalzeitung vor, „weil sie zur Verfolgung unseres Zweckes, der Einwirkung auf gewisse Volksklassen, und auf die (in der Eidgenossenschaft) herrschende (radikale) Partei am passendsten wäre". Da kam aber Speiser schön an. Die konservativen Herren im Industrieverein rührte fast der Schlag. Karl Sarasin z. B. — wir werden ihn bald näher kennen lernen und alsdann sehen, wie groß wiederum er in andern Dingen denken konnte — bot seinen Rücktritt als Kommissionsmitglied an und brach in die eifernden Worte aus: „Ich kann mich unmöglich dazu hergeben, ein Blatt zu unterstützen . . . , das der Revolution auf jeder Seite das Wort redet, das alles Höherstehende und Achtenswerte so oft in den Kot zieht. Es widerstreitet meinen innersten Gefühlen, daß das Organ des krassen Radikalismus . . . , jenes Schmutzblatt, . . . zugleich das Organ sein soll des ehrenwerten Handelsstandes und der bedeutenden Industrie unserer Vaterstadt" . . . Gefühlsausbrüchen dieser Art stand Speiser sicherlich ziemlich verständnislos gegenüber. Aber natürlich gab er nach; dafür war ihm die Sache der Handelsfreiheit viel zu wichtig. Ging es nicht mit, so mußte es eben ohne Nationalzeitung gehen. Man gab eine eigene Zeitung heraus, das „Wochenblatt des Industrievereins". In ihm befaßte sich Speiser nun auch mit wirtschaftlichen Fragen, welche die ganze Eidgenossenschaft betrafen. So schrieb er jene Abhandlungen über das Münzwesen, die Bundesrat Munzingers Aufmerksamkeit auf ihn zogen. Auf dessen Vorschlag ernannte der Bundesrat am 14. August 1849 Johann Jakob Speiser zum Münzexperten und legte ihm die Frage vor, auf welchem Münzfuße künftig die neue schweizerische Geldwirtschaft beruhen solle.

Von überallher war Speisers Rat in wirtschaftlichen Dingen schon immer in Anspruch genommen worden, von amtlicher wie von privater Seite, und niemals hat er ihn versagt, gern einem jeden sich gefällig erzeigend. Nun, da die oberste Behörde der Eidgenossenschaft sich an ihn wandte, um diese ungemein verwickelte Aufgabe zu lösen, nahm er den Auftrag mit Freuden an. Er gab ihm Gelegenheit, am größten Werk seines Lebens nun seine glänzenden Fähigkeiten zu erproben: den scharfen durchdringenden Verstand, der überall mit unfehlbarer Sicherheit das Wesentliche erkannte, auf das es einzig ankam, die Gabe, seine Gedanken mit zwingender Ueberzeugungskraft, mit einer geradezu prachtvollen Klarheit der Darstellung, die aus der Klarheit seines Denkens hervorging, den andern nahezubringen.

Es waren drei Münzsysteme, die einzig für die Schweiz in Betracht kommen konnten: der französische Franken, der schon in der Westschweiz galt, der süddeutsche Guldenfuß, der die Ostschweiz beherrschte, und schließlich der Schweizerfranken. Dieser, 121 Gran fein Silber, wäre aber nicht geprägt worden, sondern er hätte nur einen rechnerischen Begriff gebildet mit verhältnismäßig fester Wertbeziehung zu allen in der Schweiz umlaufenden Münzsorten. Am bequemsten wäre seine Handhabung beim Guldenfuß gewesen.

Sieben Wochen nachdem ihm der Auftrag erteilt worden war, reichte Speiser sein Gutachten ein, begleitet von den Entwürfen der für die Münzreform erforderlichen Gesetze, ein Werk von 114 Druckseiten. Vom Schweizerfranken, den er früher befürwortet, ging er ab und schlug nunmehr den

französischen Franken, der auch in Belgien und Sardinien galt, als einheitlichen und einzigen schweizerischen Münzfuß vor. Hauptsächlich wegen des metrischen Systems, auf dem er beruhte — der Teilbarkeit durch 10 — denn Speiser sah den allgemeinen Sieg dieses Systems in der Zukunft richtig voraus. Ein alter Schweizerfranken entsprach dem Wert von ungefähr 1½ Franken der neuen französisch-schweizerischen Währung.

Zu gleicher Zeit leistete Speiser auf Ansuchen Bundesrat Munzingers in aller Stille der Eidgenossenschaft noch einen andern großen Dienst: er richtete dem jungen, noch unsicher tastenden eidgenössischen Finanzdepartement seine Buchhaltung ein, einfach und klar, auf den Grundlagen, auf denen sie heute noch beruht.

Gegen Speisers Münzvorschläge erhob sich nun aber mächtiger Widerspruch. Die Ostschweiz, damals wie später noch oft in ihrer großen Mehrheit ganz auf Deutschland eingestellt, trat unter der Führung Zürichs geradezu fanatisch für den Guldenfuß ein und schreckte selbst vor der Drohung offenen Widerstandes und vor der Erklärung nicht zurück: der Bund möge beschließen was er wolle, so werde bei ihnen doch jedermann nach wie vor des süddeutschen Münzfußes sich bedienen. Leonhard Pestalozzi von Zürich war der bedeutendste Vertreter dieser ostschweizerischen Guldenfreunde, der einzige auch von den Gegnern Speisers, der an Kenntnissen ihm gewachsen war. Daß Alfred Escher von Zürich auch diesmal einem von Basel ausgehenden Vorschlag entgegentrat, versteht sich von selbst. Jedoch auch treffliche Helfer Speisers stellte die Ostschweiz, so Nationalrat Peyer im Hof von Schaffhausen, der als Berichterstatter der nationalrätlichen Kommission mit Kraft und Erfolg für Speisers Vorschläge einstand.

Am 14. Dezember 1849 nahm der Ständerat mit 31 gegen 8 Stimmen den französischen Frankenfuß an. Die Gegner verdoppelten jetzt ihre Anstrengungen, um den noch ausstehenden Entscheid des Nationalrates zu ihren Gunsten zu wenden. Sie ließen den Guldenfuß fallen; aber in massenhaft verbreiteten Flugschriften wurde nun für den Schweizerfranken geworben. Doch auch die Freunde des französischen Frankens vertraten kräftig ihre Sache. Die Hauptlast der Verteidigung hatte Speiser zu tragen; aber auch jetzt wich er von der vornehm sachlichen Kampfesweise niemals ab, die ihm von je zu eigen gewesen war. Die unermüdlichen Bemühungen Speisers hatten Erfolg: am 26. April 1850 entschied sich auch der Nationalrat mit 64 gegen 36 Stimmen für den französischen Münzfuß, und am 7. Mai 1850 wurde das neue Münzgesetz endgiltig in Kraft erklärt.

Eine besondere Münzkommission besorgte nun den Einzug der alten und die Herstellung der neuen Münzen. Die Eidgenossenschaft besaß damals noch keine eigene Münzstätte; das neue Schweizergeld mußte deshalb in Paris und Straßburg geprägt werden. Und auch die Ausgabe der neuen Münzen lag dieser Kommission ob. Trotzdem blieb Speiser doch nach wie vor der Mittelpunkt des ganzen Münzgeschäftes. Es war, als ob man ohne ihn es einfach nicht durchführen könne; in Allem und Jedem wandte man sich an ihn und nach wie vor hatte er über jede sich neu erhebende Frage sein Gutachten abzugeben. Auch lag es ihm ob, die Verträge mit den Stempel-, Metall- und Münzlieferanten abzuschließen, sowie die kantonalen Dekrete zu prüfen, die infolge der eidgenössischen Münzreform erlassen werden mußten.

Das Jahr 1851 brachte Speiser viel Aerger und Verdruß. Der arbeitstüchtige Bundesrat Munzinger war jetzt Bundespräsident und hatte deshalb das Finanzdepartement für ein Jahr an den Waadtländer Bundesrat Henri Druey abgeben müssen, einen ebenso leistungsfähigen Parteiredner, Politiker und Pfaffenfresser wie zeitweise nachlässigen Arbeiter. Monatelang oft blieben bei ihm die wichtigsten Geschäfte liegen. So kam es, daß man erst im August 1851 ans Einlösen der bisher im Umlauf befindlichen Münzen gehen konnte. Der Umtausch begann in der Waadt und schob sich ostwärts durch die Schweiz; Basel kam erst am 1. Dezember 1851 dran.

Durch das Finanzkollegium wohl vorbereitet und durch den Bankier Christoph Matthias Ehinger geleitet, ging hier der Umtausch in genau zwei Monaten sehr gut vonstatten. Im ganzen wurden in Basel 2,120,777 Stück alte Münzen, die 65 Münzsorten angehörten, gegen Fr. 472,271.37 neuer Währung eingelöst und an die eidgenössische Münzkommission in Bern abgeliefert. 7781 Personen überbrachten altes Geld und nahmen neues dafür entgegen, sodaß im Durchschnitt täglich 130 Personen im Einlösebureau vorsprachen; mit ihrer Bedienung waren im ganzen 26 Personen beschäftigt.

Noch während dies zu Basel im Gange war, am 30. Dezember 1851, gab Speiser, der ewigen Schwierigkeiten mit Druey müde, seine Entlassung ein. Sie wurde selbstverständlich nicht angenommen; denn wie hätte man das Werk, das kaum zur Hälfte vollendet war, beenden sollen ohne ihn, der seine ganze Seele war? Mit der Rückkehr Munzingers an das Finanzdepartement zu Beginn des Jahres 1852 begann das rüstige Arbeiten wieder, und am 14. Juni 1852 wurde mit einem nochmaligen und sehr ergiebigen Nacheinzug in der ganzen Schweiz der Umtausch beendet. Am Schluß des Jahres 1852 war die schweizerische Münzreform vollkommen durchgeführt und damit der Zustand geschaffen, der heute noch besteht. Er wurde sehr bald auch von denen als Wohltat anerkannt, die sich aufs Heftigste ihm widersetzt hatten. Mit tiefem Dank entließ der Bundesrat Direktor Speiser von seinem Amt, das ihm unendlich viel Arbeit und Sorgen, doch auch die hohe Befriedigung gebracht hatte, ein für das Vaterland höchst segensreiches Werk fast ganz allein von Anfang bis zu Ende glücklich durchgeführt zu haben. Das Andenken dieses seines bedeutenden Sohnes, des Schöpfers der schweizerischen Münzeinheit, hat Basel geehrt, indem es 1913 eine Straße nach ihm benannte.

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.

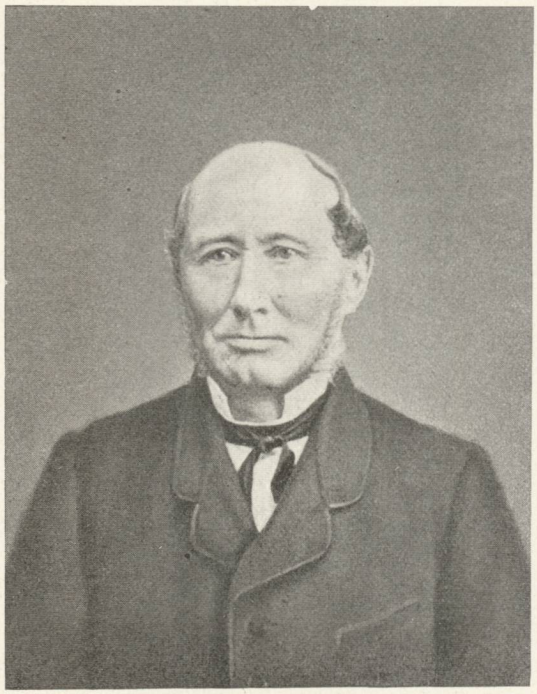
Für Steigungen über 17‰ wird allerdings die Kraft der Lokomotiven nicht ausreichen; doch kommt auf der Strecke von Basel nach Olten, wie die Experten sie vorschlugen und wie sie dann im Wesentlichen auch ausgeführt worden ist, eine so starke Steigung nur einmal vor: zwischen Buckten und Läufelfingen. 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.

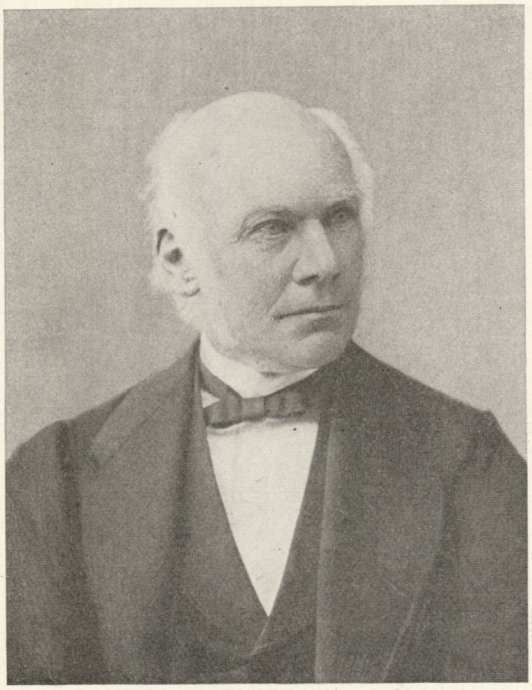
Wenige Tage, nachdem der Erlaß des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 volle Klarheit geschaffen, nahm Basel den Gedanken der Schweizerischen Centralbahn durch die Tat wieder auf. Es galt jetzt aufs Schleunigste zu handeln, wenn man dem zürcherischen Konkurrenzprojekte zuvorkommen wollte, das jetzt nicht 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 baselandschaftlichen 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 hinaufliegenden 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 alsOpfer 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 Escher's; 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.

Dritter Abschnitt: Das Basler Gesundungswerk.

Seit dem Februar 1855 war Basel, nachdem es schon vorher den Anschluß an Frankreich und an die Schweiz erhalten, nun auch mit Baden durch die Eisenbahn verbunden nud damit auf allen Seiten an den großen Weltverkehr angeschlossen. Es wurde dadurch das rasche Wachstum noch beschleunigt, in dem die Stadt schon jetzt begriffen war und das hauptsächlich auf das Gedeihen der baslerischen Industrie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückzuführen ist. In den fünfzig Jahren von 1820 bis 1870 verdreifachte Basel, das seit fünfhundert Jahren kaum je mehr als 15,000 Seelen umfaßt, seine Einwohnerzahl: von etwa 15,000 stieg sie auf 45,000; im Jahrzehnt 1850—1860 vermehrte sie sich von 27,000 auf 38,000.

Dies Wachstum hatte schon beim vorläufigen Abschluß der Eisenbahnbauten im Jahre 1855 zu einer starken Ueberfüllung der damals noch in ihre Befestigung eingezwängten Stadt geführt. Dieser Ueberfüllung vor allem ist es zuzuschreiben, daß nunmehr Uebelstände, die schon seit Jahrhunderten bestanden und die man deshalb bisher nicht stark beachtet und als unabwendbar hingenommen hatte, sich plötzlich bis zum Unerträglichen verschärften und ungemein schwere Folgen hatten. Hauptsächlich waren es Mißstände gesundheitlicher Art, und der schlimmste von ihnen war die allgemeine Unreinlichkeit. Sie war es auch, die der furchtbaren Krankheit den Boden bereitete, die nun im gleichen Jahre 1855 losbrach: der Cholera.

An Seuchen war man freilich in Basel von jeher gewöhnt. Allein die Cholera, bis dahin völlig unbekannt, war mit ihren grauenvollen Erscheinungen, ihrem blitzartigen Verlaufe und der ungeheuer großen Sterblichkeit der von ihr Befallenen ganz unvergleichlich viel schrecklicher als irgend eine der Krankheiten, die man bis dahin gesehen hatte. Die Cholera machte deshalb überall, wo sie erschien, auf die Gemüter einen solchen Eindruck, daß sie in vielen Städten den Anlaß zu Verbesserungen gab. In Basel wurde sie geradezu der Anstoß zu einem der größten und segensreichsten Ereignisse in unserer ganzen Stadtgeschichte: der Umwandlung Basels aus einer seit Jahrhunderten von Seuchen beunruhigten in eine gesunde Stadt. Diese Umwandlung vollzog sich im Zeitraum von der Mitte des letzten bis in die ersten Jahre unseres 20. Jahrhunderts.

I. Die Cholera in Basel.

Die Cholera auch orientalische Brechruhr oder Cholera asiatica genannt, scheint schon seit alter Zeit am Ganges in Ostindien einheimisch zu sein; von dorther ist sie jeweilen, meist über Rußland, nach Europa gekommen. Auf den Gesunden überträgt der Kranke die Seuche durch die Flüssigkeit, die er beim Erbrechen oder durch den Darm ausscheidet und die den Ansteckungsstoff enthält. Die Darmentleerungen besonders sind gefährlich. Da sie in großen Mengen erfolgen und dünn wie Wasser sind, verbreiten sie, vornehmlich durch ihr Eindringen in das Trinkwasser, das Gift sehr leicht und weit in der Umgebung des Kranken und tragen, wenn nicht sofort mit größter Sorgfalt eingegrenzt und unschädlich gemacht, die Krankheit blitzartig weiter.

Der größte Feind der Cholera ist deshalb die Reinlichkeit. Diese muß aber nicht nur in den Privathäusern durchgeführt werden, wie das vor 70 Jahren mit Ausnahme der untersten Bevölkerungsklassen hier wohl schon allgemein geschah. Noch wichtiger ist die öffentliche Sauberkeit. Vor allem muß für reines Trinkwasser gesorgt und jede Möglichkeit muß ausgeschlossen sein, daß menschliche Abgangsstoffe und somit zu Cholerazeiten die Keime dieser Krankheit darein gelangen können. Wie furchtbar sich Sorglosigkeit in diesen Dingen rächen kann, das hat noch 1892 die Choleraepidemie in Hamburg gezeigt, das letzte große Aufflammen der Krankheit in Europa. Zur öffentlichen Reinlichkeit gehört nicht minder, daß die menschlichen Abfallstoffe vollständig und rasch aus den bewohnten Orten entfernt werden.

Zum ersten Male erreichte die Cholera Rußland und damit Europa im Jahre 1830; das folgende brachte die erste deutsche Epidemie in Danzig und 1832 einen großen Verheerungszug nach England, sowie die erste Epidemie in Frankreich. Bis 1838 folgten dann in Europa mehrere kleine Epidemien, während deren einer im Jahre 1835 die Krankheit schon einmal drohend vor den Toren Basels stand. Dann trat eine Pause bis Ende der 1840er Jahre ein; aber 1848 verheerte die Cholera aufs neue Deutschland, breitete sich über andere Teile Europas und Nordamerikas aus und verursachte bis 1859 verschiedene größere Epidemien auf der ganzen nördlichen Halbkugel. Sie traten fast ausnahmslos in den Sommermonaten auf. Daß große Hitze der Cholera günstig ist, das hat sich dann auch bei der Epidemie in Basel ganz deutlich gezeigt: das Steigen und Fallen der Temperaturkurve fällt fast genau mit dem der Erkrankungsziffer zusammen.

Schon 1836 und 1847 hatte die Cholera von der Lombardei aus kleinere Einfälle in den Kanton Tessin unternommen. Doch bei den eigentümlichen Ansichten jener Zeit über Entstehung und Verbreitung dieser Krankheit glaubten damals durchaus ernsthafte schweizerische Gelehrte trotzdem versichern zu können, die Seuche werde wegen der hohen Lage und der guten Luft in unserem Lande nie irgendwie namhafte Ausdehnung finden. Allein im Sommer 1854 trat die Cholera höchst unbekümmert um jene ärztlichen Autoritäten in Aarau auf und scheute sich keineswegs, auch auf die Juraberge zu steigen und dort die Menschen genau so anzufallen und hinzustrecken, wie sie es von jeher im Tiefland getan. Auch kamen im Oktober desselben Jahres unter den Arbeitern an der eben im Bau befindlichen Eisenbahnbrücke über die Birs bei St. Jakob verschiedene Fälle von Cholerine vor. Zwar liefen alle günstig ab, doch lag auch in dem Auftreten dieser Krankheit, die so leicht in Cholera übergeht, für alle Sachverständigen eine ernste Warnung.

In Basel begann man sich jetzt auf den Empfang des Feindes zu rüsten. Man hatte allen Grund dazu; denn die Kundigen wußten längst, daß der alte Ruhm Basels, eine reinliche Stadt zu sein, auf ganz bedenklich schwachen Füßen stand. Wohl mochten hunderte von Fegnestern durch unaufhörliches Putzen und Waschen der Zimmer, der Hausgänge, Treppen und Fenster, durch Blankreiben der Glockengriffe und Messingschilder beim oberflächlichen Beschauer den Eindruck untadeliger Reinlichkeit erwecken. Doch einer genauern Prüfung hielt dieser Eindruck nicht Stand; ja sie verkehrte ihn in sein Gegenteil, denn schärfere Beobachtung brachte Schmutzereien ans Licht, die heute uns einfach unglaublich erscheinen.

Im Mittelalter waren zur Wegschaffung der Abfallstoffe in Großbasel 24 Dohlen erstellt worden, von denen 8 in den Rhein und 16 in den Birsig sich entleerten. Wie heute noch war der Rhein stets mächtig genug, den städtischen Unrat, wenn er wirklich bis zu ihm gelangte, in seinen reißenden Fluten rasch verschwinden zu lassen und fortzuführen. Ganz anders war es mit dem Birsig bestellt, in den zwei Drittel dieser Dohlen mündeten. Das silberklare kühle Bächlein, das von den waldumrauschten Felsen von Burg am Jurablauen durch friedlich grünende Fluren mit fröhlichem Brausen talabwärts eilt — in Basel erkannte man es nicht mehr! Bei Binningen wurde ihm seit Jahrhunderten durch die Ableitung des Rümelinbaches der größte Teil seines Wassers abgezapft, und dieser Gewerbekanal

vereinigte sich erst unter dem Marktplatz mit dem Birsig wieder, sodaß dessen Bett in der Stadt fast immer wasserarm war. So war der Birsig nicht im Stande, die vielen durch die Dohlen, sowie durch die Abtritte der an ihm liegenden Häuser direkt ihm gespendeten Abgänge fortzuspülen und bildete deswegen seit unvordenklicher Zeit bis noch vor 40 Jahren einen mächtigen stinkenden Pfuhl inmitten Großbasels. Es kam dazu, daß in dem Birsigbette sich massenhaft Federvieh der Anwohner herumtrieb und seine Verpestung vermehrte; im Sommer 1854 wurden 148 Hühner, 106 Enten und 11 Gänse gezählt.

Ein Birsig im Kleinen war der Rümelinbach: auch er war von zahlreichen in ihn einmündenden Abtritten beständig aufs Scheußlichste verunreinigt. Aehnliches galt für die Kleinbasler Teiche.

Die Dohlen waren in der ganzen Stadt in grauenhaftem Zustand. Bei vielen wußte man nicht, ob sie privates oder staatliches Eigentum waren, und zudem bestanden keine zwingenden Vorschriften zu ihrem Unterhalt. So wurde dafür so gut wie nichts getan, und deshalb waren sie zum Teil zusammengestürzt, zum Teil auch gänzlich verstopft. Die wenigen Hausbesitzer, die sie reinigen ließen, waren dafür auf die Dohlenputzer angewiesen. Die waren die einzigen, welche die unterirdischen Verhältnisse kannten, und es lag nahe, daß sie die Unwissenheit der andern dazu benützten, auf deren Kosten ihr unangenehmes Handwerk so lässig als nur möglich zu betreiben. Zur Cholerazeit verbürgte man sich in Basel dafür, vier solcher Dohlenputzer, deren Arbeit nie habe fertig werden wollen, seien einst durch Zufall dabei betroffen worden, wie sie beim Wein, der ihnen immer reichlich geliefert werden mußte, in einer Dohle beim traulichen Kerzenschein in aller Gemütsruhe einem Faß oblagen.

Aber die meisten Häuser, die einen Abtritt besaßen — es war dieser Besitz übrigens gar nicht selbstverständlich — waren überhaupt an keine Dohle angeschlossen. Der Inhalt ihrer meist erbärmlich unterhaltenen Senkgruben durchdrang in weitem Umkreis das Erdreich und vergiftete die Brunnen der Stadt. Das Schulbeispiel einer solchen Scheußlichkeit kehrt in den Akten während zwanzig Jahren immer wieder. Es ist der übel berüchtigte Abtritturm des jetzigen Hauses Nadelberg Nr. 41, aus einer tiefen Grube bestehend, in welche die Abtritte von 8 Häusern mündeten. Diese Grube wurde höchstens alle zwanzig Jahre einmal geleert und entsandte einen entsetzlichen Geruch in die umliegenden Häuser. Als 1855 nach 24jähriger Pause wieder eine Leerung stattfand, da nahm sie 4 Mann 4 Wochen lang in Anspruch. Mit größter Wahrscheinlichkeit drang deshalb der Inhalt dieses Nadelberger Turmes — ein Abtritturm ist eine absichtlich durchlässige Senkgrube — in die Quellen, die in der Gegend der Schneidergasse hinter der großen Schol und beim Stadthaus zu Tage traten. Noch schlimmer womöglich stand es in Kleinbasel: dort gab es sozusagen gar keine unterirdischen Abflüsse, sondern sämtliche Abgänge aus den Häusern wurden entweder den Teichen übergeben oder offenen Bächlein, die — aus jenen abgeleitet — träg durch die Straßen flossen und ebensoviele Kloaken darstellten inmitten der Wohnungen, die auch auf verpestetem Boden standen. Der Uebelstand war um so größer, als es meistens ganz von der Willkür der Teichberechtigten abhing, die Bächlein, wann es ihnen beliebte, nur spärlich rinnen zu lassen oder auch völlig abzustellen.

Erfreuliche Verhältnisse trat deshalb die sechsgliedrige Cholerakommission nicht an, welche die Regierung am 26. Juli 1854 aufstellte. Am 20. September des gleichen Jahres ernannte sie außerdem im Einverständnis mit der Kommission einen Choleraausschuß. Sein Auftrag lautete, Vorkehrungen gegen das Ausbrechen der Seuche in Basel zu treffen und Vorschläge hiefür einzugeben. Er zählte nur drei Mitglieder: den Physikus Dr. med. Ludwig De Wette, den Polizeidirektor Dr. jur. Gottlieb Bischoff und Dr. jur. J. J. Heimlicher. Mit diesem Ausschuß und nicht mit der Kommission haben wir uns hier zu befassen; die Kommission trat ganz zurück und beschränkte sich auf Administrativgeschäfte, Berichte und Gutachten. Dagegen ist es eine wahre Freude, der Arbeit des Ausschusses zu folgen und nur mit größter Hochachtung wird der Geschichtsschreiber allezeit dieser drei Männer gedenken.

Schon im Herbst 1854 erließ der Ausschuß die öffentliche Aufforderung an jedermann, sich über die sanitarischen Zustände zu äußern und Vorschläge zu Verbesserungen einzugeben. Solcher Stimmen scheinen sich dann viele erhoben zu haben, denn unzählige „Umgänge" des Choleraausschusses in den Häusern der Stadt waren nötig, um die Beschwerden und Anregungen zu prüfen. „Man hat uns in den Birsig gestellt," sagt der Bericht, den der Ausschuß dann im Frühling 1855 der Regierung erstattete, „man hat uns ausgesandt, auch anderwärts Geheimnisse zu erforschen, die kein Auge und kein Ohr gelüsteten." Und in der Tat: es kamen haarsträubende Dinge an den Tag, wofür nur wenige Beispiele angeführt seien.

Nach den Feststellungen des Ausschusses wurden im Jahre 1855 in der Stadt innerhalb der Befestigung, zum Teil in Straßen, deren Bevölkerung sich seit einem Menschenalter mehr als verdoppelt hatte, neben über 600 Pferden noch 1 Stier, 3 Ochsen, 71 Kühe, 21 Schafe, 32 Ziegen und nicht weniger als 330 Schweine gehalten. An dieses Haustier ließ sich der ehrsame Bürger nicht gerne rühren; denn er betrachtete es als sein unverdenkliches Recht, das grunzende Borstenvieh mit eigenen Händen und im eigenen Hause zum würzigen Schmause heranzumästen. So wurden sogar Behausungen solcher Tiere vorgefunden, die sorgfältig in Lauben am Birsig eingebaut waren. Ein anderes Mal waren die Herren nicht wenig erstaunt, in einem Souterrainzimmer der St. Johann vom Meckern einer Ziege begrüßt zu werden, die ganz vergnügt dort ihren Stall samt dem dazugehörigen Miste bewohnte. Es wurde ferner in Menge sogar in den Wohnungen Geflügel gehalten, das namentlich im Sommer einen unausstehlichen Gestank verbreitete. Am Totentanz hatte eine Frau in ihrem Zimmer einen kompletten Hühnerstall eingerichtet. Auch kam es mehr als einmal vor, daß der Ausschuß in Wohnzimmern auf regelrechte Misthaufen stieß.

Mit dem bösen Beispiel der Unreinlichkeit ging übrigens die öffentliche Verwaltung voran, ob sie nun städtisch oder kantonal war. So unterhielt sie beispielsweise eine viel zu kleine Zahl öffentlicher Aborte und ließ außerdem mitten in der Stadt, beim Waldeck an der Greifengasse, beim Markt und in der Weißen Gasse, drei Schlachthäuser bestehen, die mit ihren Abfällen den Birsig und ihre ganze Umgegend verpesteten. Die Lebensmittelpolizei lag völlig im Argen; es fehlte ein öffentlicher Chemiker, der sie von Amtes wegen oder auf Ansuchen von Privatleuten hätte ausüben können.

„Eine Woche lang" stand der Ausschuß, wie er schreibt, „in Permanenz auf dem Birsiggrund". Bald war ihm klar, daß hier die Wurzel alles Uebels und deshalb hier zuerst die Hand ans Werk zu legen sei. Es gab damals — noch bis zum Jahre 1858 — sowohl kantonale als städtische Baubehörden. Der Birsig unterstand der Stadt; doch hatte der Kanton auch mitzureden. So schob eine Behörde die Sachen der andern zu, und die alten schandbaren Zustände dauerten immer fort. Nunmehr erreichte der Ausschuß wenigstens so viel, daß sein Verbot Nachachtung fand, feste Gegenstände irgendwelcher Art in den Birsig zu werfen. Zuerst hatte allerdings die Baubehörde mit dem eigenen Beispiel vorangehen und aufhören müssen, selbst wagenweise Schutt in den Birsig führen zu lassen. Gehorsam gegen das erwähnte Verbot wurde dadurch erreicht, daß man den Leuten ermöglichte, den Kehrricht, den sie sonst in den Birsig geworfen und damit sein Bett verstopft hatten, den mit Glocken versehenen Wagen mitzugeben, die der Staat nun täglich durch die am Birsig gelegenen Straßen fahren ließ. Das ist der Ursprung unserer „Glöckliwagen", die seither nicht mehr verstummt sind, sondern sich aus den wenigen Straßen des Birsigtales nach und nach über die ganze Stadt verbreitet haben. Ebenfalls zur Entlastung des Birsigs wurde damals in der gleichen Stadtgegend die Straßenreinigung und Wegführung des Straßenkehrichtes durch öffentliche Angestellte eine zeitlang durchgeführt. Andere Schweizerstädte waren damit vorangegangen; in Basel dauerte es noch Jahrzehnte, bis diese wohltätige Neuerung überall an Stelle der alten Verpflichtung der Hauseigentümer getreten war, die Straße vor ihren Häusern selbst sauber zu halten.

Vor allem aber bemühte sich der Ausschuß, durch ein großes Aufgebot von Arbeitern den ekelhaften Birsigsumpf, der nun von aller andern Zufuhr als der der Abtritte entlastet war, so gut als möglich in Bewegung zu bringen. Er ließ die Mitte des Bettes ausebnen, weil aller Schmutz sich dort zu stauen pflegte, und auf beiden Seiten unmittelbar längs der Häuser ließ er zwei Rinnen graben, um dem aus den Häusern kommenden Unrat einen Abfluß zu verschaffen. Natürlich war dies nur als vorläufiger Zustand gedacht; doch bestand er noch über dreißig Jahre lang, obschon er bei jedem Hochwasser wieder zerstört wurde und große Unterhaltskosten forderte. Immerhin waren die allerärgsten Birsig-Mißstände nun einigermaßen abgestellt, was zweifellos von bester Wirkung war, als dann die Cholera wirklich ausbrach. Kaum darf man daran denken, welch schreckliche Ausdehnung sie sonst im Stadtinnern hätte annehmen können . . . Der kleinen Stadt konnte leider nicht einmal in dieser vorläufigen Weise geholfen werden; dort dauerte das alte Unwesen der Bächlein weiter fort.

In seinem ersten Bericht vom 11. Mai 1855 an die Regierung konnte demnach der Ausschuß melden, daß er dasjenige vorgekehrt habe, was ohne weiteres jetzt schon habe geschehen können. Nicht viel, wie wir gesehen haben, doch immmerhin Wertvolles. So durfte denn der Ausschuß diesen ersten Bericht wohl mit den Worten schließen: „So Gott will, wird der Würgengel, dessen Schreiten wir in ziemlicher Nähe gehört haben und der seither nie ganz aus unserer Gegend verschwunden ist, auch dieses Jahr an unserer Stadt vorbeigehen. Sollte er aber uns so wenig verschonen, als er andere Städte und als er vor Jahrhunderten unsere Väter verschont hat, dann wird das Bewußtsein, getan zu haben, was in der Menschen Macht steht, ein Trost im Unglück sein."

Im Juli 1855 kamen in der Tat Choleranachrichten aus dem Elsaß; die Seuche zog von Nordwesten her das Land herauf, mit Vorliebe den Oertlichkeiten folgend, wo die Industrie eine an ihrer Gesundheit und Widerstandskraft geschwächte Fabrikbevölkerung in engen Wohnstätten zusammengepfercht hielt. Im Auftrag der Cholerakommission reisten Mitte Juli der Physikus De Wette und Dr. med. Alfred Frey nach den von der Krankheit befallenen Städten Thann und Mülhausen, besichtigten die Verhältnisse und Abwehrmaßnahmen und ließen sich von den dortigen Aerzten über ihre Erfahrungen bei der Bekämpfung der Seuche berichten.

Von den im Elsaß gewonnenen Erkenntnissen ausgehend und in der Ueberzeugung, daß das baldige Erscheinen der Cholera auch in Basel wahrscheinlich sei, traf der Ausschuß sofort die vorbereitenden Maßnahmen.

Vor allem wurde ein besonderes Choleraspital mit einer Anzahl Betten eingerichtet, um nicht durch die Verbringung der Seuchenträger zu den andern Kranken ins Bürgerspital die Ausbreitung der Krankheit zu fördern. Der Physikus benachrichtigte die Aerzte von der herannahenden Gefahr; er machte ihnen zur Pflicht, ihm jeden Cholerafall anzuzeigen und alle diejenigen Kranken, bei denen nicht volle Gewähr für gute Pflege und Absonderung bestehe, ins Choleraspital zu schicken.

Die Maßnahmen erwiesen sich nicht als verfrüht; in der zweiten Hälfte des Juli rückte die Seuche von Mülhausen her uns immer näher.

Am 25. Juli kurz vor 1 Uhr, als man in Basel beim Mittagessen saß und es bei stark umwölktem Himmel und schwüler Luft soeben zu regnen begonnen hatte, erbebte die Erde heftig, und bald darauf zum zweiten Mal; am Münster und zu St. Martin schlugen die Glocken an. Das Erdbeben hatte, genau wie das im Frühling 1924, seinen Mittelpunkt im Wallis, woselbst ihm damals einige Menschen zum Opfer fielen und plötzlich niegesehene Quellen hervorsprudelten. In Basel wiederholten sich die Erdstöße an den zwei folgenden Tagen unter abermaligem Anschlagen der Glocken.

Doch nicht nur diese unheimliche, aber schnell vorübergehende Naturerscheinung erschreckte die Gemüter. Es lag damals über Basel und der Schweiz beharrlich eine trübe Stimmung, ein dumpfer Druck. Wohl hatte die neue Eidgenossenschaft von 1848 sich befestigt und schon bei mehr als einer

Gelegenheit nach außen sich als eine bedeutend erstarkte Schweiz bewährt. Auch wissen wir, daß der Bundesrat, soweit es nur auf ihn ankam, sich einer wahrhaft staatsmännischen Politik im Innern befliß: er trachtete nach dem Ausgleich der Gegensätze. Jedoch die Bundesversammlung, in ihrer weit überwiegenden Mehrheit aus Radikalen bestehend, führte ein schroffes Parteiregiment und stützte noch jahrelang nach dem Sonderbundskrieg in mehreren der unterlegenen Kantone, vornehmlich in Freiburg, gesetzwidrige Willkürherrschaften, welche die radikalen Minderheiten unter dem Schutze der eidgenössischen Bajonette an sich gerissen hatten. Nur langsam ließen die Bedrückungen nach und kehrte die Ruhe wieder; doch schienen noch immer die Besiegten fortzugrollen, und erst der gewaltige vaterländische Aufschwung, der sich im folgenden Jahre beim Preußenhandel von 1856 so prächtig zeigte, offenbarte dann eine wirklich e i n e und e i n z i g e Schweiz.

Seit 1853 lag Rußland im Kriege gegen die Türkei; ihr waren im folgenden Jahre die Westmächte, Frankreich und England, 1855 auch noch Sardinien zu Hilfe gekommen. So stand die Hälfte Europas im Kampf, der hauptsächlich auf der russischen Halbinsel Krim im schwarzen Meere geführt wurde. Im September 1855 waren alle Basler Zeitungen voll von der Erstürmung Sebastopols durch die Westmächte, die Menschenopfer kostete, welche nach damaligen Begriffen ungeheuerlich waren. Wohl lag die Schweiz dem Kriegsschauplatze fern. Allein sie wurde schwer beunruhigt durch die ungescheuten Werbungen an ihrer Grenze, ja auf dem Schweizergebiete selbst für die französische und die englische Schweizerlegion, die zum Kampfe in der Krim bestimmt waren und hohen Sold versprachen. Bekanntlich lief damals die halbe Basler Standestruppe davon und ließ sich anwerben, weshalb sie kurz nachher für immer aufgelöst wurde. Die vorläufig neutrale Haltung Oesterreichs und Preußens im Krimkrieg schien übrigens ganz unsicher, sodaß von einem Tag auf den andern der Feuerbrand auch an den Grenzen der Schweiz aufflammen und sie in Mitleidenschaft ziehen konnte.

Schon 1854 hatte ferner ein sehr empfindlicher Mangel an Lebensmitteln und große Teuerung geherrscht, zum Teil verursacht durch die damals noch neue Kartoffelkrankheit. Jetzt, 1855, war es nicht besser geworden; ja viele erwarteten im Gegenteil nun eine eigentliche Hungersnot. Es war damals in der Tat, wie die Regierung in ihrem Bericht über das Jahr 1854 an den großen Rat schrieb, „eine ernste Zeit, in der die Stimme Gottes in der Not des Krieges, der Krankheit, der Teuerung, der Verdienstlosigkeit und auf andere Weise den Völkern sich vernehmlich offenbarte".

Zwei von den gespenstischen Reitern, die in der Offenbarung Johannis geweissagt sind, bedrohten Basel schon: der auf dem roten und der auf dem schwarzen Pferd, der Krieg und der Hunger. Und jetzt, zwei Tage nach dem Erdbeben, erschien mit einem Mal der dritte der Gräßlichen mitten in der Stadt: der auf dem fahlen Pferd, der Seuchentod, die Pestilenz.

Nachdem am 25. und 26. Juli in Blotzheim verschiedene rasch tödlich verlaufende Erkrankungen sich ereignet, kam am 27. der erste Cholerafall in Basel vor: ein Arbeiter wurde auf offener Straße beim Schwanen von der Krankheit niedergeworfen. Er wurde sogleich ins Bürgerspital verbracht und starb dort am folgenden Tag.

Die vorbereiteten Maßnahmen des Cholera-Ausschußes traten nun sogleich in Wirksamkeit. Am 28. Juli wurde das Choleraspital eröffnet und am 30. erließ die Cholerakommission eine Bekanntmachung an die Bevölkerung, in der sie das Auftreten der Seuche anzeigte und dieses Spital allfällig Erkrankten empfahl. Auch teilte sie allerlei Verhaltungsmaßregeln mit und schloß mit den Worten: „Allseitiges Vertrauen möge jede kommende Not erleichtern." Die Zahl der Abfuhrwagen wurde bedeutend erhöht und während der ganzen Dauer der Seuche von ihnen der Kehricht nicht nur im Birsigquartier, sondern in der ganzen Stadt abgeholt. Der Cholera-Ausschuß überwachte auch den Markt und schloß von ihm nicht völlig reife Früchte sowie alle Gurken und Melonen aus.

An ärztlichen Maßnahmen zur allgemeinen Bekämpfung der Krankheit ordnete Physikus De Wette, der während der ganzen Cholerazeit sich ebenso kühl besonnen wie tapfer benommen hat, vor allem die häufige Desinfektion der Abtritte in den überfüllten Kostgebereien, der Kranken- und Sterbestuben, der Kleider der Cholerakranken und der durch sie verunreinigten Betten an. Er ließ diese Arbeiten durch eine Anzahl Angestellter ausführen, denen er in seinem Berichte für treue Pflichterfüllung hohes Lob spendet. Da das Gerede umging, es seien Cholerakranke lebendig begraben worden, befahl er, daß keine Choleraleiche ohne den Totenschein eines Arztes begraben werden dürfe. Die Choleraleichen mußten sechs Stunden nach dem Tode im Sterbezimmer abgeholt, in die Leichenhäuser auf den Kirchhöfen verbracht und innert dreißig Stunden nach dem Tode beerdigt werden. Der Ausschuß sorgte für die immerwährende nächtliche Beleuchtung der heimgesuchten Stadtteile; die Polizei verpflichtete er zur alsobaldigen Meldung der Cholerafälle und ersten Handreichung. Ein Cholerabüro im Rathaus mit einem besondern Angestellten besorgte die vielen Schreibereien. Um unsinnigen Gerüchten über die Ausdehnung der Krankheit und damit einer schädlichen Beängstigung der Allgemeinheit vorzubeugen, versah das Cholerabüro vom 1. August an die Zeitungen täglich mit einem Bulletin über den Stand der Krankheit; auch konnte dort jedermann zu jeder Zeit sich Rat und Hilfe holen.

Der Mann, der am 27. Juli in Basel zuerst von der Cholera ergriffen wurde, hatte seit zwei Tagen in einer mechanischen Werkstätte am damaligen Lohstampfeweg gearbeitet; das Haus steht heute noch und trägt nun die Bezeichnung Rümelinbachweg Nr. 6; jetzt werden darin Zentralheizungen und Ventilationsanlagen hergestellt. Der Kranke scheint bereits in einem solchen Zustande im Spital eingetroffen zu sein, daß seine Einvernahme nicht mehr möglich war; sonst hätte sicherlich De Wette, der in den Schrecken jener Tage mit kaltem Blut die Mehrung der wissenschaftlichen Erkenntnis nie aus den Augen ließ, bei ihm sich erkundigt, ob er wirklich vor kurzem in Mülhausen sich aufgehalten habe, wie das Gerücht von ihm wissen wollte. Es wäre damit der Beweis für die Einschleppung der Krankheit von dorther erbracht worden, während jetzt dieser Hergang nur eine große Wahrscheinlichkeit für sich hat.

Als dieser erste Kranke der Seuche erlag, hatte er bereits damit eine oder mehrere Personen angesteckt, die neben ihm in der mechanischen Werkstätte am Rümelinbachweg beschäftigt waren. Deren Inhaber, der nebenan im heutigen Hause Rümelinbachweg 4 wohnte, wurde um die gleiche Zeit von der Krankheit ergriffen; es blieb aber bei einer Cholerine, von der er sich wieder erholte. Ein zweiter der dortigen Arbeiter erkrankte am 28. Juli und starb am folgenden Tag im seither eröffneten Choleraspital. Noch zwei der Arbeiter vom Rümelinbachweg wurden in den nächsten Tagen von der Seuche befallen und einer nur von den vieren kam mit dem Leben davon. Alle vier aber übertrugen nachgewiesenermaßen die Krankheit weiter.

Der zweiterkrankte Mechaniker wohnte ganz in der Nähe seines Arbeitsortes: an der heutigen Binningerstraße in einem Hause, das ungefähr dort stand, wo sich jetzt die Neubauten gegenüber der Haltestelle der Birsigtalbahn erheben. Es trug damals die Nummer Oberer Bann 193, die in den Choleraakten zu einer finstern Berühmtheit gelangt ist. Für die Ausbreitung der Seuche waren dort die Verhältnisse ausnehmend günstig. Nicht etwa, wie das Volk behauptete, weil die Ausdünstungen der schräg gegenüberliegenden Gasanstalt einen geheimnisvollen schädlichen Einfluß gehabt hätten. Aber das Haus war hinten an den Berg gebaut, über den heute die Innere Margarethenstraße geht, und seine Abtrittgrube, in jenen heißen Tagen bis zum Ueberlaufen voll, war zwischen dem Bergabhang und den Wohnungen gelegen. Hier bildete sich denn auch sofort ein zweiter gefährlicher Choleraherd: in diesem Hause und dem dazugehörenden alten Nebengebäude erkrankten in kurzer Zeit nicht weniger als dreizehn Personen; acht starben. Die Seuche sprang auch in ein weiter auswärts gelegenes Nachbarhaus

in der Nähe des jetzigen Viaduktes über und tötete drei von dessen Bewohnern; es ist dies das heutige Gebäude Binningerstraße Nr. 31.

Der dritterkrankte Arbeiter der mechanischen Werkstätte trug die Cholera an seinen Wohnort in die Steinentorstraße, damals Thorsteinen genannt. Der Seuche fielen auch dort und in der Steinenvorstadt mehrere Personen zum Opfer.

Der vierte jener Mechaniker wohnte ungefähr an der Stelle, wo jetzt die Kanonengasse in die Holbeinstraße einmündet und verbreitete von dort die Krankheit in mehrere Wohnungen jener Gegend, die dannzumal in ihrem nördlichen, stadtwärts gekehrten Teile Mostacker, im südlichen Feierabend genannt wurde. Von diesem äußern Teile der heutigen Holbeinstraße strahlte sie nach der damaligen Obern Binningerstraße, der heutigen Bachlettenstraße, aus und forderte in der Gegend des jetzigen Hauses Nr. 15 ein Opfer, und ebenso im Untern Schützenmattengäßlein, das heute Austraße heißt. Das zweifellos heute noch stehende Haus an der Austraße, in welchem ein Choleratodesfall erfolgte, kann nicht mehr mit Bestimmtheit ermittelt werden. Es muß aber eines derjenigen sein, die heute die Nummern 24 bis 32 tragen.

All diese Krankheits- und Todesfälle ereigneten sich in den letzten Julitagen und ganz anfangs August.

Der Erste, der in Basel der Cholera erlag, die er, wie wir gehört, von Mülhausen mitgebracht haben soll, einer der Arbeiter von Rümelinbachweg, hatte nicht in der Nähe seiner Arbeitsstätte, sondern in Kleinbasel gewohnt, „im Rumpel", wie man damals auch amtlich sagte, im jetzigen Hause Rappoldshof Nr. 16, an der Ecke nach dem Claragraben. Es darf wohl angenommen werden, daß dieser Erstgefallene die Krankheit nicht nur in seine Werkstätte zu seinen Mitarbeitern, sondern dazu noch in seinen Wohnort verschleppt hat; denn vom 5. August an kamen im Rappoldshofe mehrere Fälle vor, und die fast täglichen Erkrankungen hörten in jener Gegend bis zum Abklingen der Seuche nicht mehr auf. Auch hier verbreitete sich die Krankheit vom Hause, wo sie ausgebrochen, ausstrahlend in die Nachbarschaft, gerade so, wie sie es in der Gegend des Rümelinbaches getan hatte. Gegen Ende August aber sprang die Cholera, zugleich zu stärkerer Wut sich steigernd, von jenem westlichen, beim Bläsitor gelegenen Kleinbasel ins östliche beim Riehentor über, und dort erlitt in der Folge die Bevölkerung die schwersten Verluste in der ganzen Stadt.

Der Gang der Weiterverbreitung einer Seuche wie der Cholera mag in den allerersten Tagen ihres Auftretens mit ziemlich sicherm Ergebnis verfolgt werden können, wie wir es soeben getan haben. Schon bei der dritten oder dann gar bei der vierten Reihe der Angesteckten jedoch verzweigt die Ausbreitung der Krankheit sich so mannigfach, daß der Einblick in die Zusammenhänge naturnotwendig verloren geht. Betrachten wir aber die hauptsächlichsten Orte, wo die in Basel einmal eingeschleppte Seuche den besten Boden fand, so ist uns klar, nach dem, was wir von ihren Lebensbedingungen wissen, weshalb sie dort gedeihen mußte. Diese Oertlichkeiten waren in Großbasel vornehmlich der Untere Heuberg, der Spalenberg, das Gerber- und Imbergäßlein, die Kuttelgasse, jetzt Münzgäßlein genannt, die Gerber-, Schneider- und Hutgasse, der Untere Herbergsberg, jetzt Petersberg — sofern er überhaupt noch besteht —, und ferner eine Gasse, die jetzt im erweiterten Marktplatz aufgegangen ist. Wie ihr Name besagt, befand sie sich in der Nähe des ehemaligen Schlachthauses beim Markt: sie hieß: „Hinter der Schol". Es waren dies also alles Straßen und Gassen am linken Birsigufer oder am Hang, der sich von der Leonhards- und Petershochebene zum Flüßlein hinuntersenkt. Diese beiden Hochebenen waren im Gegensatz zum rechtsufrigen Münster- und Martinsplateau sehr dicht bevölkert und wirkten deshalb bei den uns bekannten damaligen Entwässerungsverhältnissen mit ihren im Boden versickernden Abfallstoffen viel schädlicher auf die Stadt in der Tiefe am linken Birsigufer ein, als das bedeutend schwächer bewohnte rechtsufrige Plateau auf den an seinem Fuße gelegenen Stadtteil. Dort, rechts

des Birsigs, ist denn auch die Cholera ganz unvergleichlich schwächer aufgetreten. In Kleinbasel wurde von Ende August an mit großer Heftigkeit die Rheingasse betroffen und ferner auch der Lindenberg, die Rebgasse, Weber- und Utengasse.

Bis Mitte August hielt sich die Seuche in der Stadt in mäßigen Grenzen; in den drei Landgemeinden ereigneten sich während der ganzen Epidemie überhaupt nur 5 Fälle. Bei ungefähr 30,000 Einwohnern zählte man bis dahin 73 Fälle, wovon etwa zwei Drittel im Großbasel; mehr als 8 Erkrankungen an einem Tage waren bis jetzt noch nicht vorgekommen. Allein vom 17. August an nahm mit dem neuerlichen Ansteigen der Sommerhitze die Zahl der Cholerafälle zu, und gleichzeitig wurde auch die Sterblichkeit der von der Krankheit Befallenen größer. Am 25. August erfolgte dann der Hauptangriff der mörderischen Seuche, der bis gegen Mitte September anhielt, um allerdings dann ganz plötzlich zusammenzubrechen. Die Zahlen für diese Zeit lauten:

Am 25. August Erkrankungen 11, Todesfälle 8. Am 26. 15 und 7, am 27. 12 und 3, am 28. 22 und 9, am 29. 16 und 7, am 30. 19 und 6, am 31. 14 und 12. Am 1. September 16 und 6, am 2. 9 und 5, am 3. 20 und 12, am 4. 12 und 3, am 5. 12 und 8, am 6. 15 und 9, am 7. 13 und 8, am 8. 14 und 8, am 9. 10 und 8, am 10. 7 und 3, am 11. 9 und 2, am 12. 4 und 3, am 13. 5 und 5, am 14. 12 und 5.

Der 15. September brachte bei plötzlich sinkender Temperatur ganz überraschend die scharfe Wendung zum Bessern. Er wies nur noch drei Erkrankungen auf, der 17. noch einmal 5, der 19. 3, der 20. noch eine. Zwar stieg an diesem gleichen Tage die Zahl der Todesopfer noch einmal bis auf 9 empor, aber am 21. September war zum ersten Mal keine einzige Erkrankung zu verzeichnen, zum zweiten Mal am 27. Der 28., 29. und 30. zeigte noch je eine Erkrankung. Sie gingen alle in Genesung über, nachdem seit dem 27. September kein Todesfall mehr vorgekommen war. Vom 1. Oktober an erfolgte keine Erkrankung mehr; am 5. Oktober zeigte die Cholerakommission „mit innigem Vergnügen" der Bevölkerung das Erlöschen der Krankheit an, und ein besonderer Gottesdienst am 14. Oktober gab Zeugnis vom Dank der Stadt, daß die Gefahr überstanden. Ein später Nachzügler trat dann noch am 8. November an der heutigen Austraße auf und führte innert 14 Stunden zum Tode. Mit ihm war aber die Seuche endgiltig erloschen und ist bis jetzt in unserer Stadt nicht mehr erschienen.

Nach den amtlichen Angaben sind im ganzen 399 Erkrankungen bekannt geworden. Von diesen 399 genasen 194 und starben 205. Es starben also 51,4%, oder mehr als die Hälfte der an Cholera Erkrankten. Von der Gesamtbevölkerung erkrankten 1,4% an der Cholera und starben daran 0,73%. Man kann infolgedessen nicht sagen, daß Basel von dieser Krankheit stark heimgesucht wurde. Die Typhusepidemieen, bei denen die Sterblichkeit durchschnittlich 10% betrug, haben jeweilen größere Opfer gefordert, weil viel mehr Einwohner ergriffen wurden. So erkrankten 1865/66 an Typhus etwa 4000 und starben daran rund 400. Von hundert an Typhus erkrankten starben also nur 10 anstatt 51 an der Cholera. Da aber von der Gesamtbevölkerung (1866 = 42,000) 10 anstatt nur 1,4% erkrankten, überstieg die Prozentzahl der Todesfälle mit 1% der Gesamtbevölkerung die der Cholera nicht unerheblich. Wieder anders verhielt es sich bei der dritten großen Epidemie, die seit 1855 über Basel ging: der Grippe von 1918/19. Diese hatte von allen drei Krankheiten weitaus die größte Ausdehnung. Es erkrankten von ca. 140,000 Einwohnern 36,691, also 26%, und starben 772, also von den Erkrankten 2,1%, aber von der Gesamtbevölkerung nur 0,55%. Von allen neueren Seuchen hat somit die weitaus am meisten verbreitete Grippe doch verhältnismäßig die wenigsten Opfer gefordert.

Die Sterblichkeit bei der Basler Choleraepidemie ist also, wie immer bei dieser Krankheit, mit etwas mehr als der Hälfte der Ergriffenen erschreckend hoch. Doch ist dabei folgendes zu beachten.

Es scheint, daß der Erreger der Cholera, der erst 1883 von dem deutschen Forscher Koch entdeckte Kommabazillus, den Menschen in ganz verschiedener Stärke krank macht. Man unterscheidet demnach

drei Grade der Seuche. Von denjenigen, die von ihr befallen worden sind, werden die einen nur von Choleradurchfall ergriffen, der sich von einem gewöhnlichen Durchfall nur dadurch unterscheidet, daß die Ausleerungen den Cholerabazillus enthalten und deshalb gerade so ansteckend sind wie diejenigen schwerer Cholerakranker. Der Choleradurchfall verläuft wie ein gewöhnlicher und führt für sich allein nicht zum Tode; doch kann er, vornehmlich bei Vernachlässigung, in die schwere Form der Cholera übergehen. Bedenklicher schon ist die zweite Form, die Cholerine, weil hier zu dem reichlichen Durchfall noch Erbrechen hinzutritt. Doch wenn sie innerhalb kurzer Zeit nicht in den dritten Krankheitsgrad, die eigentliche Cholera mit ihren schweren Erscheinungen, übergeht, so tritt in den weitaus meisten Fällen Genesung ein.

Nun wissen wir aus den verschiedensten Zeugnissen der Zeitgenossen, daß im Sommer 1855 in Basel ein allgemeines Unwohlsein herrschte. Das war wohl meist Choleradurchfall oder Cholerine. Gleichzeitige medizinische Abhandlungen schätzen die Zahl dieser leichten Erkrankungen auf einige Tausend. So werden, streng wissenschaftlich betrachtet, vielleicht zehnmal so viele Personen angesteckt gewesen sein, als amtlich als cholerakrank betrachtet wurden. Sie waren aber nur in den ersten zwei leichten Graden befallen und zählen deshalb bei der Berechnung nicht mit. Sonst wäre bei mächtig erhöhter Erkrankungsziffer die Sterblichkeit natürlich weit geringer. Nach diesen Feststellungen ist nun aber auch erklärlich, wie da und dort in der Stadt die Krankheit in Einzelfällen aufflammte, bei denen keinerlei Ansteckung durch Cholerakranke nachweisbar war: In leichtern Graden Erkrankte, von denen viele sich ihres Zustandes nicht einmal bewußt sein mochten, teilten durch ihre Ausscheidungen das Krankheitsgift andern mit, bei denen es dann die schwere Form hervorbrachte.

In weitern Kreisen bekannte Persönlichkeiten finden wir unter den Verstorbenen nur zwei: den Schlossermeister Heinrich Münch, den letzten Ueberreiter der Stadt, der im zweifarbigen Mantel der Kutsche der Basler Tagsatzungsgesandten vorangeritten war, wenn sie sich nach dem eidgenössischen Vorort begaben, und Dr. Abraham Heusler, Rektor der Töchterschule und Verfasser einst vielbeachteter pädagogischer Schriften. Er war der Schwager von Gottlieb Bischoff, und dieser hat sich der verwaisten Kinder getreulich angenommen. — Erwähnenswert ist auch, daß eine im Choleraspital diensttuende Riehemer Diakonissin der Krankheit erlag. Sie war die erste der Schwestern der 1852 gegründeten Diakonissenanstalt, die als Opfer freiwillig übernommener Pflicht ruhmvoll gefallen sind.

Wie immer und überall befiel die Cholera — und jeweilen auch der Typhus — in Basel vornehmlich die arme Bevölkerung. Aus ihrem Wesen ist dies leicht erklärlich. Wie wir gesehen, verbreitet sie sich durch das Ansteckungsgift, das die Erkrankten in ihren Entleerungen ausscheiden. Je enger nun die Menschen zusammenwohnen und je weniger Ordnung und Reinlichkeit herrscht, um so größer ist die Gefahr der Ansteckung. Dies alles war in Basel vor 70 Jahren bei den vermögenslosen Volksklassen in ungleich stärkerem Maße noch als heute der Fall. Sie wohnten dicht zusammengedrängt da, wo die Verhältnisse am unangenehmsten und ungesundesten und deshalb die Mietzinse am niedrigsten waren. Die hauptsächlichsten dieser Stadtgegenden haben wir schon genannt. Sie wiesen größtenteils unbeschreibliche Abtrittverhältnisse auf; sehr häufig mußten viele Dutzende von Personen denselben Abort benützen. Besonders schlimm stand es in der Gegend der Rheingasse, wo zudem im Sommer 1855 durch den hohen Wasserstand des Stromes der Abfluß der wenigen Dohlen zurückgestaut war. Vielfach war auch in diesen vollgepfropften Quartieren der Unbemittelten das Trinkwasser durch den verpesteten Boden gänzlich vergiftet. Man muß sich deshalb nur wundern, daß sich in Basel die Cholera in so engen Grenzen gehalten hat.

Zum guten Teile mag diese erfreuliche Erscheinung darauf zurückzuführen sein, daß die viel größere Gefährdung der unbemittelten Bevölkerung in Basel von Anfang an klar erkannt wurde und man sich vollkommen bewußt war, daß hier vor allem anzusetzen sei. Neben der möglichsten Einschränkung der

öffentlichen Unreinlichkeit — vorläufige Instandsetzung des Birsigs und amtliche Wegführung des Kehrichts aus der ganzen Stadt — wurde darauf hingewirkt, die mittellose Bevölkerung nach Kräften vor Ansteckung zu bewahren und ihre Widerstandsfähigkeit gegen die Krankheit zu stärken. Ein Cholera-Hilfs-Komitee wurde ins Leben gerufen und ihm in kurzer Zeit die Summe von fast 17,000 Fr. zur Verfügung gestellt. Zusammenarbeitend mit dem Cholera-Ausschuß leistete dieses Hilfskomitee unter dem Vorsitz eines Herrn Bischoff-Keller sehr Nützliches: es ließ planmäßig durch die 37 bisherigen und 55 freiwillige Armenpfleger die Wohnungen der Bedürftigen besuchen, wobei gesundheitliche Ratschläge erteilt und Fälle großer Armut zwecks Hilfeleistung gemeldet wurden. Durch Austeilung von Suppe wurde für eine gesunde und kräftige Ernährung der untersten Volksklassen gesorgt, wenn nötig wurden sie mit Kleidungsstücken und Betten versehen, und wo die amtlich durchgeführte Desinfektion und Reinigung der Krankenbetten vom Eigentümer nicht bezahlt werden konnte (was ja die Regel war), da übernahm das Hilfskomitee die Kosten. Das gleiche geschah für die Verpflegung derjenigen Armen aus den geräumten Cholerahäusern, die abgesondert wurden.

Gern wollen wir annehmen, daß der Anblick dieser erschreckenden Armut, die nun, zum ersten Male eigentlich, in der überall als reich gepriesenen Stadt so furchtbar deutlich zu Tage trat, den einen oder andern nachdenklich gemacht und ihm die Frage ans Herz gelegt hat, ob hier nicht Maßnahmen viel umfassenderer Art und nicht nur für Zeiten der Krankheit geboten seien.

Vom Cholera-Ausschuß wurden zudem die Aerzte Dr. Münch und Dr. Maas, die freiwillig dazu sich anerboten, mit der ständigen Gesundheitsüberwachung der armen Bevölkerung betraut. Maas wohnte in der Nähe der am stärksten bedrohten Häuser beim Steinentor, Münch unfern der Rheingasse. Sie leisteten zur Bekämpfung der Krankheit vortreffliche Dienste, indem sie die Cholerafälle von Anfang an der Spitalpflege zuführten und die Ausräumung der Choleranester in die Wege leiteten.

All diesen erhöhten Gefahren waren die nicht so enge und überhaupt viel besser wohnenden und besser ernährten Vermöglichen nicht ausgesetzt; von ihnen wurden deshalb auch nur wenige von der Krankheit ergriffen. Professor Jung schrieb am 1. September in sein Tagebuch: „In den höhern Regionen haben sie Durchfall und Brechen wohl auch einmal und haben vor allem eine entsetzliche Angst; aber Cholerafälle sind mir bis heute noch keine vorgekommen."

Die Stimmung der Bevölkerung in Basel war während der Cholerazeit ziemlich gefaßt. Da die Seuche sich eigentlich nie sehr stark ausbreitete, nahm eine wirklich allgemeine Furcht nie überhand. Allerdings mußten die Zeitungen verschiedene Male mit allem Nachdruck betonen, daß die vom Cholerabüro mitgeteilten Kranken- und Sterbezahlen durchaus richtig und alle Gerüchte grundlos seien, wonach in Wirklichkeit die Seuche viel stärkere Verbreitung habe. Sonst redeten die Tagesblätter möglichst wenig über die Cholera und begnügten sich mit dem Abdruck der amtlichen Bulletins. Im Uebrigen schrieb eben schon damals jedes Blatt für *seinen* Leserkreis. Die Basler Zeitung, streng konservativ, und das gemäßigter konservative Intelligenzblatt, die heutigen Basler Nachrichten, waren regierungstreu, lobten die Anordnungen der Behörden und beflissen sich einer sehr gleichmütigen Haltung. So hielt es auch das Tagblatt, das sich um politische Neutralität bemühte, jedoch zu Zeiten mit radikalen Anwandlungen zu kämpfen hatte. Die Nationalzeitung dagegen, der spätere Volksfreund, und heute wieder den alten Namen tragend, war radikal durch und durch und vertrat mit Schärfe die Ansichten der damaligen äußersten Linken. Die Nationalzeitung ist deshalb von allen Basler Blättern jener Zeit weitaus am kurzweiligsten zu lesen. Der Regierung und ihren Unterbehörden machte sie bei jeder Gelegenheit und deshalb auch jetzt Opposition. Die Verfügungen der Cholerakommission griff sie verschiedentlich an; gleich am 31. Juli nannte sie deren Ersuchen um Veröffentlichung des amtlichen Bulletins eine starke Zumutung: man brauche wegen dieser einzelnen Fälle nicht alsobald in die Lärmtrompete zu stoßen und das Publikum zu ängstigen. Die diesseitsfreudige Nationalzeitung war überhaupt bemüht, in Bezug

auf die Cholera so rosig als möglich zu sehen. Dabei befand sie sich wie gewohnt im schärfsten Gegensatz zum Christlichen Volksboten. Der schrieb im Unterschied zu allen übrigen Blättern recht viel von der Cholera. Das Erdbeben war ihm erschienen „als die vorangehende Mahnung, uns aus dem Schlafe zu wecken". Und jetzt war die Cholera als Strafe des Herrn über die sündige Stadt gekommen. Die Zeichen überall auf dem Erdenrund — Krieg, Hunger, Pestilenz — erweckten im Volksboten Weltuntergangsstimmung, aus der heraus er schrieb, daß „die Erlösung nahe".

Die Auffassung der Seuche als göttliche Strafe scheint auch von den Kanzeln herab verkündet worden zu sein, besonders in den Cholerabetstunden, die abends abgehalten wurden. Die Nationalzeitung, die gelegentlich einen unverkennbar sozialistischen Ton anschlug — im Sinne der Gedankenwelt der französischen Revolution, in der sie lebte —, die Nationalzeitung bemerkte, es stehe zu dieser Anschauung in auffallendem Widerspruch, daß bisher noch kein einziger Reicher der Cholera erlegen sei. Die Reichen seien aber doch sicher nicht besser als andere Leute und hätten die Strafe mindestens ebensosehr verdient. Die Choleragottesdienste gefielen selbstverständlich der freidenkerischen Nationalzeitung auch nicht recht. Aus der Schrift eines deutschen Professors über die Verhütung der Cholera, die damals neben Gesundheitsschokolade und andern Vorbeugungsmitteln in allen Basler Zeitungen angezeigt wurde, teilte sie ihren Lesern den Rat mit, man solle sich leichter körperlicher Beschwerden, wie sie während der Cholerazeit immer auftreten, gar nicht achten. „Sie verschwinden manchmal am sichersten, wenn man heitere Gesellschaft aufsucht und sich ein Glas guten Weines schmecken läßt." Und dann fügt die Redaktion noch hinzu: „Im Hinblick auf die in unserer Stadt außerordentlicher Weise stattfindenden Cholerabetstunden möchten wir auch an eine Mahnung in demselben Schriftchen erinnern, wonach der zu lange und häufige Besuch der Kirche, besonders in den kühlen Abendstunden, als höchst nachteilig und die Krankheit fördernd bezeichnet, sowie den Predigern möglichste Abkürzung ihrer Kanzelvorträge anempfohlen wird."

Als eine der wichtigsten Abwehrmaßnahmen hatte die Cholerakommission in Aussicht genommen, allfällig sich bildende Seuchenherde sogleich von Grund aus zu zerstören. Dies sollte so geschehen, daß unter Verbringung der Kranken ins Choleraspital die sämtlichen gesund gebliebenen Bewohner von Cholerahäusern in wohnlichen Räumen bei guter Verpflegung von der übrigen Bevölkerung abgesondert würden. Dann sollten die geräumten Cholerahäuser gründlich gesäubert und desinfiziert und erst nach einiger Zeit von den Bewohnern wieder bezogen werden. Es hat sich diese Maßnahme vortrefflich bewährt und sicherlich zu dem verhältnismäßig günstigen Verlaufe der Seuche nicht wenig beigetragen.

Für diese Absonderung der Bewohner von Cholerahäusern kam aber in der ganzen Stadt nur die alte Kaserne im Klingental in Betracht, die damals noch nicht umgebaut war. Da war es nun sehr ungeschickt, daß ausgerechnet für diese Zeit die Belegung des Klingentals mit Truppen in Aussicht stand. Vom 24. August bis 8. September sollten dort die baselstädtische Zwölfpfünderbatterie Auszug Nr. 7 und die basellandschaftliche Sechspfünderbatterie Auszug Nr. 15 ihren Wiederholungskurs abhalten; während weniger Tage hatte sich ihnen auch die halbe Positionskompagnie der Reserve Nr. 63 anzuschließen, die Baselstadt stellte.

Die wiederholten dringenden Gesuche, welche die Basler Behörden an das eidgenössische Militärdepartement und an den Bundesrat richteten, es möge dieser Wiederholungskurs verlegt oder verschoben werden, hatten keinen Erfolg. Der Bundesrat schrieb der Basler Regierung vielmehr, durch die Abhaltung des Kurses werde der Furcht der Bevölkerung am besten entgegengetreten, und er erwarte, daß sämtliche Einberufenen mit soldatischem Gleichmut gerade unter den jetzigen Umständen um so gewissenhafter ihre Pflicht erfüllen werden.

Merkwürdigerweise gab dann der Erfolg dem Beschlusse des Bundesrates recht, der heute uns als eine fast unverantwortliche Sorglosigkeit vorkommen will. Man machte bei diesem Wiederholungskurse dieselbe Wahrnehmung wie bei allen öffentlichen Anstalten in der Stadt — Waisenhaus, Gefängnisse,

Missionshaus, Standestruppe, Polizei —, die alle in ganz auffallender Weise völlig verschont blieben: wo Menschen wenn auch dicht gedrängt, in guter Ordnung und unter strenger ärztlicher Aufsicht zusammenlebten, da fand die Krankheit keinen Boden. Der Wiederholungskurs verlief unter dem Kommando des Oberstlieutenants im Artilleriestab Hans Herzog von Aarau, des nachmaligen schweizerischen Generals, ohne einen einzigen Fall von Cholera und überhaupt zu allgemeinem Wohlgefallen. Gleich nach beendigtem Dienste richtete Oberstlieutenant Herzog ein Schreiben voll Anerkennung an das Militärkollegium: die baselstädtische Batterie habe sich in- und außerhalb des Dienstes sehr gut betragen; Offiziere und Unteroffiziere hätten allen Anforderungen Genüge geleistet, die man billigerweise einer Milizartillerie zumuten dürfe; die Batterie zähle zweifelsohne zu den besten der eidgenössischen Armee. In der Qualifikationsliste wird ihr Hauptmann, Georg Kiefer, als intelligenter und energischer Batteriekommandant bezeichnet. Als Oberlieutenant diente unter ihm Carl Felix Burckhardt, J. U. D., der spätere Bürgermeister, und als I. Unterlieutenant Rudolf Falkner, der nachmalige Regierungsrat, beide als „sehr brauchbare Offiziere" aufgeführt. Besonders lobt Oberstlieutenant Herzog die Pflichttreue der Militärärzte; ihr hatte man in der Tat wohl nicht zum mindesten zu verdanken, daß alles so günstig ablief. Bei der baselstädtischen Batterie versah diesen Dienst der uns bereits bekannte Dr. Münch.

Er war zu jener Zeit der einzige Arzt, der in Kleinbasel wohnte, und daß es nicht gelang, wenigstens i h n vom Militärdienste frei zu bekommen und ihn an d e m Platze zu lassen, auf dem er damals viel nötiger als bei den Soldaten war, gehört auch zu den unverständlichen Dingen, die wir von jenem Wiederholungskurse gehört haben. Denn fast genau auf den Tag, da er einrücken mußte, brach die Cholera mit bisher noch nicht erhörter Stärke gerade in Kleinbasel los, und zwar an der Obern Rheingasse und ihren Nebengäßchen. Es war dies um so bedenklicher, als dort vielleicht die ärmste und unreinlichste Bevölkerung in der ganzen Stadt sich zusammendrängte und die sanitarischen Zustände der Wohnungen noch mehr als anderswo buchstäblich jeder Beschreibung spotteten. Dazu bestanden noch, wie uns bekannt ist, in Kleinbasel in der Gegend des Rappoldshofes einige stets weiterglimmende Choleraherde.

Am 26. August 1855 war den Bewohnern der Rheingasse durchaus nicht St. Jakobsfestlich zu Mute. Denn jetzt hielt ganz überraschend die Würgerin schreckliche Einkehr bei ihnen. Nicht weniger als zehn Kranke wurden an jenem Tage zumeist aus dem obern engen Teil der Rheingasse vom Reverenzgäßlein bis zum Lindenberge nach dem Choleraspitale geschafft, aus jenen Wohnungen, von denen manche nach amtlicher Aussage mehr jämmerlichen Löchern als menschlichen Behausungen glichen. Zum Unglück war an jenem schwülen Tage auch noch der Teich abgestellt worden, der das die Rheingasse durchfließende Bächlein speiste, in welches die Bewohner all ihren Unrat zu werfen pflegten. Jetzt lag zu ihrem Ekel und Abscheu der Inhalt der Nachtgeschirre und sonstiger Kot in der trockenen Rinne, und alles das vermehrte ihre Bestürzung.

Die Männer des Cholera-Ausschusses begaben sich sofort persönlich an die Stelle der Gefahr. Sie richteten durch ihren eigenen Mut den der Verzagenden wieder auf, sie sprachen ihnen tröstend zu und trafen selbst die nötigen Anordnungen. Inmitten all des Schreckens und Jammers stand Polizeidirektor Bischoff gerade so ruhig und fest, wie fünfzehn Jahre später als Staatsschreiber im belagerten Straßburg, dem er in seiner Verwüstung die freundnachbarliche Schweizerhilfe brachte. Und wenn wir auf der Vorderseite des Straßburger Denkmals seine Gestalt betrachten, so wollen wir über seinem von der Romantik der Weltgeschichte umwehten Erlebnis von 1870 sein unscheinbareres und durch kein Denkmal belohntes, doch ebenso mutiges und verdienstvolles Eintreten für seine eigene Vaterstadt dort an der ärmlichen Rheingasse nicht vergessen.

Zwei Wochen lang hielt die Wut der Seuche in der Rheingasse und den angrenzenden Straßen an, darunter vornehmlich am Lindenberg. Ganz wenige Häuser nur in jener Gegend sind verschont geblieben. Die heutige Nummer 68 der Rheingasse z. B. wies 7 Krankheits- und 3 Todesfälle, die

heutige Nummer 67: 7 Krankheits- und 5 Todesfälle auf. Diese beiden Häuser bestehen noch heute in der damaligen äußern Gestalt. Aehnlich starke Heimsuchung erzeigten die meisten dortigen Behausungen. Drei Wochen lang erkrankten auf dem engen Raume jeden Tag neue Bewohner; am 28. August zählte man sogar deren 19, am 31. wiederum 10.

Zum Stellvertreter Dr. Münchs wurde sofort nach dessen Einrücken Dr. Rudolf Burckhardt-Haller ernannt. Er suchte ohne Zögern den Feind inmitten seines eigenen Lagers auf; schon am 25. August quartierte er sich im Schwarzen Bären an der Rheingasse ein und arbeitete mit einigen mutigen Angestellten Tag und Nacht in dem bedrohten Stadtteil. So sehr war dieser aufopfernde Mann in jenen Tagen mit Arbeit überhäuft, daß er keine Zeit fand, seine Krankenbesuche aufzuschreiben. Nach Erlöschen der Seuche erließ er deshalb im Intelligenzblatt folgende Einsendung: „Sollte jemand glauben, mir von der Cholerazeit her etwas schuldig zu sein, so bitte ich ihn, seine Schuld in meiner Wohnung Kaltkellergäßlein Nr. 245, abzutragen." Auf seine Rechnung kam er jedoch nicht: es gingen ganze Fr. 16.75 neuer Währung ein.

Mit dem Abnehmen der Seuche von Mitte September an besserten sich die Verhältnisse auch in jener schlimmsten Choleragegend der Rheingasse rasch, sogar noch bälder, als anderswo. So blitzschnell die Krankheit dort aufgeflammt war, so plötzlich erlosch sie auch wieder; vom 19. September an kam im ganzen Riehenquartier überhaupt keine neue Erkrankung mehr vor. Immerhin hatte in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit die Cholera dort so sehr gewütet, daß sie das Gesamtbild zu Ungunsten Kleinbasels stark beeinflußte. Dort wurden 168 Fälle beobachtet gegen nur 165 in der viel volksreicheren Großen Stadt, und das Riehenquartier, das, westlich von der Greifengasse begrenzt, die Rheingasse und ihre Umgegend umfaßte, zeigte 4,05% Erkrankungen, während, wie wir gesehen, diese Zahl für die Bevölkerung der ganzen Stadt nur 1,4% betrug.

Kaum waren die Soldaten fort, so wurde die Kaserne im Klingental mit den evakuierten Bewohnern der verseuchten Häuser besetzt. Der Cholera-Ausschuß war von der Regierung mit weitgehenden Vollmachten ausgerüstet; er führte in jenen Tagen den Oberbefehl in der Stadt fast wie der Kommandant einer belagerten Festung. Doch mußte er nur in ganz wenigen Fällen zur Räumung der Cholerahäuser und zur Absonderung ihrer Bewohner Gewalt anwenden, wie denn überhaupt die Behörden der Bevölkerung das Zeugnis ausstellen konnten, sie habe sich in der Zeit der Gefahr im allgemeinen vernünftig und besonnen gezeigt. Im ganzen wurden 8 Häuser geräumt und durchdesinfiziert, vier an der Rheingasse, eines an der Ecke der Greifen- und Rebgasse und drei vor dem Steinentor, darunter das in der ganzen Stadt am meisten mitgenommene gegenüber dem jetzigen Bahnhof der Birsigtalbahn.

Im Klingental waren, nach Alter und Geschlecht gesondert, bei guter Verpflegung und unter streng militärischer Ordnung, die nachdrücklich für peinlichste Reinlichkeit sorgte, vom 10. September an im ganzen 210 Personen untergebracht. Andauernd bemühte sich Dr. med. Heinrich Iselin um ihre Gesundheit, und alle Maßnahmen waren getroffen, falls unter ihnen die Krankheit ausbrechen sollte. Zwar wurden einige von verdächtigem Unwohlsein ergriffen, allein ein Cholerafall ereignete sich nicht. Am 1. Oktober konnten die Letzten das Klingental verlassen und ihre unterdessen mitsamt den Krankenbetten gründlich gesäuberten Häuser wieder beziehen.

In den alten Gebäuden des ehemaligen Nonnenklosters Gnadental, da, wo jetzt der nördliche Teil der Gewerbeschule sich erhebt, war das Choleraspital eingerichtet und am 28. Juli eröffnet worden. Als sich die Zahl der Pfleglinge vermehrte, bezog man im nahegelegenen Kleinen Zeughaus — auch dieses ist heute verschwunden — noch weitere Krankenzimmer. Dr. med. Alfred Frey von Aarau stand dem Spitale vor und der Assistenzarzt des benachbarten Bürgerspitals, Dr. Christian Grimm, ein Hesse, war ihm als Gehilfe beigegeben. Im Höhepunkte der Seuche anfangs September

erkrankte dann Dr. Frey selbst an Cholera leichtern Grades; an seine Stelle trat Professor Carl Gustav Jung. Für ihre großen Verdienste um die Bekämpfung der Seuche sind dann die Aerzte Frey und Grimm am 4. Februar 1856 vom Großen Rate zu Ehrenbürgern der Stadt Basel ernannt worden.

Die Kranken wurden beim Bürgerspital angemeldet; oft leider erst im vorgeschrittenen Krankheitszustand der Erkaltung, wo die Hilfe schon schwierig ist. Vom Bürgerspital aus wurden sie dann durch dessen Wärter, die mit Eifer und Aufopferung arbeiteten, in ihren Häusern abgeholt und in das Choleraspital verbracht. Betrachten wir diese Kranken einen Augenblick, indem wir uns vorstellen, wir seien unter den zum Studium der Cholera von auswärts nach Basel gekommenen Aerzten, die täglich gleich den Studenten von Dr. Frey durch das Spital geführt wurden. Die Furchtbarkeit der gräßlichen Seuche erschüttert uns wie jeden Beschauer bis tief ins Herz. Da liegen sie in ihren Betten, vor wenigen Stunden vielleicht noch gesund und jetzt schon gänzlich entkräftet, gequält von unaufhörlichen Durchfällen, beständigem Erbrechen, einem unstillbaren Durste und entsetzlichen Krämpfen, vornehmlich in den Beinen, die selbst die stärksten Naturen zu lautem Jammer zwingen. Selbstlos und mutig erfüllen die Aerzte, Wärter und Pflegerinnen ihre schwere Pflicht, indem sie die Dürstenden laben und den von eiskalten Schauern Gepeinigten durch wollene Decken, warme Wickel und heiße ins Bett gelegte Krüge etwelche Linderung bringen. Die Behandlung mit innern Mitteln scheint dagegen ziemlich zurückgetreten zu sein. — Auch Geistliche waren zur Stelle und standen Tag und Nacht den Kranken und Sterbenden mit religiösem Troste bei. Es waren Geistliche beider Bekenntnisse, denn die Katholiken bildeten schon damals einen ansehnlichen Bruchteil der Bevölkerung und waren besonders in den vermögenslosen Klassen stark vertreten, die, wie wir wissen, von der Cholera am schwersten zu leiden hatten. Wer hat wohl von allen diesen, die den Kranken dienten, die größte Aufopferung an den Tag gelegt? Wer weiß, vielleicht die beiden namenlosen Wäscherinnen, die unverdrossen und pflichtgetreu das nicht nur widerwärtige, sondern namentlich auch recht gefährliche Geschäft der Reinigung und Desinfektion der von den Kranken mitgebrachten Kleider und der immer wieder verunreinigten Bettwäsche besorgten.

Wohl an die Hälfte der Betten waren zu Zeiten mit spanischen Wänden umstellt; dahinter lagen in tiefer Erschöpfung die schon vom Tode Gezeichneten, deren Anblick den andern erspart werden sollte. An ihrer immer tonloser werdenden heisern Stimme, die schließlich zu einem qualvollen Flüstern erstarb, hatte der Arzt das Nahen des Endes erkannt. Erkaltet ganz und wie erstorben war ihre Haut; ihr Herzschlag wurde immer schwächer und eilends schritt die allgemeine Vergiftung fort, die wegen der ungeheuren Verluste an Körperflüssigkeit und des Aufhörens der Harnabsonderung sie ergriffen hatte. Ihre Gesichter waren verfallen und grau wie Blei, und tief in den Höhlen lagen die Augen, die immer mehr sich umflorten, bis sie im Tode gänzlich erloschen.

Es waren 92, die so im Choleraspital der Seuche erlagen, 52 Männer und 40 Frauen, von den im ganzen 207 Kranken, die dort bis zum 6. Oktober verpflegt wurden, an welchem Tage nach Erlöschen der Krankheit das Notspital geschlossen werden konnte. Wie furchtbar r a s c h die Seuche meistens verlief, wenn sie als richtiger, starker Choleraanfall auftrat, das zeigt die Tatsache, daß von den 92 Toten des Choleraspitals mehr als die Hälfte innerhalb 24 Stunden seit der Erkrankung und 28 Kranke sogar innerhalb 6 Stunden verschieden.

Im Vergleich mit den Fällen, die von der ärztlichen Privatpraxis zu Hause behandelt wurden, weist das Choleraspital ein auffallend günstiges Verhältnis der Genesungen zu den Todesfällen auf: im Spital auf 207 Kranke 92 Tote, in der Privatpraxis auf 192: 113. Es ist dies zweifellos der besseren und zweckmäßigern Pflege und der genauen, stündlich fortgesetzten ärztlichen Aufsicht und Behandlung zuzuschreiben, die im Spital wie kaum in einer Privatwohnung stattfand. Wie elend aber ist ungepflegt zu Hause gar mancher zu Grunde gegangen! —

II. Die Stadtgesundung im Allgemeinen.

Die Qualen und der bittere Tod aller der Cholera-Opfer sind aber nicht vergeblich gewesen. Wie früher schon angedeutet, hat nämlich gerade die Cholera den Anstoß zum großen Gesundungswerk in unserer Stadt gegeben, das wir im folgenden noch kurz betrachten wollen. Es wird dabei wiederum nicht selten von wenig anmutigen Gegenständen die Rede sein müssen, und häufig werden üble Gerüche aufsteigen. Die ernsthafte Geschichtsschreibung darf jedoch sich dadurch nicht abschrecken lassen, mit diesen Dingen sich zu beschäftigen; denn allzugroß, ja fürchterlich ist ihre Wichtigkeit für das Gedeihen des Gemeinwesens.

Nach dem Erlöschen der Seuche führte der Cholera-Ausschuß die dringendsten Gesundungsarbeiten weiter fort: er ließ die Rinnen im Birsigbette gut im Stand halten und den Winter 1855/56 hindurch die sämtlichen Dohlen der Stadt, soweit ihm deren Verlauf bekannt war, gründlich ausputzen. Auch leitete er die Erstellung eines genauen Dohlenplanes in die Wege, da nur durch einen solchen ein Ueberblick über die unterirdischen Verhältnisse zu gewinnen war.

Am 22. April 1856 erstattete der Cholera-Ausschuß nach Beendigung seiner Tätigkeit seinen zweiten und letzten Bericht an die Regierung, den klassischen Generalbericht, in dem er alle seine Erfahrungen und Vorschläge zusammenfaßte. Dieser von Gottlieb Bischoff geschriebene Generalbericht ist, ich möchte sagen die wissenschaftliche Grundlage, auf der das gesamte Basler Gesundungswerk sich aufgebaut hat. In ihm wird an Verbesserungen fast alles das schon verlangt, was heute, nach 70 Jahren, endlich erreicht ist.

Unter ausführlicher und rücksichtsloser Darlegung aller gesundheitlichen Mißstände Basels wiederholt der Generalbericht mit größter Entschiedenheit jene bereits erhobenen Forderungen, führt sie weiter aus und stellt noch eine Reihe neuer auf. Wir geben hier nur die wichtigsten wieder; sie lauten:

Gründliche Korrektion des Birsigs durch gänzliche Entlastung von allen Abgängen und Herstellung eines ihm guten Abfluß gewährleistenden Bettes. Völlige Ueberbindung der bisher den Privaten überlassenen Straßenreinigung und Kehrichtabfuhr an den Staat, der diese Geschäfte durch eigene Angestellte besorgen soll. Vor allem aber Erstellung eines Dohlensystems, an welches sämtliche Häuser zwangsweise angeschlossen werden; abtrittlose Häuser sind nicht mehr zu dulden. Das Dohlennetz muß die Gewähr dafür bieten, daß keine Abfallstoffe mehr wie bisher aus den unterirdischen Kanälen entweichen und die Umgebung vergiften können. Ohne jede Ausnahme muß es allen Abgang der ganzen Stadt in sich aufnehmen und sicher fortschaffen. Durch streng beaufsichtigte staatliche Angestellte ist es andauernd in gutem Stande zu halten. Mit andern Worten: der Generalbericht verlangt genau die Kanalisation, die wir heute haben. Ferner: die Reinlichkeit der Straßen soll durch Erstellung einer genügenden Zahl öffentlicher Aborte und deren peinliche Sauberhaltung und andererseits durch strenge Bestrafung aller Straßenverunreinigung sichergestellt werden. Die Schlachthäuser, sowie alle Gewerbe, die man damals mit Recht oder Unrecht als gesundheitsschädlich ansah, wie Seifen- und Kerzensiedereien oder Lumpen- und Knochenhandlungen, sind aus der Stadt zu entfernen. Was die Ernährung betrifft, so ist vor allem eine großzügige Versorgung mit gesundem Trinkwasser zu schaffen. Mit einer beständigen Lebensmittelpolizei ist durch die Anstellung eines öffentlichen Chemikers der Anfang zu machen; dieser Beamte hat Nahrungsmittel, die ihm von Behörden oder Privaten zur Prüfung vorgelegt werden, auf ihre Gesundheitsschädlichkeit zu begutachten. Die Zahl der Haustiere in der Stadt ist möglichst zu beschränken, die Schweine sind ganz zu verbannen, das Halten von Kleinvieh und Geflügel von einer Bewilligung abhängig zu machen. Offene Misthaufen, deren es damals noch weit über hundert in der Stadt gab, sind nicht mehr zu dulden. Um die entsetzliche Ueberfüllung der Kost- und Schlafgängereien, vornehmlich mit Fabrikarbeitern, abzustellen, sollen alle diese Unternehmungen ebenfalls der staatlichen Beaufsichtigung und Bewilligung unterliegen.

Wir sehen: der Ausschuß stellt sich ganz unzweideutig auf den Standpunkt, die öffentliche Gesundheit sei so wichtig, daß es nicht wie bisher den Privaten überlassen bleiben dürfe, durch ihr Verhalten sie zu fördern oder ihr zu schaden. Mehrmals betont der Bericht, den geradezu schrecklichen Zuständen könne nur durch das Eingreifen des Staates ein Ende gemacht werden. Und zu diesem Behufe, zum Nutzen der Allgemeinheit, dürfe der Staat sich nicht scheuen, ganz rücksichtslos und auch gegen den Willen des Einzelnen in die Privatverhältnisse einzugreifen. Also dieselbe Anschauung, die wir schon im schweizerischen Eisenbahnwesen dessen baslerische Begründer vertreten sahen. Das Bekenntnis zu ihr ist auch hier wieder besonders bemerkenswert in Anbetracht der Ansichten jener Zeit, die jeder Ausdehnung der staatlichen Machtbefugnisse feindselig gegenüberstanden.

Der Generalbericht des Cholera-Ausschusses schließt mit den hochsinnigen und wahrhaft prophetischen Worten: „Die Cholera soll uns zum Bewußtsein gebracht haben, daß bei uns vieles zu verbessern ist, und daß wir das nicht versäumen dürfen, ohne uns späterer Zeit gegenüber schwerer Verantwortung schuldig zu machen. Das überstandene Uebel soll uns den festen Willen und die Ausdauer geben zur Beseitigung der erkannten Mißstände. Dann ist die Cholera trotz schweren Opfern, unter welchen die finanziellen am wenigsten in Betracht kommen, ein Segen für unsere Stadt gewesen, den einst noch spätere Geschlechter unserer Generation danken werden."

Dem damals noch mehr als heute geübten Basler Brauche gemäß, die Staatsgeschäfte von möglichst vielen Kommissionen vorberaten zu lassen, ernannte die Regierung auch eine solche, unter dem Vorsitze des Ratsherrn Karl Sarasin, zur Begutachtung der Vorschläge des Cholera-Ausschusses.

In ihrem Berichte vom Oktober 1858 konnte diese Kommission mitteilen, daß seither schon einiges wenige an Gesundungsmaßnahmen verwirklicht worden war, und zwar vor allem in den von der Cholera am schlimmsten heimgesuchten Stadtteilen. Die namentlich bei niederem Wasserstande des Rheines abscheulichen Abtrittverhältnisse der Rheingasse und des Lindenberges waren durch die Anlage von Dohlen in Ordnung gebracht worden. Auch hatte man, den Ansichten jener Zeit gemäß, wonach sich die Cholera und ähnliche Krankheiten nicht weniger als durch das Wasser auch durch die verdorbene Luft verbreiten sollten, mit der Niederreißung eines Hauses in jener Gegend für gesunde Atmung gesorgt. Der Stadtplan, der das gesamte bis anhin bestehende Dohlennetz verzeichnete, ging seiner Vollendung entgegen und sollte 1859 fertig vorliegen, und 1857 war das Amt des öffentlichen Chemikers geschaffen worden. Im Jahre 1856 hatte auch der Kleine Rat beschlossen, wenigstens die Errichtung *neuer* Schweineställe in der Stadt nicht mehr zu gestatten.

Zwar suchte die Kommission das Bestreben des Ausschusses, dem Staate zur Durchführung der Gesundheitspolizei fast unbeschränkte Macht zu verleihen, ein wenig zu bremsen: „Wir wollen keinen Polizeistaat und keine fühlbar und lästig werdende Bürokratie." Sie schlug deshalb die Milderung einiger vom Ausschuß vorgeschlagener Maßnahmen vor; besonders das liebe Hausschwein wollte sie dem Bürger nicht ganz entziehen. Jedoch in den wichtigsten und eingreifendsten Forderungen war sie mit dem Ausschuß ganz einig. So beantragte auch sie, um nur das Wesentlichste zu nennen, die Birsigkorrektion, die völlige Kanalisation und die Verlegung der ungesunden Gewerbebetriebe und Schlachthäuser vor die Stadt. Hier ging sie sogar noch weiter: sie machte darauf aufmerksam, daß neben den Schlachthäusern noch viele private Metzgereien beständen und beantragte, daß auch deren gesamter Betrieb mit Ausnahme des Fleischverkaufes fortan ausschließlich nur in jenem neu zu erbauenden Schlachthaus stattfinden dürfe. Mit Recht auch wies sie darauf hin, daß das bis jetzt inmitten der Stadt und in voller Öffentlichkeit geübte Schlachten auf die eifrig zuschauenden Kinder verrohend wirken müsse.

In ihrem Schlußwort sah sie dann allerdings ein wenig gar zu hoffnungsfroh in die Zukunft: „Vergessen wir nicht, daß wir nicht für Jahrzehnte, sondern für Jahrhunderte bauen sollen . . . Wenn alle die Reformen, die wir heute anstreben, innerhalb zehn Jahren zu Ende gebracht werden können,

so ist nicht zu viel Zeit darauf verwendet worden." — Es sollte nicht nur zehn, sondern noch an die fünfzig Jahre gehen.

Das durch die Cholera in Fluß gebrachte Gesundungswerk ruhte zwar fortan nicht mehr. Jedoch erstreckte es sich anfangs auf mehr nebensächliche Dinge und schritt zuerst nur langsam fort. Es bedurfte einer zweiten furchtbaren Mahnung, bis es sich dann den Hauptsachen zuwandte und eine schnellere Gangart annahm.

Noch vor dem Ausbrechen der Cholera hatte der Ausschuß die Kehrichtabfuhr durch die staatlichen „Glöckliwagen" ins Werk gesetzt und diese, anfänglich auf die Straßen des Birsigtales beschränkt, fand alsobald solchen Anklang, daß sie dort nicht nur fortdauerte, sondern sich nach und nach auf die ganze Stadt ausbreitete. Dagegen wurde die Straßenreinigung, die gleicherweise zur Cholerazeit in der Altstadt durch den Staat besorgt worden war, bald nach dem Erlöschen der Krankheit wieder den Hausbesitzern überlassen. Im allgemeinen besorgten diese das Geschäft recht lässig, und nur die öffentlichen Plätze, sowie die größere Sorgfalt erheischenden Straßen, die nach den Regeln des schottischen Ingenieurs Mac Adam erbaut wurden, erfreuten sich einer größern Sauberkeit, da ihrer sich staatliche Straßenreiniger annahmen. Deren Tätigkeit dehnte sich allerdings mehr und mehr aus, da immer häufiger Makadamstraßen erstellt wurden. Die erste Straße alter Art, die auf Begehren der Anwohner im Jahre 1884 der Staat gegen eine Gebühr der Hausbesitzer zu reinigen begann, war die Greifengasse. Die Neuerung gefiel und wurde bald auf Eisen- und Sporengasse ausgedehnt; seit 1891 werden sämtliche Straßen der Stadt durch das Baudepartement gereinigt. Ihre Sauberhaltung ist durch Erstellung einer genügenden Zahl von öffentlichen Aborten und eine strengere Reinlichkeitspolizei ganz wesentlich gefördert worden.

Im Mittelalter hatten sich die Begräbnisplätze Basels im Herzen der Stadt bei den Kirchen befunden; erst anfangs des 19. Jahrhunderts hatte man wegen der beginnenden Bevölkerungsvermehrung mit ihrer Verlegung an die Stadtmauern begonnen. Je stärker Basel aber anwuchs, um so mehr erwiesen sie sich als zu klein und immer dringender wurde die Erstellung von wenigen großen Gottesäckern vor der Stadt draußen gefordert. Der Wunsch wurde ziemlich spät erfüllt: 1868 wurde der Kannenfeld- und 1872 der Wolfgottesacker eröffnet; der Horburggottesacker folgte etwa zehn Jahre später. Früher betrachtete man solche Verlegungen als einen großen gesundheitlichen Fortschritt. Nach den heutigen Anschauungen der Wissenschaft dagegen sind auch in diesen Dingen viel weniger die Toten als die Lebendigen zu fürchten. Die freien Plätze aber, die, durch die Gottesäcker ausgespart, auf diese Weise gewonnen und zu öffentlichen Anlagen gemacht wurden, sind zweifellos als ein gesundheitlicher Gewinn zu schätzen. Es sei an den Botanischen Garten erinnert, der auf dem Platz des ehemaligen Spalengottesackers sich erhebt, oder auf die kleine Gartenanlage im Kreuzgang des Münsters, der 1861 als Begräbnisstätte geschlossen wurde.

Nicht hoch genug dagegen kann für die öffentliche Gesundheit angeschlagen werden, daß nach und nach die zur Cholerazeit noch so bedenklichen Verhältnisse in den Schlaf- und Kostgebereien verbessert, auch an die Wirtschaften in sanitärer Beziehung immer höhere Anforderungen gestellt und daß mit der Entfernung der unsaubern Gewerbe aus der Stadt ebenfalls bald nach der Cholerazeit begonnen wurde. All diese Verbesserungen geschahen gestützt auf neuerlassene Gesetze und Verordnungen, welche die Lehren der Cholera nach Möglichkeit berücksichtigten. Es waren hauptsächlich das Gesetz vom 18. Januar 1864 über das Sanitätswesen und die Gesundheitspolizei, dem am 9. Juli gleichen Jahres eine Sanitätspolizei-Verordnung folgte, und das Hochbautengesetz vom 4. April 1864, das eine Reihe gesundheitlicher Bestimmungen für das Bauen von Wohnungen aufstellte. Einzelne Bestimmungen der jetzt über 60jährigen Sanitätspolizeiverordnung bestehen heute noch. Mit dem Gesetz über die Erweiterung der Stadt vom 27. Juni 1859 und dem über Anlage und Korrektion von Straßen und das Bauen an denselben vom

29. August des gleichen Jahres haben wir uns nicht hier, sondern bei der Baugeschichte Basels zu beschäftigen, die der Verfasser im nächsten Neujahrsblatt zu behandeln gedenkt. Doch sei hier bemerkt, daß die durch diese Gesetze in die Wege geleitete Entfestigung und Erweiterung der Stadt, die gesundere Wohngelegenheiten schuf und Basel in den öffentlichen Anlagen seine großen Lungen gab, zu seiner Gesundung mächtig beigetragen hat. Die Bau- und Gesundheitsbehörden arbeiteten sich bei der Anwendung all dieser neuen Vorschriften immer besser in die Hände, und so nahm deren Wirksamkeit langsam, doch anhaltend zu. Schon vor der Cholera, im Jahre 1854, wurde eines der allergefährlichsten gesundheitsschädlichen Gewerbe vor die Stadt verbannt: die Wasenmeisterei, die sich mit der Beseitigung und Verwertung von Tierleichen befaßte. Bis jetzt hatte sie der Henker in seiner Wohnung am Kohlenberg betrieben; doch nun wurde sein Haus dort entfernt und an dessen Stelle die heute noch stehende Leonhardsschule hingebaut. Die Wasenmeisterei kam nach der äußern Hegenheimerstraße. Sie ist etwa fünfzig Jahre lang dort geblieben und dann an ihren jetzigen Platz an der Fabrikstraße verlegt worden. Die unverwertbaren Tierleichen werden jetzt nicht mehr begraben, sondern verbrannt. Dann wurden, um nur Weniges zu nennen, der Verkauf und die Verarbeitung von stinkenden Stoffen, wie Lumpen und Knochen, Seife- und Kerzenfabriken, Käsemagazine, Gerbereien und ähnliches, mehr und mehr aus der Stadt entfernt, nach Möglichkeit das Halten von Vieh eingeschränkt und die bestehenbleibenden Ställe verbessert. Die leidigen offenen Misthaufen auf den Straßen verminderten sich dadurch und 1875 konnte gemeldet werden, daß sie so ziemlich verschwunden und die Schweineställe seit der Cholerazeit auf reichlich die Hälfte zurückgegangen seien. Heut sind, man darf wohl sagen, all diese Dinge befriedigend geordnet.

In den Jahren 1867 bis 1870 erbaute man das neue Schlachthaus vor dem St. Johanntor, und 1871 wurde als letzte der drei Scholen oder Schlachthäuser in der Stadt die Große Schol am Marktplatz geschlossen, nachdem im Jahre 1869 das bisher städtische Schlachthauswesen in der Hauptsache dem Staat unterstellt worden war. Es kostetete keine geringe Mühe, den Widerstand der Metzger gegen all das zu brechen, die eine Beeinträchtigung ihres Gewerbes befürchteten und auf ihre alten Zunftvorrechte pochten. Vom Mittelalter her bestanden damals noch 25 Metzgerlehen, die ihren Inhabern das Recht des Schlachtens verliehen. Nach langen und schwierigen Verhandlungen gelangte der Staat zu einer Vereinbarung mit den Metzgern: er kaufte ihnen die Lehen für insgesamt 10,000 Franken ab, bei Weitem nicht so viel, als die Berechtigten ursprünglich verlangt hatten. Mit der Schließung der Scholen und mit dem ungefähr gleichzeitig ergehenden Verbote des Schlachtens größerer Tiere in der Stadt war wieder ein bedeutender Schritt in der Gesundung nach vorwärts getan, indem jetzt wenigstens eine der ärgsten Verunreinigungsquellen der Stadt und namentlich des Birsigs entfernt war. Die sämtlichen beim Schlachten sich ergebenden Abfälle gehen fortan unmittelbar in den Rhein, in dessen großer Wassermenge sie unschädlich werden und wie alles übrige Hineingeleitete sofort aus dem Bereiche Basels verschwinden. Ein weiterer großer Vorteil liegt darin, daß seither die gesamten Schlachtungen der ganzen Stadt an einem einzigen Orte stattfinden und so unter strenger amtlicher Aufsicht gehalten werden können. Erst damit ist eine richtige Durchführung der Fleischschau gewährleistet worden, die den Verkauf von gesundheitsschädlichem Fleisch verhindert.

III. Die Vorbereitung der Kanalisation.

Was aber den hauptsächlichsten Uebelstand, die Trinkwasser- und die Entwässerungs- oder Kanalisationsverhältnisse betraf, so geschah noch reichlich zehn Jahre lang nach der Cholera nichts Rechtes. Es ist wohl vornehmlich die von jeher in Basel schwer ins Gewicht fallende Scheu vor großen Kosten gewesen, die es verschuldet hat, daß man auf diesem wichtigsten Gebiete so lange sich mit weniger als nur halben Maßnahmen begnügte.

Zur Cholerazeit galt noch die Dohlenordnung von 1741; nach weit über hundertjährigem Bestande selbstverständlich vollkommen veraltet wurde sie am 21. August 1858 durch eine neue abgelöst. Doch hatte diese nur einen sehr beschränkten Wirkungskreis und war in keiner Weise geeignet, die allgemeinen Mißstände abzustellen, indem sie nur für die damals eben erst erstellte Dohle im Kleinbasel galt und für solche, die etwa künftig gebaut würden. Ein Anschlußzwang für die Abtritte war nur in Fällen vorgesehen, die ganz ausnehmend schlimm lagen und deren Fortbestehenlassen man unter keinen Umständen verantworten konnte. Für alle andern, also in Wirklichkeit fast für die sämtlichen Aborte der Stadt, waren nach wie vor Senkgruben vorgesehen. An dieser Lage der Dinge änderte auch die Dohlenordnung vom 20. März 1865 nicht viel, die jetzt an Stelle der nur provisorisch erlassenen von 1858 trat. Wohl führte sie eine Aufsicht des Staates über die zu jener Zeit noch in der großen Mehrzahl befindlichen Privatdohlen und die Verpflichtung ihrer Eigentümer ein, gegebenenfalls die Verbindung mit Dohlen zuzulassen, die der Staat hauptsächlich zu Schwemmzwecken bauen würde. Allein die Erstellung solch staatlicher Dohlen in größerer Zahl war keineswegs vorgesehen, und alle Dohlen insgesamt waren auch nach dieser neuesten Verordnung ausschließlich für die Ableitung von Abwasser bestimmt: Regen-, Küchen-, Brunnen-, Wasch- und Badewasser; für den Abfluß von Abtritten jedoch nur in den ganz seltenen Ausnahmefällen, die schon die Dohlenordnung von 1858 ins Auge gefaßt hatte. Die alte Durchseuchung des Stadtbodens und der ihm entspringenden Brunnen durch die menschlichen Abgangsstoffe blieb demnach so gut wie unverändert bestehen. Man nahm diese Zustände, wie seit jeher, als etwas Unabänderliches hin und pflegte zum Beispiel nicht sonderlich sich aufzuregen, wenn bei den häufigen Stauungen des ebenfalls als Kloake benützten Rümelinbaches der Inhalt der Abtritte in den Kellern der Umgebung herumlief. Die Cholera kam zwar nicht mehr nach Basel, obschon sie 1865 noch einmal hart vor der Türe stand; doch hatte die Stadt unter andern ansteckenden Krankheiten schwer zu leiden.

Wir wollen dabei absehen von Scharlach, Diphtherie und Masern, die immer wieder auftraten. Und ebenso von den schwarzen Blattern oder Pocken, die wahrscheinlich deshalb nie gänzlich auszurotten waren, weil der seit 1837 bestehende Impfzwang nie streng gehandhabt wurde und außerdem die Wiederholung der Impfung nicht in sich schloß. Sie wurde erst 1875 vorgeschrieben. Schon 1882 aber wurde der ganze Impfzwang überhaupt durch Volksabstimmung abgeschafft. Auch von der Tuberkulose sei hier nicht weiter die Rede, die zwar erst in den letzten 50 Jahren tiefer erforscht und erkannt worden ist, aber zweifellos schon seit sehr langer Zeit auch in Basel auftrat und viele Opfer forderte.

All diese eben genannten Krankheiten sind in Bezug auf Entstehung und Weiterverbreitung völlig verschieden von der Cholera, so gut wie die erst später als eigentliche Seuche aufgetretene Grippe. Das Ansteckungsgift von Scharlach, Diphtherie, Masern, Pocken, Tuberkulose, Grippe gelangt wie das noch manch anderer Krankheit nicht mittelst der Verdauungswerkzeuge in den Körper des Menschen, und deshalb hängt Gedeih und Verderb jener Seuchen nicht von den Trinkwasser- und Kanalisationsverhältnissen ab.

Wohl aber trifft dies beim Typhus zu, dannzumal im Volke Nervenfieber, in leichtern Fällen Schleimfieber genannt. Die ärztliche Wissenschaft aber bezeichnet diese Krankheit als Abdominaltyphus, weil sie, genau wie die Cholera, im Abdomen oder Unterleib ihren Sitz hat, genau wie die Cholera eine Krankheit der Verdauungswerkzeuge ist. Deshalb verbreitet sie sich auch ganz gleich wie die Cholera weiter: durch das Trinkwasser. So ist uns ohne weiteres klar, weshalb der Typhus seit Menschengedenken in Basel einheimisch war und niemals gänzlich erlöschen wollte. Und alle paar Jahre flackerte er zu großen Epidemien, zu Massenerkrankungen auf. Die ärgste und bei weitem verheerender als die Cholera von 1855 war die Typhusepidemie von 1865/66, die ihren Mittelpunkt wie jene am Lindenberg und dann auch am Gebergäßlein hatte: fast 4000 Einwohner wurden von ihr ergriffen und etwa 400 starben. Der Typhus beherrscht in der ganzen Zeit von 1848—1875 ganz überragend das Basler Krankheitsbild: die Jahre 1865—1872 weisen allein etwa 6500 Fälle auf. Nur wenige Städte sind je so stark wie Basel vom Typhus heimgesucht worden.

IV. Die Wasserversorgung.

Geradezu verschlimmert wurden aber die Verhältnisse durch die eben im Jahre 1866, zur ärgsten Typhuszeit, einsetzende Versorgung der Stadt mit Grellingerwasser. Wohl war es in keiner Weise gesundheitsschädlich und demjenigen der in der Stadt entspringenden Lochbrunnen weit vorzuziehen, allein die Schwierigkeiten, die sich wegen des Abflusses des nun plötzlich in viel reichlicherer Menge vorhandenen Wassers ergaben, brachten jetzt auch weitern Kreisen zum Bewußtsein, was den Sachkundigen längst bekannt war: Daß in engem, ja unlöslichem Zusammenhange mit der Frage der Kanalisation diejenige der Wasserversorgung stand, daß eine die andere bedingte. Sollte ein Dohlennetz unter der ganzen Stadt erstellt und alle Häuser zwangsweise daran angeschlossen werden, so mußte Wasser in reichlichem Maße vorhanden sein, um die Abgänge erstens aus den immer stärker bewohnten Häusern in die Kanäle und zweitens aus den Kanälen in den Rhein sofort und vollständig wegspülen zu können. Und andererseits: waren die Häuser mit viel Wasser versehen, so vermehrten sich natürlich in gleichem Maße die Wasserabgänge aus ihnen. Das trat denn auch ein, sowie die Versorgung mit Grellingerwasser begann. Wo diese hinkam, da wurde nicht nur in den Privathäusern, sondern auch in Wäschereien und ähnlichen Gewerben bedeutend mehr Wasser gebraucht, und nun fehlte es ihm an genügender Gelegenheit zum Abfluß. Besonders unangenehm wurde dies bei Häusern empfunden, die für ihre Abtritte bereits die Wasserspülung eingerichtet hatten, aber an keine Dohle angeschlossen waren. Die Abtrittgruben füllten sich unter solchen Umständen viel rascher als früher an und überliefen nun entweder, weil der Hausbesitzer die Kosten der häufigen Entleerung scheute, oder aber sie verursachten ihm Auslagen von einer Höhe, die mit denen nicht zu vergleichen waren, welche die Kanalisation erfordert hätte. Mangels einer solchen drang jetzt überall in den schon längst vergifteten Boden massenhaft aus den Häusern abgehendes Wasser ein und vermehrte und verallgemeinerte die Durchdringung des Untergrundes mit den Fäulnis- und Krankheitsstoffen. Damit wurde auch das Wasser der in der Stadt entspringenden Quellen noch mehr verschlechtert. Schon während der großen Typhusepidemie von 1865/66 hatte der öffentliche Chemiker das Trinkwasser jeglicher Herkunft des öftern untersucht; dabei hatte sich besonders das jener Lochbrunnen als ausnehmend gefährlich erwiesen. Es wurden deshalb von der Mitte der 1860er Jahre an bis 1875 eine große Zahl dieser Lochbrunnen und ebenso einige Sodbrunnen gänzlich geschlossen. So wohltätig diese Maßnahme war: auch sie brachte selbstverständlich keineswegs eine durchgreifende Besserung. Ein weiterer durch die Wasserversorgung verursachter schwerer Uebelstand war, daß die aus dem unkanalisierten Untergrund der Hochflächen ins Birsigtal hinabdringenden großen Wasserabgänge andauernd die Keller der Altstadt überschwemmten.

Nichts anderes konnte dem allem abhelfen als die Kanalisation. Verlassen wir sie nun aber für kurze Zeit und wenden wir unser Augenmerk der jetzt ins Leben tretenden neuen Basler Wasserversorgung zu, die für die Gesundung unserer Stadt kaum weniger bedeutungsvoll gewesen ist.

Seit unvordenklicher Zeit hatte Basel in der Gestalt von 61 öffentlichen Brunnen seine einzige, jedoch nach früheren Begriffen gute Wasserversorgung. Seit der mit etwa 1820 beginnenden Bevölkerungsvermehrung wurde sie immer ungenügender, was die Gesamtmenge, und, wie wir gesehen, auch immer bedenklicher, was die Beschaffenheit des von den Lochbrunnen gelieferten Wassers betraf.

Es war dies Wasser, das sich in den Hochebenen links und rechts vom Birsig sammelte. Dann floß es unterirdisch auf dem undurchlässigen blauen Letten dahin, der 10—20 Meter unter der Erdoberfläche sich zum Rhein und Birsig hinabsenkt, und trat dann unten als Quellen zu Tage. In den 1860er Jahren waren die hauptsächlichsten dieser Quellen, die „Lochbrunnen" genannt wurden, folgende: beim jetzigen Stadthaus, etwas weiter oben an der Schneidergasse, beim Markt, am Steinenberg, am Gerberberg und endlich unweit vom Birsigsteg in der Nähe des Steinentors; diese Quelle hieß der „Kalte Brunnen".

Daneben gab es in der untern Stadt noch viele private, in Häusern befindliche Sodbrunnen, die vom Grundwasser des Birsigtales gespeist wurden, und ebenso bestanden im Kleinbasel Sodbrunnen, die Grundwasser des Wiesentales schöpften. Natürlich erzeigten diese Sodbrunnen auf Stadtboden die gleichen gesundheitlichen Nachteile wie die Lochbrunnen.

Neben diesem, dem Boden der Altstadt entstammenden Wasser verfügte Basel aber auch über solches, das ihm von außen in Leitungen zugeführt wurde. Die meisten öffentlichen Brunnen, und jedenfalls alle auf den beiden Hochflächen, wurden von den uralten Wasserwerken St. Alban, Gundeldingen, Münster, Steinen, Spalen und Riehen gespeist, welche die Quellen fast der ganzen nähern und nächsten Umgebung Basels erfaßten. Ihr Wasser war mit wenigen Ausnahmen vom ärztlichen Standpunkt aus nicht zu beanstanden. Doch trotzdem blieb die öffentliche Gesundheit unverändert schlecht, weil in der innern Stadt die Ansteckungsherde der jetzt noch mehr als früher benutzten Lochbrunnen andauernd weiterwirkten.

Dieses ganze Brunnwesen war von jeher im Eigentum oder doch unter der Aufsicht der Stadt gestanden, und ist trotz allen Veränderungen des Staatswesens seit der französischen Revolution bis 1875 städtische Angelegenheit geblieben. Erst in diesem Jahre ist die Wasserversorgung der Stadt Basel der kantonalen Verwaltung unterstellt worden. Der öffentliche Betrieb bewies sich aber leider auch hier wie bei so manch anderer Gelegenheit nicht beweglich genug, um den Bedürfnissen neuer Verhältnisse von sich aus und rechtzeitig nachzukommen; er überließ darin Privaten den Vorrang.

Den ersten Anstoß zu einer besseren Wasserversorgung gab ein Zimmermeister Merke in Basel. 1863 erwarb er in Spekulationsabsicht Quellen bei Angenstein im Birstal; die Stadt kaufte sie ihm bald darauf ab. Wenig später sicherten sich Nationalrat Kaiser in Grellingen und Ziegler-Thoma in Basel aus dem gleichen Beweggrund eine Anzahl Quellen in der Umgebung von Grellingen, verbanden sich mit dem Chef des Hauses Leonhard Paravicini in Basel und ließen sich die Konzession zur Leitung jener Quellen nach Basel geben. Am 5. Oktober 1864 konstituierte sich die „Basler Wasserversorgungsgesellschaft" und schloß im gleichen Jahre einen Vertrag mit den städtischen Behörden über die Belieferung Basels mit Grellingerwasser. Die Arbeiten zur Fassung der Quellen unter Ingenieur Lang von Zürich begannen am 9. Januar 1865 und dauerten bis in die ersten Monate des Jahres 1866. Neben zwei in der Nähe von Grellingen entspringenden Quellen wurden hauptsächlich solche gefaßt, die in den östlich vom Dorfe gelegenen Nebentälern zu Tage traten: im Kaltbrunnen- und vornehmlich im Pelzmühletal. Der oberste Leiter der gesamten Bauarbeiten war Oberbaurat Moore, ein Engländer, der Erbauer der Berliner Wasserwerke. Unter namhafter Geldbeihilfe der Stadt wurde nebst dem Wasser von Grellingen auch das ihr gehörende von Angenstein in gemeinsamer Leitung zunächst nach dem Bruderholz geführt, um ihm den nötigen Druck zu verschaffen, und dort in einem 4000 Kubikmeter fassenden Reservoir aufgespeichert. Von dort aus gelangte es durch ein nach Groß- und Kleinbasel gelegtes Röhrennetz, an das die Haushaltungen sowie Hydranten angeschlossen waren, bis in die höchsten Häuser aller Stadtteile.

Am 4. April 1866 wurde die Wasserversorgung der Stadt durch die Grellinger- und Angensteinerquellen eröffnet. Das Wasser, das sie lieferten, kam zwar nach allgemeiner damaliger Ansicht reinem Quellwasser nicht gleich und war, wie sich der große Kanalisationsratschlag der Regierung vom 1. Februar 1875 — wir werden auf ihn noch zu reden kommen — ausdrückte, „nicht das, was wir hierzulande unter gutem Trinkwasser verstehen. Es kann jedoch nicht nur zum Kochen, sondern ganz unbedenklich auch als Trinkwasser verwendet werden". Im Grellingerwasser haben sich denn auch wirklich nie Krankheitskeime nachweisen lassen. „Denen aber", fährt der Ratschlag fort, „die dieses Grellingerwasser nicht trinken wollen, bleibt immer noch das Quellwasser der Brunnen der Stadt. Der Bezug reinen Trinkwassers bleibt uns also nicht nur unverkümmert, sondern er wird wesentlich erleichtert. Werden einmal unsere öffentlichen Brunnen nicht mehr von Wasser- und Fegzübern in Beschlag genommen, und wird auch das Tränken des Viehs ganz aufgehört haben, so wird auch das lange Warten an den Brunnen wegfallen

und jedermann leicht und schnell sein Trinkwasser holen können." Das alles ist denn auch in kurzer Zeit so eingetroffen; nur ist die Ansicht immer mehr zurückgegangen, wonach das Wasser der aus den alten Wasserwerken gespeisten laufenden Brunnen allein ein richtiges Quell- und Trinkwasser sei.

Daß Wasser nun bis in die Häuser hineinkam, bedeutete eine ungeheure Neuerung. Seit grauer Vorzeit hatten die allermeisten Familien ihren gesamten Wasserbedarf über die Straße an den öffentlichen Brunnen in Kupfer- und Holzzübern holen müssen. Vermöglichere hatten ihn in einer großen „Stande" vom Wasserträger am Brunnen beziehen lassen. Beständig waren in der Küche jedes Hauses diese stets angefüllten Gefäße bereit gewesen, und sparsam war man mit dem Wasser umgegangen. Die Zuleitung des Wassers in die Häuser war für die meisten Hausfrauen eine gewaltige Erleichterung; sie waren dadurch vieler Mühe und großen täglichen Zeitverlustes enthoben. Doch gab es vielleicht unter ihnen oder den Mägden auch solche, die es bedauerten, nun nicht mehr alltäglich am Brunnen die Neuigkeiten austauschen zu können.

Die Verwaltung der Basler Wasserversorgung befand sich zuerst am Aeschenplatz, im damals neuen Hause an der rechten Ecke der Aeschenvorstadt, von außen gesehen, wo jetzt die Banque foncière ihren Sitz hat. Als ihr prachtvolles Wahrzeichen ließen die Wasserherren vor ihren Fenstern auf dem Aeschenplatz den Wasserstrahl des großen Springbrunnens hoch in die Luft emporsteigen, ein Schauspiel, um das uns manch größere und schönere Stadt beneidet hat. Daß man im Jahre 1908 diesen Springbrunnen eingehen ließ, wurde damit begründet, er sei zum Verkehrshindernis geworden. Auf jeden Fall ist es sehr zu bedauern, daß er an keinem andern Orte der Stadt wieder eingerichtet worden ist. 1879 siedelte die Verwaltung der Wasserversorgung nach ihrer Verstaatlichung an die Binningerstraße über, an den Platz der schon seit 1860 an ihren jetzigen Standort verlegten Gasfabrik.

Die Aktiengesellschaft für die Versorgung Basels mit Grellingerwasser bietet das bemühende Bild einer Privatunternehmung, die sich einer Sache von höchstem öffentlichen Interesse bemächtigt, und an der sie dann rücksichtslos persönlichen Gewinn auf Kosten der Allgemeinheit machen will. Ein schlagendes Beispiel für die Richtigkeit der in dieser Darstellung uns mehrfach begegnenden Ansicht, daß Unternehmungen dieser Art nur durch den Staat betrieben werden dürfen, wenn anders die Allgemeinheit gut dabei bestehen soll.

Dies zeigte sich unverweilt, als nun zu Beginn der 1870er Jahre die Durchführung der Schwemmkanalisation durch den Staat ernstlich ins Auge gefaßt wurde. Da mußte die Oeffentlichkeit das für die öffentliche Kanalisation benötigte Wasser unter allen Umständen in ihre Hände bekommen. Und zwar war diese Oeffentlichkeit jetzt nicht mehr die Stadt, sondern der Kanton; denn er, nicht die Stadt, wollte die Kanalisation erstellen und betreiben. „Der Staat", sagt der Kanalisationsratschlag, „kann die Hausbesitzer nicht anhalten, Wasser anzuschaffen und teuer zu bezahlen, das in irgend einer Form einer Privatgesellschaft gehört, die darauf angewiesen ist, daraus ein Geschäft zu machen, einen Nutzen zu ziehen, an den der Verbraucher beizutragen verpflichtet würde".

Die kantonalen Behörden, vor Allem die Kanalisationskommission, traten deshalb mit der Grellingerwasser-Aktiengesellschaft in Kaufverhandlungen ein. Dem Verwaltungsrate des gut gehenden Unternehmens stand Emanuel Burckhardt-Burckhardt vor; es gehörten ihm u. A. auch Oberst Rudolf Paravicini, Nationalrat Kaiser in Grellingen und der Architekt J. J. Stehlin-Burckhardt an. Schroff und hart erhob schriftlich und mündlich jetzt wiederum die Gesellschaft dieselben maßlosen Ansprüche, die schon einige Jahre zuvor den bereits damals geplanten Ankauf des Unternehmens durch die Stadt unmöglich gemacht hatten. Bald nahmen die Verhandlungen einen ungemein gereizten Ton an; es kam so weit, daß die Kanalisationskommisson der Aktiengesellschaft „die dem guten Takte und der Achtung gegen die Staatsbehörden widerstreitende Tendenz", eines ihrer hochfahrenden Schreiben vorhielt. Die Gesellschaft verließ sich darauf, daß ihr der Staat das Unternehmen um jeden Preis abkaufen m ü s s e, weil ohne Wasser

an die Kanalisation nicht zu denken war, und wollte diese Zwangslage benützen, um einen unerhört hohen Preis durchzusetzen. Der städtische Bauinspektor jener Zeit, Amadeus Merian, wirft ihr in seinen Lebenserinnerungen sogar vor, sie habe zu diesem Behufe unrichtige Tabellen über die Ergiebigkeit der Quellen aufgestellt. Doch haben wir bereits erwähnt, daß Merians Behauptungen nicht alle können unbesehen angenommen werden. Als die Gesellschaft den von ihr erstrebten Preis nicht erreichen konnte, schlug sie einen Gemeinschaftsvertrag vor, laut welchem sie Eigentümerin der Wasserversorgung geblieben wäre. Das wurde aber von der Behörde einhellig und mit der scharfen Begründung abgelehnt, „weil sowohl dieser Wucher am Publikum, als auch die Stellung, in die sich der Staat damit gegenüber einer Privatgesellschaft begeben würde, gleich unwürdig wäre".

Auf diesem toten Punkte angelangt schlug der Staat einen andern Weg ein: die Grellinger sollten durch ein Konkurrenzunternehmen mürbe gemacht werden. Seit 1872 wurde an Plänen für ein solches gearbeitet, und 1874 einigte sich die Kanalisationskommission auf ein Projekt, das in der Hauptsache von Ingenieur Bürkli von Zürich stammte: das Wasser sollte aus dem Rhein gewonnen werden, mit einem Pumpwerk auf der Breite. Auf Antrag der Kommission brach am 19. Oktober 1874 der Kleine Rat die Verhandlungen mit der Gesellschaft ab, und im Ratschlag vom 1. Februar 1875 beantragte er die Erstellung dieses Werkes, mit dem die ganze Stadt hätte versorgt werden können, und das somit den Staat von Grellingen gänzlich unabhängig gemacht hätte. Das half. Jetzt lenkte die Gesellschaft endlich ein, nicht zum mindesten unter dem Drucke der allgemeinen Erbitterung über ihr unschönes Gebahren. So wurde glücklich der unsinnige Zustand vermieden, daß in derselben Stadt zwei vollständige Wasserversorgungen nebeneinander gearbeitet hätten. Am 27. März 1875 kam eine Einigung zu Stande, wonach die Grellinger Wasserversorgung vom Kanton Basel-Stadt für den immerhin noch recht ansehnlichen Preis von Fr. 3,100,000.— gekauft wurde. Die Gesellschaft hatte zuerst etwa 7 Millionen verlangt. Am 15. Mai nahm der Kleine Rat, am 25. die Gesellschaft und am 27. der zu außerordentlicher Sitzung zusammenberufene Große Rat das Abkommen an, und der Großratspräsident, Staatsanwalt Burckhardt, der spätere Regierungsrat, bezeichnete diese Entschließung mit Recht als den würdigen Abschluß der alten Aera, deren Aufhören durch die Annahme der neuen Kantonsverfassung am 9. Mai 1875 entschieden worden war und die dann am 30. Juni 1875 mit dem Abtreten der alten Regierung, des Kleinen Rates, ein Ende fand.

So war nun Basel mit einer der Oeffentlichkeit gehörenden und nur dem öffentlichen Nutzen dienenden Wasserversorgung versehen. Doch waren damit die Uebelstände, die sich beim Grellinger Wasser schon bisher gezeigt hatten, nicht aus der Welt geschafft. Bei Regen und bei Schneeschmelze trübte es sich stark und nahm alsdann eine widerliche gelbe Färbung an. Vor allem aber kam es in Zeiten der Trockenheit vor, daß der Ertrag auf bloß ein Fünftel der durchschnittlichen Tagesleistung sank und dadurch empfindlicher Wassermangel entstand. Schon deswegen mußte man im Hinblick auf das unablässige Weiteranwachsen der Stadt auf die Beschaffung von mehr Wasser bedacht sein. Der städtische Bauinspektor Amadeus Merian hatte schon den Gedanken gehabt, das Grundwasser der Wiese zur Hilfe heranzuziehen. Schärfer und mit klarer Begründung brachte nun der Geologe und Zoologe Professor Karl Ludwig Rütimeyer von der hiesigen Universität diesen Plan vor. Auf dessen Rat begann man im Jahre 1878 zur Ergänzung des Grellinger Wassers und zu seinem Ersatz bei Regenwetter das Grundwasser des Wiesentales herbeizuziehen, indem man in den Langen Erlen einen Schachtbrunnen erstellte, aus dem das Grundwasser aus der Erde mit Pumpen heraufgesaugt und in das Stadtnetz gepreßt wurde. Die Ergebnisse waren von Anfang an so gut, daß dieses Pumpwerk in den Langen Erlen schon 1886 um einen zweiten Schachtbrunnen vergrößert und 1894 und 1895 ihm zwei weitere beigegeben wurden. 1901—1916 wurden oberhalb der Langen Erlen abermals fünf Saugbrunnen errichtet und eine große Schutzzone erstellt, welche die Verunreinigung des Grundwassers verhütet. Auch die Maschinenanlage

erfuhr jeweilen die entsprechende Erweiterung. Das Wasser bedarf dank der vorzüglichen Säuberung, die ihm auf natürliche Weise in den reichlich mit Sand gemischten Kiesschichten des Grundwassergebietes zu Teil wird, keiner weitern Behandlung mehr und kann in dem Zustande, in dem es heraufgepumpt wird, ohne weiteres zum Gebrauche abgegeben werden; es ist in jeder Beziehung gut und gesund.

Durch die Erstellung des Pumpwerks in den Langen Erlen ist nach menschlichem Ermessen auf Jahrzehnte hinaus der Stadt eine reichliche Wasserversorgung gesichert, auch wenn sie noch bedeutend zunehmen und noch weitere Außengemeinden versehen würde, wie das jetzt bereits bei Riehen und Bettingen, sowie bei Binningen der Fall ist.

Neben diesem Grundwasser der Langen Erlen trat das der Grellingerleitung bald weit zurück. Heute liefert es nur noch einen Fünftel, das Pumpwerk in den Langen Erlen dagegen vier Fünftel des durchschnittlichen Tagesverbrauchs von 28,000 Kubikmetern, was auf den Kopf und Tag 190 Liter ergibt. Es ist dabei in Betracht zu ziehen, daß diese Zahlen nicht nur den Bedarf an Trinkwasser, sondern auch an Wasser für sämtliche anderen Zwecke in sich schließen. Für sie alle, also auch z. B. für die Straßenbesprengung und die Schwemmung der unterirdischen Schmutzkanäle, liefert der Staat nur e i n Wasser; das gesunde und unter ständiger sanitarischer Kontrolle gehaltene Trinkwasser. Ein Unterschied zwischen trinkbarem und nicht trinkbarem Wasser besteht somit nicht, und damit ist eine große Gefährdung der öffentlichen Gesundheit ausgeschaltet.

Trotz der so sehr verminderten Bedeutung des Grellingerwassers hat man es aber keineswegs vernachlässigt und seiner gesundheitlichen Beschaffenheit, die übrigens nie schlecht war, ebenfalls die größte Sorgfalt gewidmet. Das 1866 auf dem Bruderholz von der Grellinger Gesellschaft erstellte Reservoir wird seit 1906 als Klärbassin benutzt. Dort lagert das aus dem Grellinger Quellgebiet anlangende Wasser zunächst selbsttätig seine mineralischen Bestandteile ab. Dann fließt es in eine etwas tiefer liegende, 1903—1906 erbaute doppelte Filteranlage, die jede Unreinheit aus ihm entfernt und so für seine Gesundheit alle Gewähr bietet. In diesem dreifach gereinigten Zustande geht es hierauf in das noch tiefer auf dem Bruderholz gelegene, um dieselbe Zeit erstellte jetzige Reservoir, das anstatt der 4000 Kubikmeter des alten deren 14,000 hält und von da, mit dem Wasser des Langen Erlen-Pumpwerkes sich vereinigend, hinab in die Stadt.

Neben dem Wasser aus den Langen Erlen und von Grellingen, mit dem die sämtlichen Wohnungen der Stadt versehen sind, kommt dasjenige der alten Wasserwerke nur noch für die Speisung der öffentlichen und einer Anzahl von Privatbrunnen in Betracht. Die ständige gesundheitliche Ueberwachung, die ihm ebenfalls zu Teil wird, erzeigt auch hier keine Krankheitskeime. Durch die seit dreißig Jahren in der ganzen Stadt wirksame Kanalisation ist Basels Untergrund nun ganz entgiftet und auch fast völlig entwässert. Die früher in der Altstadt entspringenden Lochbrunnen sind daher mit einziger Ausnahme des Gerberbrunnens von selbst versiegt und dieser, der nur noch ganz schwach fließt, liefert auch kein gesundheitsschädliches Wasser mehr.

Endlich sei hier noch erwähnt, daß erst ganz kürzlich das Wasserwerk die in den Jahren 1906—1920 durchgeführte letzte Gesundungsmaßnahme zum völligen Abschluß gebracht hat: die Unterdrückung der Kleinbasler Teiche. Seit 1923 endet das letzte Stück des Riehenteiches, das noch bestand, beim Pumpwerk in den Langen Erlen. Sein Wasser treibt das kleine Elektrizitätswerk für den Betrieb der Pumpen und fließt dann in einem besondern Kanal unter dem Tierpark durch nach der Wiese ab.

V. Die Durchführung der Kanalisation.

Doch kehren wir jetzt zu den Kanalisationsbestrebungen zurück, die wir in der Mitte der 1860er Jahre verlassen haben, zur gleichen Zeit also, da die Wasserversorgung einsetzte.

Zu der Ueberschwemmung des Basler Bodens, den sie bewirkte, kam noch ein weiteres, was keinen längern Verzug in der Durchführung der Kanalisation mehr erlaubte. Unmittelbar nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges setzte ein allgemeiner großer Aufschwung im Geschäftsleben ein, den auch Basel sehr stark verspürte und der eine Menge neuer Industrien hieherbrachte. Es war die glänzendste Hochkonjunktur, die das Geschäftsleben Basels und die Bandindustrie im 19. Jahrhundert erlebt hat. Zugleich ließ eine große Zahl vermöglicher Elsässer sich in Basel nieder, die unter den Deutschen nicht in der alten Heimat bleiben, aber auch nicht französische Bürger werden wollten. Das hatte eine bedeutende Beschleunigung der längst schon im Gange befindlichen Bevölkerungsvermehrung zur Folge: während die Einwohnerzahl 1869 noch 44,000 betragen hatte, war sie 1875 schon auf 52,000 — fast genau das Doppelte von 1848 — gestiegen. Nun mußte endlich etwas Entscheidendes geschehen.

Karl Sarasin (1815—1886).

Schon im April 1866 war der weitberühmte Krankheitserforscher Professor Max v. Pettenkofer auf das Ersuchen des Sanitätskollegiums von München nach Basel gekommen und hatte die hiesigen Gesundheitsverhältnisse untersucht; im September gleichen Jahres erstattete er hierüber einen Bericht. Obwohl er seiner Ansicht gemäß, daß die Krankheiten viel weniger durch das Trinkwasser als durch die Luft verbreitet würden, auf die Einführung einer Schwemmkanalisation kein großes Gewicht legte und Vorschläge machte, die nachher sich zum größten Teil als undurchführbar herausstellten, wies er doch den bedenklichen Zustand der baslerischen Gesundheitsverhältnisse und deren Unhaltbarkeit so überzeugend nach, daß dieser sein Bericht auf unser Gesundungswerk in hohem Maße fördernd gewirkt hat.

Das alles, zusammen mit dem großen Typhussterben, unter dessen Eindruck man noch immer stand, gab nun den letzten Anstoß, das Uebel endlich an der Wurzel zu fassen und die einzig dazu taugliche Maßnahme, die Kanalisation, mit allem Ernste an die Hand zu nehmen. Der Mann, der seit 1858 an der Spitze des baslerischen Bauwesens stand, war wie kein zweiter zur Durchführung dieser und aller andern Vorkehrungen geeignet, die die Gesundung Basels erforderte.

Karl Sarasin war 1815 geboren als Großsohn Jakob Sarasins, des Erbauers des Weißen Hauses. Doch wuchs er nicht in den glänzenden Verhältnissen auf, in denen jener gelebt hatte. Karl Sarasins Vater verlor den größten Teil seines Vermögens, und so verbrachte der Sohn, in Basel eine tüchtige Schulbildung sich erwerbend, eine harte Jugend, die früh seine Willenskraft stählte. Nachdem er in vierjähriger Lehrzeit sich mit der Herstellung der Seidenbänder aufs Gründlichste vertraut gemacht, lernte er auf großen Geschäftsreisen die Welt kennen und gründete hierauf in der Vaterstadt eine eigene Seidenbandfabrik. Bald blühte diese auf und gewährte immer reicheren Ertrag. Er blieb dem Fabrikantenberufe sein Leben lang treu, obschon ihn früh schon seine Mitbürger in die Leitung des Staates beriefen. Im Jahre 1856 wurde er durch den Großen Rat zum Mitglied der Regierung gewählt und stand zuerst zwei Jahre lang dem Sanitätswesen vor. In dieser Stellung lernte er die gesundheitlichen Fragen kennen, die seit der Cholera auf der Tagesordnung standen. Ihm und der Oeffentlichkeit kam dies in

hohem Maße zu Gute, als er 1858 Vorsteher des kantonalen Baukollegiums wurde; denn sozusagen alle Aufgaben, die dieses in den nächsten Jahrzehnten zu lösen hatte, waren zum mindesten ebensosehr gesundheitlicher wie baulicher Natur. Mit einer Unterbrechung von 1866—1869 hat Sarasin von 1858 bis 1875 das Bauwesen geleitet und sich dabei um Basel unvergängliche Verdienste erworben. Die von ihm durchgeführte Entfestigung und Erweiterung der Stadt und die Ersetzung der alten Befestigung durch die öffentlichen Gartenanlagen, die Sarasins persönliche Errungenschaft sind, werden in der Baugeschichte Basels zu betrachten sein; hier soll uns nur die Durchführung der Kanalisation beschäftigen. Sie, die er „als das größte öffentliche Unternehmen" betrachtete, „seit Basel besteht", sie war sein eigentliches Lebenswerk, und die ihm eigene unbeugsame Tatkraft, die er dabei an den Tag legte, wurde noch gestärkt durch Sarasins tiefe Ueberzeugung, daß er von der göttlichen Vorsehung dazu berufen sei, der geliebten Vaterstadt diese Wohltat zu schaffen. Für Basels Gesundung durch die Kanalisation setzte sich Karl Sarasin mit seiner ganzen Person in unermüdlichem Wirken ein. Für sie unternahm er lange Studienreisen in weit entfernte Städte, für sie hielt er öffentliche Vorträge und für sie verschmähte es der zurückhaltende Aristokrat auch nicht, in Volksversammlungen aufzutreten und jedem Gegner Rede und Antwort zu stehen. Der erste Mißerfolg der Kanalisation im Jahre 1876 hat ihn ins Herz getroffen und ihm den Rücktritt aus der Regierung nahegelegt. Doch war es wiederum für die Kanalisation daß er sich entschloß, noch bis zum Jahre 1878, jetzt nicht mehr als Ratsherr, sondern als Regierungsrat, in der neuen Regierung auszuharren, nun wiederum als Vorsteher des Sanitätswesens. In dieser Stellung war es ihm vergönnt, trotz allen Widerständen das große Werk um einen guten Schritt weiterzubringen. Eppur si muove! — und sie bewegt sich doch! —, dieses Wort Galileis, das er in einer Versammlung einst den ihres Erfolges gewissen Gegnern zurief, war der Ausdruck seines unerschütterlichen Glaubens an den endlichen Sieg. Er hat ihn nicht mehr erlebt, denn 1886 ist er gestorben. Doch ein Jahrzehnt nachher gab dieser Sieg dem Glauben des Toten recht.

Karl Sarasin und dem ihm zur Seite stehenden Baukollegium war seit der Mitte der 1860er Jahre völlig klar, daß mit den bisherigen halben Maßnahmen und auch damit es nicht getan sei, daß man bei jeder Epidemie die öffentliche Desinfektion durchführte und das Bürgerspital, das den Andrang jeweilen bei weitem nicht zu bewältigen vermochte, durch die Errichtung von Hilfsspitälern entlastete. Wohl war die Uebersicht über den Stand der öffentlichen Gesundheit dadurch erleichtert worden, daß man 1869 den Aerzten zur Pflicht machte, bei jedem Sterbefall eines von ihnen Behandelten die Todesursache der Sanitätsbehörde mitzuteilen, während erst 1874 diese Anzeigepflicht auf alle Fälle von ansteckenden Krankheiten ausgedehnt wurde. Allein gebessert wurde damit selbstverständlich nichts. Man kam stets wieder zum gleichen Schluß: Die Kanalisation allein konnte gründliche Abhilfe bringen.

Noch einmal drohte nach dem Erlöschen der großen Typhusepidemie die alte Gleichgiltigkeit neuerdings einzureißen, die bisher jedesmal, wenn die Gefahr vorüber, den Besserungswillen wieder eingeschläfert und alles beim Alten gelassen hatte. Dem unablässigen Drängen Karl Sarasins ist es vornehmlich zu danken, daß diesmal es nicht mehr dazu kommen konnte. Auf seine Anregung verständigten sich Bau- und Sanitätskollegium über die Arbeitsteilung, und 1871 trat die Kanalisationskommission in Tätigkeit, der wir soeben bei der Wasserversorgung begegnet sind.

Vor allem wollte sie über die ärztlich-wissenschaftliche Seite der Frage vollkommene Klarheit gewinnen und ließ deshalb durch die Regierung einen aus zehn Mitgliedern bestehenden medizinischen Ausschuß ernennen. Es gehörten ihm die ärztlichen Mitglieder des Sanitätskollegiums sowie die Professoren der Heilkunde an der Universität an. Am 15. März 1872 erstattete er seinen Bericht. Er konnte sich bei seinen Darlegungen auf die mit den seinigen übereinstimmenden Ansichten der bedeutendsten Gelehrten berufen, wie Liebermeister und Virchow, und Namen von bestem Klange befinden sich auch bei den Unterschriften derer, die für den Bericht die Verantwortung auf sich nahmen: so Rütimeyer und Socin.

Mit größter Entschiedenheit legte der Ausschuß seine unwiderleglich begründete Ueberzeugung dar, daß einzig und allein durch die Kanalisation die unhaltbaren Verhältnisse wirklich gebessert werden könnten.

Kantonsingenieur Johannes Merian (1824—1880), der als erster dieses im Jahre 1861 geschaffene Amt versah, hatte unterdessen einen Plan für die Kanalisation der Stadt Basel ausgearbeitet. Auch in Bezug auf ihn wollte die Kommission ihrer Sache ganz sicher sein und ließ sich deshalb auch darüber ein Gutachten erstatten. Es waren wiederum die ersten und angesehensten Fachmänner der Zeit, die sie damit betraute: den englischen Ingenieur Lindley, der Frankfurt und eine große Zahl deutscher Städte vorbildlich kanalisiert hatte, Oberbaurat Wiebe aus Berlin und Bürkli, den Kanalisator seiner Vaterstadt Zürich. Ihr Gutachten vom 7. März 1872 lautete für Merian und sein Projekt in jeder Hinsicht günstig, ja schmeichelhaft.

Jetzt hatte die Kommission Gewißheit über die zwei entscheidenden Fragen erlangt: die Kanalisation war unumgänglich nötig, und die in Aussicht genommene Art ihrer Durchführung war technisch richtig.

Auch die Regierung war jetzt schon für die Kanalisation gewonnen. Als sie mit Ratschlag vom 2. Dezember 1872 den Anzug des Großrats Louis Maring beantwortete, der angeregt hatte, die innere Stadt solle gleichwie die äußere erweitert und verschönert werden, stellte sie allerdings die Erweiterung verschiedener Straßen der Altstadt in Aussicht, nannte aber als Ziel, das jetzt vor allem andern erstrebt werden müsse, neben Wasserversorgung und Birsigkorrektion die Kanalisation.

Der Entwurf des Kantonsingenieurs Merian kann selbstverständlich nicht im Einzelnen dargelegt werden; wir müssen uns hier wie in der ganzen Geschichte des Gesundungswerkes auf die Hauptsache beschränken. Die Grundgedanken des Planes waren die gleichen, die schon vor zwanzig Jahren der Cholera-Ausschuß ausgesprochen und deren Richtigkeit sich seither bei der Sanierung einer ganzen Reihe ausländischer Städte erwiesen hatte. Vor Allem Voll- und Schwemmkanalisation: alle Abgänge der Stadt ohne Ausnahme sollten von ihr aufgenommen und in ihr durch Wasserspülung in den Rhein fortgeschwemmt werden. Die Schwemmkanalisation war übrigens jetzt vollends das Gegebene, als seit der Vollendung der Grellinger Leitung mehr als genügend Wasser zur Verfügung stand. Für die großen Schwemmungen der Kanäle war beim Centralbahnhofe oder auf dem Aeschenplatz eine Wasserstation in Aussicht genommen.

Sämtliche Hausbesitzer sollten zum Anschluß an die Kanalisation gezwungen werden; damit würden dann von sebst die den Boden vergiftenden Abtrittgruben und Zisternen völlig verschwinden.

Es konnte keine Rede davon sein, für die Erstellung dieser Kanalisation sich des immer mehr zerfallenden mittelalterlichen Dohlennetzes zu bedienen und es etwa noch weiter auszubauen; es mußte etwas von Grund auf Neues geschaffen werden. Was aber dessen technische Durchführung betraf, mit der sich natürlich der Cholera-Ausschuß nicht hatte befassen können, da er nicht sachverständig war, so konnte Merian auch nichts Neues vorschlagen. Fast ganz genau das gleiche Projekt, das er jetzt vorlegte, hatte 1856 schon der junge Ingenieur Fritz Stehlin, der bald nachher starb, ein Sohn des nachmaligen Bürgermeisters, der Cholerakommission auf ihr Verlangen eingereicht. Man hatte sich aber aus Scheu vor den Kosten damals zu seiner Ausführung noch nicht entschließen können. Daß Merian fast in allen Einzelheiten auf die gleiche Lösung kam, das mochte ihm die beste Gewähr für deren Richtigkeit sein.

Der Schmutz der Birsigniederung und ihrer Abhänge sollte demnach nicht mehr durch das Flüßlein selbst entfernt werden, sondern durch zwei Dohlen, die unterirdisch seinen Ufern entlang und bei der Schifflände in den Rhein führten. Und ebenso war das Albantal durch einen besondern Ablauf unmittelbar in den Rhein zu entwässern. Für die Abgänge der beiden Hochebenen rechts und links vom Birsig aber war vorgesehen, sie nicht mehr ins Birsigtal hinunter, sondern in weitem Bogen außenherum in den Rhein zu leiten. Drei nach der Höhenlage verschiedene Kanäle sollten von Gundeldingen her

unter dem Birsig durch und nach dem linken Plateau hinüberführen, auch dessen Abgänge aufnehmen und sie unterhalb des Schlachthauses an einem einzigen Orte in den Rhein entleeren. In ähnlicher Weise war die Entwässerung Kleinbasels durch einen großen Sammelkanal in Aussicht genommen.

Die Möglichkeit, unsere Kanalisation zur Berieselung landwirtschaftlicher Betriebe zu verwenden, hielt man sich offen, indem man einen der Hauptkanäle bis zur Kreuzung der Mittleren Straße mit dem St. Johannring, und von dort provisorisch im rechten Winkel unmittelbar zum Rheine führen wollte. Dort außen an der Mittleren Straße aber hätte er mit Leichtigkeit in der Richtung nach dem Rhein geschlossen und weiter nach Westen verlängert werden können, bis nach den Neudörfler Gemüsefeldern, nach denen bereits, wenn auch auf andere Weise, ein großer Teil des Basler Kloakeninhalts gebracht wurde. Doch ist es aus verschiedenen Gründen nie zu dieser Belieferung unserer Nachbarn gekommen.

Die Kanalisationskommission bestand aus den Vorstehern des Sanitätskollegiums, Ratsherr Klein, und des Baukollegiums, Ratsherr Karl Sarasin, und wurde von diesem präsidiert. Als Mitglied gehörte ihr u. A. auch der Staatsschreiber Dr. Gottlieb Bischoff an, während sein Gehilfe, der Ratsschreiber Dr. Fritz Göttisheim, ihr Schriftführer war. Ein äußerst wertvolles und arbeitsfreudiges Mitglied der Kommission war auch der Arzt Dr. Fritz Müller aus dem Geißhof an der Utengasse, der 1872 nach dem Rücktritte Kleins in die Regierung gewählt wurde und das Sanitätswesen übernahm, das er dann bis 1875 geleitet hat, worauf ihm in diesem Amte Karl Sarasin nachfolgte. Geschickt und kraftvoll hatte Müller 1865/66 das Typhusspital im Kleinen Klingental geleitet, und seine tiefen Einblicke in das Wesen dieser Krankheit hatten ihn zum überzeugten Anhänger der Kanalisation gemacht. Nun arbeitete er so kräftig an ihrer Anbahnung mit und erwarb sich um sie so große Verdienste, daß die Meinung entstehen konnte, er habe den klassischen Ratschlag der Regierung an den Großen Rat vom 1. Februar 1875 betreffend die Kanalisation der Stadt Basel verfaßt, der in großartigem Rück- und Ueberblick den zwanzig Jahre früher im Generalbericht des Ausschusses geschilderten Stand der Dinge zur Cholerazeit und den jetzigen darlegt und, sie vergleichend, zum Schlusse kommt, daß seither trotz mannigfacher Fortschritte die Verhältnisse sich nicht nur nicht verbessert, sondern noch erheblich verschlechtert haben. Und dann erhebt der Ratschlag als die Ergebnisse der vierjährigen Kommissionsarbeit eine Reihe von Forderungen: Erstellung einer eigenen staatlichen Wasserversorgung, Birsigkorrektion, und vor allem die Kanalisation. Und wieder vertritt die Behörde mit Entschiedenheit die Ansicht, daß dieses große Werk nicht den Privaten überlassen werden dürfe, sondern einzig und allein durch den Staat in richtiger Weise könne durchgeführt werden.

Aber nicht Müller und auch nicht der Ratsschreiber Göttisheim, der freilich brauchbare Vorentwürfe geliefert hat, ist der Verfasser dieser ebenso anziehend wie großartig eindrucksvoll geschriebenen Darlegung, sondern der Staatsschreiber Dr. jur. Gottlieb Bischoff (1820—1885). Wir sind diesem Manne voll Geist und Leben schon während der Cholerazeit begegnet und werden ihn immer wieder treffen. Ist er doch in der Zeit von 1848—1875 eine der hervorragendsten und vor allem auch der liebenswürdigsten Gestalten der baslerischen Geschichte; kaum ein Ereignis von einiger Bedeutung spielt sich in diesem Vierteljahrhundert ab, ohne daß Gottlieb Bischoff in maßgebender Weise daran beteiligt ist. 1820 als Pfarrerssohn in Muttenz geboren kam er schon als Kind in die Vaterstadt und trat nach Beendigung seiner juristischen Studien sogleich in ihren Dienst, zuerst als Chef des Polizeikorps. 1852 wurde er Polizeidirektor und 1860 Staatsschreiber; 1875 vertauschte er diese Stellung gegen die eines Regierungsrates. Vor zwanzig Jahren hatte Bischoff in vorderster Reihe gegen die Cholera gekämpft und im Generalbericht des Cholera-Ausschusses die damaligen Gesundheitsverhältnisse meisterhaft dargestellt. Jetzt war ihm vergönnt, mit diesem ebenso frisch, doch fast noch geistvoller geschriebenen Ratschlag vom 1. Februar 1875 noch einmal etwas Großes zu leisten für Basels Gesundung, die ihm so sehr am Herzen lag, für die er sein ganzes Leben lang so viel gearbeitet und sich so häufig gesorgt hatte.

Die Kanalisation ist nicht wie die Wasserversorgung noch unter dem alten Ratsherrenregiment erledigt worden, sondern der Kampf um sie zog sich in die Zeit der Verfassung von 1875, ja noch von 1889 hinein. So ernannte jetzt der neugewählte Große Rat noch im Jahre 1875 eine Kommission für die Vorberatung des hauptsächlich von Karl Sarasin ausgearbeiteten Kanalisationsgesetzes. In ihr trat besonders der Architekt Louis Maring gegen die geplante Schwemmkanalisation auf und empfahl an ihrer Stelle das System des englischen Ingenieurs Liernur, wonach der Unrat durch Luftsaugung beseitigt und zur Herstellung von Dünger für die Landwirtschaft benützt werden sollte. Man hätte damit noch leichter als mit der Berieselung sich allerdings erhebliche Einnahmen sichern können; sie wären aber bei weitem durch die bei diesem Verfahren nie ganz vermeidliche Schmutzerei und dadurch aufgewogen worden, daß so die flüssigen Abgänge nicht beseitigt worden wären. Andere wieder, mit der Schwemmkanalisation einverstanden, wollten den Gedanken nicht aufgeben, daß alle Abgänge der Großen Stadt ins Birsigtal und von dort durch Kanäle in den Rhein geleitet werden sollten. Dies schien ihnen das durch die natürliche Bodengestaltung Gegebene. Daß aber durch solche Ableitung massenhaften Unrates in den Rhein an einer einzigen Stelle mitten in der Stadt die schwersten Uebelstände entstehen könnten, das ließen sie außer acht.

Dr. Gottlieb Bischoff (1820—1885).

Trotz dieser Widerstände nahm der Große Rat am 28. Februar 1876 das Kanalisationsgesetz an. Es wurde nun aber dagegen das durch die neue Kantonsverfassung von 1875 eben eingeführte Referendum ergriffen. Dies war das erste Mal, daß von ihm Gebrauch gemacht wurde. Das Referendum hat sich zwar bei dieser seiner ersten Anwendung nicht als die Wohltat erzeigt, als die es gepriesen worden war; doch hat der fernere Verlauf auch der Kanalisationssache den tröstlichen Beweis dafür erbracht, daß jenes Volksrecht eben doch einen wirklichen Fortschritt nie auf die Dauer aufzuhalten vermag. Es bildete sich ein Referendumskomité und entfaltete eine gewaltige Agitation gegen das Gesetz. Ihr bester Verbündeter war die Angst der Hausbesitzer vor den ihnen erwachsenden Kosten und ihr Widerwille gegen den Anschlußzwang. Jahrhundertelang hatte man ihnen zum größten Schaden der öffentlichen Gesundheit in diesen Dingen völlige Freiheit gelassen; jetzt wollte ihnen nicht in den Kopf, daß dies nun über Nacht so gänzlich anders werden sollte. Auch wurde damals von großen Bevölkerungskreisen der Bau der Wettstein- und der Johanniterbrücke gefordert, und es war klar, daß der Staat zu den großen dafür erforderlichen Ausgaben nicht gleichzeitig noch diejenigen für die Kanalisation sich aufladen konnte. Der Mehrheit der Stimmberechtigten lag aber so viel an diesen Brücken, daß sie vor allem andern *sie* erbaut haben wollten. Die Einsicht in die Erfordernisse der öffentlichen Gesundheitspflege war eben bei der Masse noch nicht entwickelt genug, um sie erkennen zu lassen, daß die Kanalisation die rasche Gesundung der Stadt bedeute und deshalb weit wichtiger und dringlicher als beide Brücken war.

Das waren die hauptsächlichsten Ursachen, die in der Volksabstimmung vom 11. Juni 1876 die Verbesserung mit dem unerwartet großen Mehr von 4019 Nein gegen 1104 Ja zu Fall brachten.

Allein die Behörden ließen sich nicht entmutigen. Sie gaben das große Werk nicht einen Augenblick verloren, weil sie von seiner Notwendigkeit für das öffentliche Wohl tief überzeugt waren. Die schlecht berichtete öffentliche Meinung war gegen die Kanalisation gewesen; jetzt kanalisierte man erst recht, um eines Bessern sie zu belehren.

Bevor noch das große Kanalisationsprojekt von 1875 den Behörden vorgelegt worden war, waren schon einige gute Anfänge für die Entwässerung der Stadt gemacht worden. Außer den schon erwähnten Dohlen im Kleinbasel waren an einigen Orten der großen Stadt die alten Dohlen ausgebaut und einzelne neue gelegt worden. Jedoch auch ganze Quartiere hatte man in Angriff genommen. Auf private Anregung hin waren die von gemeinnützigen Vereinigungen anfangs der 1870er Jahre erbauten, als Arbeiterwohnstätten gedachten neuen Stadtteile in der Bachletten, am Bläsiring und in der Klybeckstraße, sowie das um die gleiche Zeit durch die Süddeutsche Immobiliengesellschaft in Mainz erbaute und deshalb auch Mainzer Quartier genannte Gundeldingerquartier kanalisiert worden. Das Gleiche war auf Verlangen der Sanitätsbehörde beim 1873 im Bau begriffenen Bernoullianum geschehen. In Kleinbasel und auf den beiden Großbasler Hochflächen waren also schon Mittelpunkte geschaffen, von denen aus die Kanalisation sich weiter verbreiten konnte. Jetzt schritt man vorsichtig erst und fast im Versteckten, dann immer kühner auf diesem Wege fort. Zwar nicht auf ein Gesetz gestützt, jedoch im Einverständnis mit dem Großen Rate, der stets die Mittel dazu bewilligte, wurden nun Jahr für Jahr die in den schon kanalisierten und auch in den nachher entstehenden Außenquartieren neu zu bauenden Straßen mit Dohlen versehen. Mit Dohlen, nicht etwa mit Kanälen, obschon es betonierte Kanäle nach neuester Vorschrift waren; denn die Behörden hüteten sich schwer, den Souverän zu reizen und nahmen das Wort Kanal oder Kanalisation in jenen ersten Jahren nach ihrer Niederlage so wenig als möglich in den Mund. Obwohl schon 1880 ein Gesetz über die Beitragspflicht der an die öffentliche Entwässerung angeschlossenen Häuser, man kann fast sagen, durchgeschmuggelt worden war, konnte natürlich keinerlei Zwang auf die Hausbesitzer ausgeübt werden, an diese Dohlen anzuschließen. Allein von Anfang an waren doch viele, die es freiwillig taten, und damit konnten zu einem großen Teile die Uebelstände verhütet werden, die man in der alten Stadt noch nicht hatte abstellen können. Und ferner konnte die Behörde auf diese Weise im Kanalbau Erfahrungen sammeln. Sie hatte Gelegenheit, an diesen kleinern Arbeiten die Fehler zu erkennen und so sich auf den Bau des großen, die ganze Stadt umfassenden Kanalisationsnetzes zu rüsten, das nach wie vor ihr unablässig erstrebtes Ziel bildete. Die Bevölkerung der kanalisierten Außenquartiere aber überzeugte sich durch eigene Anschauung von den Vorteilen der Kanalisation. In aller Stille schritt diese Arbeit rüstig fort: 1891 waren die notwendigsten Hauptkanäle auf der Hochfläche links vom Birsig, 1893 der Kleinbasler Hauptkanal an der Untern Rebgasse vollendet.

Der Birsig blieb indessen auch jetzt die hauptsächlichste Sorge bei der Gesundung der Stadt, wie schon der Choleraausschuß klar erkannt hatte. Nachdem das Volk die Kanalisation verworfen, waren die Baubehörden sich bewußt, daß dieser Entscheid sie nicht von ihrer Pflicht befreien konnte, die schleunige Behebung wenigstens dieses einen und ärgsten Uebelstandes mit größter Anstrengung weiter zu betreiben. Schon im Jahre 1880 legte deshalb die Regierung dem Großen Rate einen Ratschlag über die Korrektion des Birsigs vor; am 20. Dezember wurde er genehmigt. Er griff den Grundgedanken des verworfenen Kanalisationsgesetzes wieder auf: der Birsig sollte von aller und jeder Zufuhr von Unrat aus den ihn umsäumenden Häusern entlastet werden dadurch, daß diese Häuser an Dohlen angeschlossen würden, die, dem Flüßchen gleichlaufend, längs dessen beiden Ufern sich zum Rheine hinziehen und bei der Schifflände in den Strom einmünden sollten. Allerdings war die Anbringung dieser Dohlen nicht überall hart an den Birsigufern vorgesehen. Zum Teile sollten sie auch unter die Straßen gelegt werden, die, wie Freie Straße und Gerbergasse, rechts und links in einiger Entfernung vom Birsig ihm gleichlaufend das Tal hinunterführen. Das brachte aber für die von diesem Plan berührten Hausbesitzer die gleichen

Anschlußkosten und vorübergehenden Unannehmlichkeiten mit sich, die sie eben vier Jahre vorher durch die Verwerfung des Kanalisationsgesetzes von sich abgewälzt hatten. Das gegen das Gesetz ergriffene Referendum hatte deshalb auch jetzt Erfolg; am 20. März 1881 wurde die Birsigkorrektion bei 8541 Stimmberechtigten und 3917 Stimmenden mit 1358 Ja gegen 2552 Nein verworfen.

Der zähe Besserungswille der verantwortlichen Behörden wurde aber auch durch diesen Volksentscheid nicht gebrochen. Um die Korrektion mit möglichst wenig Kosten für die Birsiganwohner durchzuführen, arbeitete im Sommer 1885 das Baudepartement ein Projekt und darauf gestützt die Regierung einen Ratschlag aus, der den von allen Sachverständigen seit Jahrzehnten vertretenen Grundgedanken ganz unverändert beibehielt, weil einzig er eine völlige Besserung bringen konnte: der Birsig sollte von aller Zufuhr von Unrat vollkommen entlastet werden. Es wurde deshalb auch jetzt wieder der Anschluß aller Birsighäuser an je eine Dohle rechts und links vom Flüßlein in Aussicht genommen; nur sollten diese Dohlen jetzt unmittelbar an den Ufern oder doch nur in ganz mäßiger Entfernung von ihnen gelegt werden, wodurch die Kosten und Unannehmlichkeiten für die Hausbesitzer bedeutend verringert wurden. Der Große Rat erhob am 12. Oktober 1885 den Ratschlag zum Gesetz, und diesmal wurde das Referendum nicht ergriffen. Die Arbeiten wurden nun sofort in Angriff genommen, und im Sommer 1890 war diese Korrektion vollendet. Auf den alleruntersten Lauf des Birsigs erstreckte sie sich allerdings noch nicht, indem sie zwischen Marktplatz und Fischmarkt ihr Ende erreichte. Von da an bis zur Schifflände war der Birsig noch immer eine offene Kloake und nahm die Abgänge der ihn umgebenden Häuser auf.

So blieb es ungefähr noch ein Jahrzehnt, bis die mit dem Neubau der Mittlern Rheinbrücke zusammenhängende Frage der gründlichen Umgestaltung der Gegend vom Fischmarkt bis zum Rheine gelöst war. Der Ratschlag vom 22. Dezember 1898, wonach jetzt auch noch dieser unterste Birsigteil von allem Unrat befreit und die Häuser seiner Umgegend an die beiden Birsigtaldohlen angeschlossen werden sollten, erlangte durch den Großratsbeschluß vom 20. April 1899 unter Vorbehalt des Referendums Gesetzeskraft. 2094 Stimmberechtigte machten von diesem Rechte Gebrauch und verlangten die Volksabstimmung. Sie fand am 1. und 2. Juli 1899 statt und ergab bei 15,378 Stimmberechtigten und 5195 Stimmenden 3016 Ja und 2170 Nein. So war die Vollendung des großen Werkes gesichert, das Basel von einer jahrhundertealten gesundheitsmörderischen Schande befreite.

Heut läuft der Birsig, nüchtern zwar und jeder Romantik abhold, dafür aber peinlich sauber und klar, in seinem wohlgemauerten Bette durch die Stadt. Kein Mensch verlangt mehr irgend einen Dienst von ihm, und nichts mehr wird ihm zur Fortschaffung anvertraut. Zum Danke dafür belästigt er nun auch niemand mehr mit üblen Gerüchen, und ebenso sind im Vergleiche zu früher die Kosten für den Unterhalt seines Bettes ganz unbedeutend geworden.

Mit der im Jahre 1890 in der Hauptsache vollendeten Birsigkorrektion war nunmehr die Altstadt kanalisiert, und damit war auch der Sieg der guten Sache in ganz Basel entschieden. Mit größerer Zuversicht konnte jetzt die Regierung ans Werk gehen. Schon im Dezember 1881 hatte der Große Rat sie eingeladen, darüber Bericht zu erstatten, wie die Frage der Entwässerung der Stadt, sowie die Regelung der Abtrittverhältnisse in rationeller Weise gelöst werden könne, was einer Aufforderung gleichkam, die Kanalisation, die offen zu nennen man ja vermied, aufs Neue an die Hand zu nehmen. Doch damals hatte sie sich im Hinblick auf die im gleichen Jahr erfolgte Verwerfung der Birsigkorrektion durch das Volk dazu nicht entschließen können. Jetzt aber war vieles anders geworden. Die beiden Brücken waren längst gebaut und damit eine der Hauptursachen weggeräumt, die einst die Kanalisation zu Fall gebracht hatten. Auch sonst hatte sich die allgemeine Stimmung gründlich geändert. In allen Bevölkerungsschichten drang jetzt die bessere Erkenntnis durch und ständig mehrten sich die Gesuche der Hausbesitzer um Anschluß an die Kanalisation.

Im Jahre 1895 war der Anschluß bereits bei fast der Hälfte aller Häuser vollzogen. Allerdings sehr häufig gerade bei denjenigen nicht, die seiner am meisten bedurft hätten: bei den Häusern der am dichtesten bevölkerten Altstadt. Doch nunmehr war zu hoffen, daß auch sie durch einen neuerdings anzurufenden Volksentscheid zum Anschluß gebracht würden.

So wagte jetzt die Regierung den entscheidenden Schritt und legte dem Großen Rate im Ratschlag vom 19. September 1895 zum zweiten Male ein Kanalisationsgesetz vor. Vergleichen wir diesen schwunglosen, in holperig grauer Papiersprache verfaßten Ratschlag von 1895 mit dem von 1875, so scheint man allerdings eine unterdessen hereingebrochene geistige Verarmung daraus erkennen zu müssen. Sei dem wie immer — die Verschlechterung der Form beeinträchtigte glücklicherweise die Sache selbst nicht. Die alten Grundgedanken waren festgehalten; vor allem auch der Anschlußzwang, ohne den eine wirkliche Gesundung der Stadt nie zu erreichen war.

Der Große Rat stand auch diesmal der Regierung in ihren Bestrebungen bei und nahm am 9. Juli 1896 die Vorlage an. Zwar suchte nochmals Aengstlichkeit und Knorzerei das segenbringende Werk durchs Referendum zu nichte zu machen. Allein die Bürger hatten in zwanzig Jahren doch etwas gelernt: am 26./27. September 1896 nahmen sie bei 13,773 Stimmberechtigten mit 3713 gegen 1357 Stimmen das Kanalisationsgesetz an.

Auf diese Abstimmung von 1896 gestützt ist in den nächsten Jahren dann die Kanalisation in der ganzen Stadt ohne Ausnahme mit einem Gesamtkostenaufwand von rund zehn Millionen Franken durch den damaligen Kantonsingenieur Hermann Bringolf durchgeführt worden. Ihm stand sein Adjunkt J. J. Stöcklin zur Seite mit den wertvollen Erfahrungen, die er seiner Zeit als Mitarbeiter Lindleys in Frankfurt gesammelt hatte. Das ganze mittelalterliche Dohlennetz ist durch das neue ersetzt, das Eigentum des Staates ist. Heute bestehen weder Privatdohlen noch Abtrittgruben oder Zisternen in irgend nennenswerter Anzahl mehr.

Diese nunmehr durchgeführte Kanalisation unserer Stadt beruht in den Grundzügen ganz auf dem Stehlin-Merianschen Plane von 1856/1876, vor allem auf der Entlastung des Birsigtales und der gesonderten Entwässerung der beiden Hochebenen. Nur darin ist man vom alten Projekte abgewichen, daß man die Kanäle der Hochebene rechts des Birsigs nicht mehr unter diesem durch nach Westen, sondern geradenwegs in den Rhein geführt hat und daß viel mehr Ausläufe in den Rhein bestehen, als das Projekt von 1876 vorgesehen hatte. Kleinbasel ist völlig nach den Anordnungen jenes alten Projektes kanalisiert. Es handelt sich um eine Vollkanalisation; alle Abgänge, sie mögen herkommen wo sie wollen, aus Regenabläufen, Abtritten, Küchen, Gewerbebetrieben, ergießen sich in sie und werden von ihr weggeführt. Nur Industrieabwässer, die stark säurehaltig sind, werden für sich allein in besonders widerstandsfähigen Steinzeugröhren dem Rheine zugeführt.

Das Großbasler Kanalnetz zerfällt in drei Hauptabteilungen: das Birsigtal und die beiden Hochflächen links und rechts davon mit ihren Mittelpunkten Gundeldingen und Schützenmatte. Die anläßlich der Birsigkorrektion der Jahre 1886—1890 erstellten Paralleldohlen zu diesem Flüßchen bilden die Sammeldohlen für das Birsigtal, wie auch für dessen beidseitige Abhänge und einen kleinen Teil der anschließenden Hochebenen. An das Birsigtal ist ferner der Westteil des Gundeldingerquartieres angeschlossen. Die Birsigparalleldohlen münden an der Schifflände in den Rhein.

Die Abgänge des der Altstadt zunächst gelegenen Plateaus links vom Birsig gehen beim St. Johanntor in den Rhein, diejenigen seiner Quartiere jenseits der ehemaligen Elsässerbahn — der jetzigen Ringstraßen — bei der Mülhauserstraße unterhalb des Schlachthauses.

Der Abfluß der Hochebene rechts vom Birsig mit Ausnahme des an die Birsigniederung angeschlossenen West-Gundeldingen geht oberhalb des Albantores mit dem des Albantales beim Mühlegraben in den Rhein.

In Kleinbasel ist die Anordnung des Entwurfes von 1876 in ihren Grundzügen ebenfalls beibehalten worden; der Hauptkanal mündet, wie damals schon vorgesehen, bei der Dreirosenstraße in den Rhein. Doch hat das mächtige Anwachsen Kleinbasels und der Anschluß von Riehen und Lörrach die Anlegung weiterer Sammelkanäle nötig gemacht, die sich an verschiedenen Stellen des Kleinbasler Ufers in den Strom ergießen. Ihr Inhalt wird wie derjenige sämtlicher Schmutzwasserleitungen ganz Basels in eisernen Röhren bis weit ins Tiefwasser des Rheines hinausgeführt. Mit Sicherheit darf deshalb angenommen werden, daß der bevorstehende Rheinstau den guten Gang der Kanalisation in keiner Weise stören wird. Kleinhüningen bildet ein Gebiet für sich mit eigenem Ablauf in den Strom.

Die heute bestehende Kanalisation beruht ausschließlich auf dem Schwemmsystem, wie es schon 1876 geplant war. Die damals noch vorgesehene allfällige Verwertung der Abfallstoffe auf Rieselfeldern ist jetzt ganz fallen gelassen worden; die gesamten Abgänge der Stadt werden vom Rheine fortgespült. Die Schwemmung der Kanäle ist aber gegenüber dem Plane von 1875 bedeutend verbessert. Mit Birsig und Rümelinbach werden die Dohlen des Birsigtales geschwemmt. Für die Hochfläche rechts vom Birsig ist der Sammelweiher auf dem Dreispitz und für das Plateau auf dem linken Birsigufer der Allschwilerweiher und der Allschwiler Graben zum Schwemmen eingerichtet. In Kleinbasel wird das Kanalnetz auf ähnliche Weise geschwemmt, zum Teil noch mit dem Wasser, das früher durch die jetzt aufgehobenen Teiche floß. Für kleinere Quartiere wie Centralbahnplatz, Münsterplatz und Grenzacherstraße sind sogenannte Spülreservoire angebracht.

Soweit das Projekt von 1896 in Frage kam, war es, wie vorgesehen, im Jahre 1903 vollendet. Die Korrektion des Rümelinbaches, die damals noch unberücksichtigt geblieben, wurde wenig später auf Grund einer besondern Vorlage zu Ende geführt. Seit 1905 durchfließt er die Altstadt nicht mehr, sondern kehrt unmittelbar vor ihrem ehemaligen Abschluß, gegenüber der alten Schanze zum Wagdenhals, unter dem Steinengraben durch in den Birsig.

Aber die Stadt vergrößerte sich schneller als man vorausgesehen; so wurde auch das Kanalnetz immer ausgedehnter. Ferner ergab sich die Notwendigkeit, angrenzende Außengemeinden anzuschließen. Binningen kam schon 1903, Riehen, auf dessen Kanalisierung man nicht verzichten konnte, weil das vom nahen Pumpwerk in den Langen Erlen zu gewinnende Trinkwasser unter keinen Umständen verunreinigt werden durfte, nach langen und schwierigen Verhandlungen erst 1913. Nun schloß sich auch Lörrach an, das bisher seine Abwasser in die Wiese geleitet und deshalb ebenfalls das vom Pumpwerk der Langen Erlen zu Tage geförderte Grundwasser gefährdet hatte.

VI. Die Spitäler.

Mit der Kanalisation war die letzte und wichtigste der Gesundungsmaßnahmen durchgeführt. Zu ihnen ist zwar die ungefähr gleichzeitig einsetzende gewaltige Entwicklung der Spitäler nicht zu rechnen; denn Krankheiten verhüten wie jene können die Heilanstalten nicht. Allein sie wirken durch kraftvolle und sachgemäße Bekämpfung und damit durch Eindämmung der einmal ausgebrochenen Krankheiten so stark auf den Stand der öffentlichen Gesundheit ein, daß hier in wenigen Worten angedeutet werden muß, was Basel als Ergänzung des großen Gesundungswerkes auf diesem Gebiete geleistet hat. Wir beschränken uns dabei auf die eigentlichen Krankenhäuser öffentlicher Natur und sehen von den wissenschaftlichen Anstalten sowie von den Privatspitälern ab.

Das Bürgerspital ist die uralte Mutter und durch Jahrhunderte die einzige Stätte all unserer Heilanstalten; erst seit wenig mehr als fünfzig Jahren haben sich mit der wachsenden Bevölkerungs- und Krankenzahl einzelne Zweige der Krankenpflege von ihm abgetrennt.

In den dumpfen Räumlichkeiten des alten Barfüßerklosters übel untergebracht, wurde das Bürgerspital 1842 in den Markgräfischen Palast an der jetzigen Hebelstraße verlegt; den Umzug begann die Abteilung für Geisteskranke, die an die jetzige Spitalstraße kam und vorläufig mit den leiblich Erkrankten noch in enger örtlicher Verbindung blieb. Mehrmalige Erweiterungen des Bürgerspitals durch Anbauten wurden durch großartige Schenkungen Christoph Merians ermöglicht, mit dem wir uns in Basels Baugeschichte noch näher befassen werden. Schon 1846 nahm dem Hauptspitale ein von einer menschenfreundlichen Frau gestiftetes, zuerst an der St. Johannvorstadt untergebrachtes kleines Kinderspital einige Pfleglinge ab; 1862 bezog diese Anstalt dann ihr schönes Haus im Kleinbasel, das sie noch heute inne hat. 1864 wurde ebenfalls in ganz bescheidenen Verhältnissen ein Augenspital an der Missionsstraße 45 eröffnet; doch machte sich auch hier bald Raummangel fühlbar. Nach einer Zwischenstation an der jetzigen Socinstraße siedelte 1877 dieses Spital in den großen, für seinen Gebrauch erstellten Bau an der Mittleren Straße 91 über, wo es sich jetzt noch befindet. Kurz nachdem durch den Bau des Hilfsspitales an der äußeren Burgfelderstraße Vorsorge gegen allfällige Ueberfüllung des Bürgerspitales bei Massenerkrankungen getroffen worden war, bezog 1886 die Abteilung der Geisteskranken ihre weite und seither noch namhaft vergrößerte Ansiedlung draußen an der Milchsupp. Frau Christoph Merian hatte im Jahre 1881 Fr. 400,000 für deren Erstellung geschenkt und das Bürgerspital, das damit sich eines längst lästig gewordenen Anhängsels entledigen konnte, gab das Land und Fr. 300,000 in bar dazu. Die Baukosten betrugen im ganzen nahezu zwei Millionen Franken; der Staat schoß den Rest bei. Im Jahre 1895 endlich wurde ein besonderes Frauenspital am Klingelberge gebaut; die Kosten im Gesamtbetrage von Fr. 1,220,000 deckte der Ertrag der Christoph Merian-Stiftung in den Jahren 1893—1898.

Dies in den großen Zügen die Arbeit für Basels Gesundung. Betrachten wir nun noch kurz, welchen Erfolg sie gehabt hat.

VII. Der Erfolg des Gesundungswerkes.

Wir haben gesehen, daß der Typhus seit Menschengedenken die Hauptkrankheit Basels war, und andere Seuchen, wie etwa die Blattern, die sich auf andere Weise verbreiten, nicht entfernt solche Verheerungen wie er anrichteten. Gelang es, den Typhus durch die Verbesserung des Trinkwassers und die Entwässerung auszurotten, so mußte der Stand der öffentlichen Gesundheit gewaltig verbessert werden. Dies ist denn auch wirklich der Fall gewesen.

Die der Kanalisation vorangegangenen Maßnahmen, vor allem die Versorgung der Stadt mit besserem Trinkwasser, hatten schon langsam zu wirken begonnen, bevor man die Entwässerung Basels in Angriff nahm; doch bedurfte es einiger Zeit, bis die Erfolge dieser frühern Verbesserungen und dann der Kanalisation selbst sichtbar wurden. Die allgemeine Sterblichkeit blieb bis zur Mitte der 1880er Jahre noch ungefähr gleich und stieg sogar noch viermal — 1865/66, 1871/72, 1881/82 und 1889 — des Typhus wegen hoch über den Durchschnitt empor. Am deutlichsten ist diese Tatsache und die weitere Entwicklung der Gesundheitsverhältnisse Basels aus den beiliegenden Tafeln zu erkennen, von denen Tafel I die allgemeine Sterblichkeit, Tafel II die Todesfälle an Typhus darstellt; beide erstrecken sich über den Zeitraum von 1848—1923. Beim Typhus ist besonders bemerkenswert, wie er seit 1866 in beständigem, durch kleinere Epidemien nur vorübergehend unterbrochenem Abnehmen begriffen ist. Und 1866 ist genau das Jahr, in dem die Versorgung der Stadt mit Grellingerwasser begann.

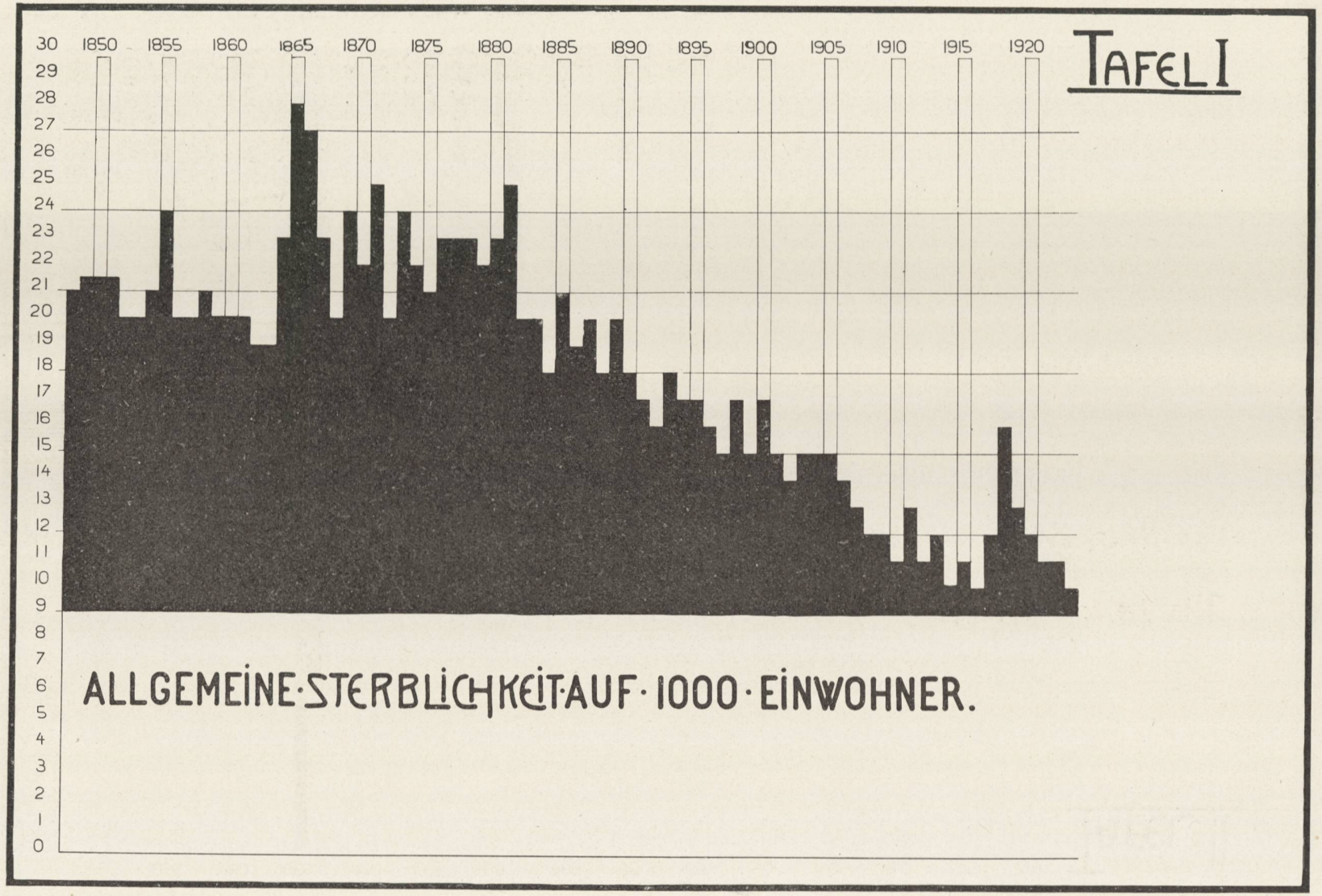
Der letzte Ausbruch des Typhus im Jahre 1889 mit immerhin noch 672 Erkrankungen war aber schon der weitaus schwächste von allen. Mit ihm ist dann diese Krankheit bei uns ganz plötzlich so gut wie erloschen und seither ist sie nie mehr zu irgendwie ernstlicher Bedeutung gelangt. Ein Blick auf Tafel II zeigt, wie der Abdominaltyphus seit über dreißig Jahren im eigentlichsten Sinne des Wortes

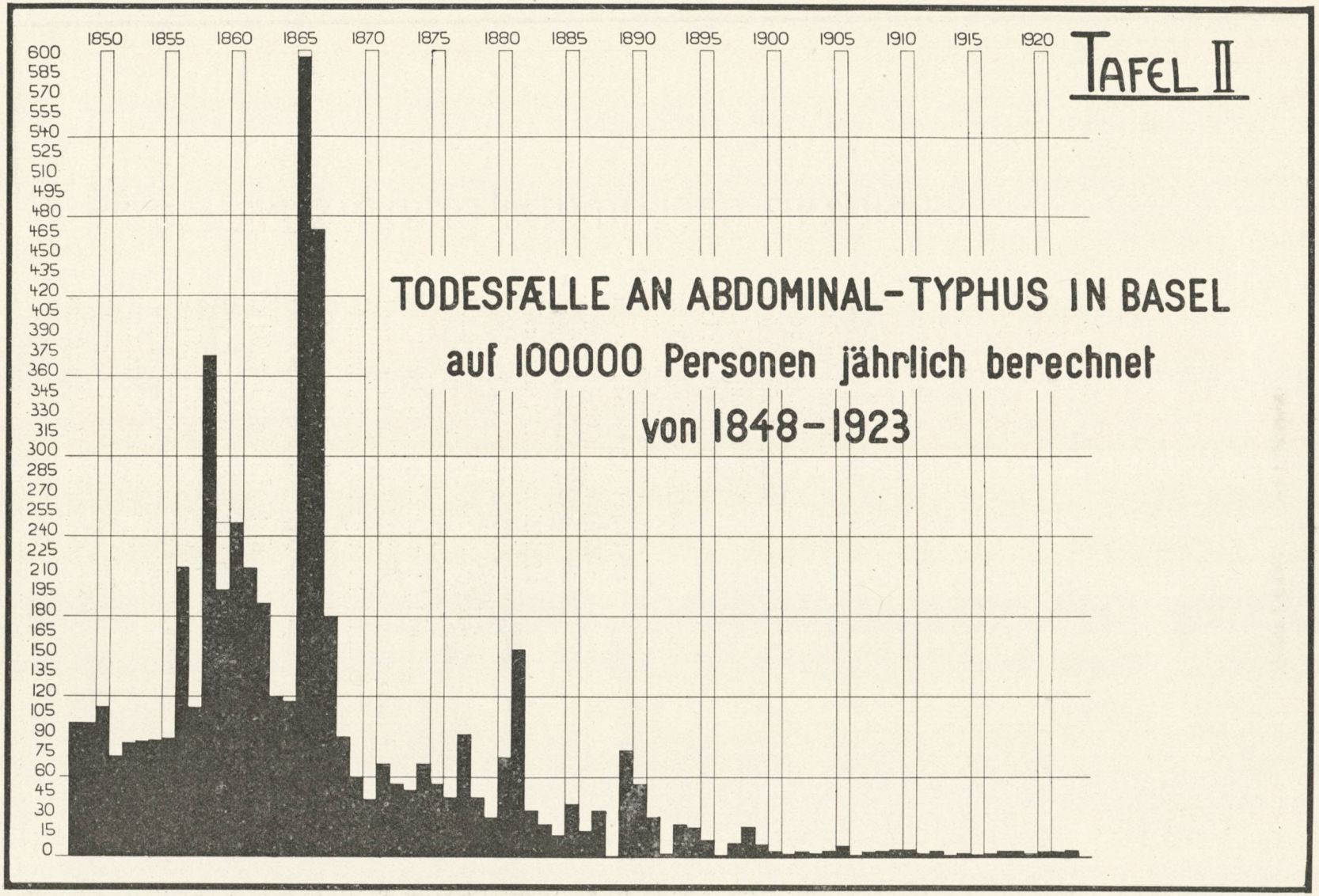
gebodigt ist. Das Verschwinden dieser Hauptseuche Basels ist denn auch der wichtigste Grund, weshalb die gleichzeitig fortschreitende Verbesserung der allgemeinen Lebensverhältnisse sich voll auswirken konnte. Scharf setzt diese Wendung in der Mitte der 1880er Jahre ein; wie aus der Tafel I zu ersehen ist. Die Kurve der allgemeinen Sterblichkeit ist seither bis heute in andauerndem Fallen begriffen. Die Grippe von 1918 mit ihren Nachwirkungen hat allerdings diese Entwicklung für einige Jahre unterbrochen; doch 1923 war die Sterblichkeitsziffer schon wieder auf den Stand der Vorgrippezeit gesunken.

Nach menschlichem Ermessen sind heute Cholera und Typhus bei uns wie anderwärts endgiltig aufs Haupt geschlagen. Die Grippe allerdings hat uns gezeigt, daß jedes menschliche Können noch immer seine Grenzen hat und jedes Mal wieder, wenn wir die alten Feinde besiegt, uns neue anfallen, zu deren Bekämpfung wir die Waffen erst noch entdecken müssen.

Am Ende des Jahres 1923 stand die Sterblichkeitskurve so tief, wie bisher nur zweimal: 1914 und 1916. Betrachten wir den ganzen Verlauf dieser Kurve seit 1848, so ist die anhaltend fortschreitende Verbesserung der öffentlichen Gesundheit wahrhaft erstaunlich. Wir dürfen sagen, daß Basel heute, so weit es Menschenkraft vermag, zu einer leiblich gesunden Stadt gemacht ist. Wir aber, wir wollen ein jeder da, wo er hingestellt ist, uns darum bemühen, daß in dem gesunden Leib auch immerdar eine gesunde Seele lebe.

TAFEL I


30
29
28
27
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
0
1850
1855
1860
1865
1870
1875
1880
1885
1890
1895
1900
1905
1910
1915
1920
ALLGEMEINE·STERBLICHKEIT·AUF·1000·EINWOHNER.


TAFEL II
TODESFÆLLE AN ABDOMINAL-TYPHUS IN BASEL
auf 100000 Personen jährlich berechnet
von 1848-1923
1850 1855 1860 1865 1870 1875 1880 1885 1890 1895 1900 1905 1910 1915 1920
600 585 570 555 540 525 510 495 480 465 450 435 420 405 390 375 360 345 330 315 300 285 270 255 240 225 210 195 180 165 150 135 120 105 90 75 60 45 30 15 0

Verzeichnis

der außer den Akten und Drucksachen des Staatsarchivs, sowie den Zeitungen hauptsächlich benützten Literatur.

Abkürzungen: J. B. = Basler Jahrbuch. J. z. S. = Vom Jura zum Schwarzwald. N. B. = Neujahrsblatt.

Allgemeines.

Baumgartner, J., Die Schweiz in ihren Kämpfen und Umgestaltungen von 1830—1850. IV. Band. Blum und Rüesch, Basel einst und jetzt. Burckhardt, Paul, Geschichte Basels 1833—1848. N. B. 1912—1914. Curti, Geschichte der Schweiz im 19. Jahrhundert. Feddersen, Geschichte der schweizerischen Regeneration von 1830—1848. Gagliardi, Alfred Escher. Vier Jahrzehnte neuerer Schweizergeschichte. Geering, Traugott, Ratsherr Karl Sarasin. Vierbändiges Werk in Schreibmaschinenschrift, Staatsarchiv. Merian, Amadeus, Erinnerungen. Meyer, C., Die Stadt Basel von 1848—1858. I. Teil J. B. 1906, 93; II. Teil J. B. 1908, 172. v. Segesser, Philipp Anton, Sammlung kleiner Schriften. Verwaltungsberichte des Kleinen Rates an den Großen Rat und des Stadtrates an den Großen Stadtrat.

Gefl. mündliche und schriftliche Mitteilungen des Herrn Prof. Paul Speiser.

Basel und der Ausbau der neuen Eidgenossenschaft.

Geering, Traugott, Der neue Bund. Letzter Abschnitt der Darstellung „Basel und die Eidgenossen" in der Festschrift zum vierhundertsten Jahrestage des ewigen Bundes zwischen Basel und den Eidgenossen, S. 157. Mangold, F., Bankdirektor Johann Jakob Speiser (Basler Biographien II, 136).

Der Anschluß Basels an die Eisenbahnen.

Bericht des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn an den Verwaltungsrat derselben über die im Hauensteintunnel den 28. Mai 1857 stattgefundene Katastrophe. Bläsi, P., Beschreibung des Unglücks am Hauensteintunnel im Mai und Juni 1857; ferner zwei anonyme Schriften über denselben Gegenstand, erschienen Olten bei A. Michel und Neckarsulm bei Paul Streble 1857. Burckhardt-Finsler, Albert, Basels bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert. I.: 1800—1850 J. B. 1901, 259; II.: 1850—1860 J. B. 1903, 207. Burckhardt, Fritz, Wilhelm Schmidlin. J. B. 1893, 1. Darstellung der technischen und finanziellen Verhältnisse betr. die Projekte des definitiven Bahnhofs der Schweizerischen Centralbahn in Basel, herausgegeben vom Direktorium 1855.

Fäsi-Lommel, F., Die Schreckenstage am Hauenstein im Mai des Jahres 1857. Separatabdruck aus der Zeitschrift „Der Schweizer Kamerad", 1915. Fröhlich, A. E., Die Verschüttung im Hauenstein. Eine Erzählung. Zürich 1858. Geigy, Alfred, Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. Gubler, Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen, 1833—1852. Herold, Der schweizerische Bund und die Eisenbahnen, in den „Münchener volkswirtschaftlichen Studien", 1902. Kelterborn, R., Höhere Mächte (Heft 64 des Basler Vereins für Verbreitung Guter Schriften). Koch, Edwin, Basel und die badische Bahn. Basler Nachrichten 1905, Nummern 346 und 348. Kölner, Paul, Die Basler Rheinschiffahrt. N. B. 1918. Leupold, Rudolf, Mitteilungen über die Gründung der Schweizerischen Centralbahngesellschaft. Speiser, W., Mitteilungen über die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens und über die ersten Jahre der Schweizerischen Centralbahn. Speiser, William, Von den Schweizer Banken und Bahnen in der kritischen Zeit der 1870er und 1880er Jahre. J. B. 1923, 147. Stephenson, R. und Swinburne, H., vom Bundesrat einberufene Experten, Bericht über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft 1850, Band III, 429. Weissenbach, Plazid, Das Eisenbahnwesen der Schweiz.

Gefl. schriftliche Mitteilungen der Direktion der Birsigtalbahn und der Reichsbahndirektion in Karlsruhe.

Das Basler Gesundungswerk.

Barth, Paul, Erinnerungen aus der Zeit der ersten 50 Jahre der Medizinischen Gesellschaft in Basel. Bericht des Cholera-Ausschusses an die Regierung, vom 11. Mai 1855. Birmann, Martin, Die Anfänge des Basler Kinderspitals. J. B. 1891, 10. Burckhardt, Albrecht, Demographie und Epidemiologie der Stadt Basel. De Wette, Ludwig, Physikus, Bericht an löbliche Cholerakommission über den Verlauf der Cholera im Jahre 1855. Auf Anordnung der H. Regierung dem Druck übergeben. Geering, Traugott, Christoph Merian. Generalbericht des Cholera-Ausschusses an den Kleinen Rat, vom 22. April 1856. Hunziker H. und Jenny, O. H., Die Influenza-Epidemie in Basel vom Juni 1918 bis Juni 1919. Separatabdruck aus dem statistischen Jahresbericht über die Bevölkerungsbewegung im Kanton Basel-Stadt 1918. Lebert, H., Die Cholera in der Schweiz. Linder, A., Inspektor des Wasserwerks, Die Wasserversorgung der Stadt Basel. Erschienen in der Schweizerischen Zeitschrift für Gesundheitspflege, 1921. Moor, Karl, Kantonsingenieur, Haus- und Stadtentwässerung mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Basel. Vortrag im Basler Ingenieur- und Architektenverein am 16. April 1924. Obrecht, J. J., Die neue Irrenanstalt in Basel. J. z. S. I, 3: S. 283. Schlußbericht der Kommission zur Begutachtung der Vorschläge des Cholera-Ausschusses, dem Kleinen Rat erstattet im Oktober 1858: Die sanitarischen Uebelstände in Basel mit besonderer Beziehung auf die Verbreitung der Cholera. Socin, Bernhard, Typhus, Regenmenge und Grundwasser in Basel. Stocker, F. A., Die Augenheilanstalt. Basler Stadtbilder, S. 309. Streckeisen, K., Die Typhusepidemie 1865/66. Wieland, Karl, Erinnerungen an Karl Felix Burckhardt und Gottlieb Bischoff. J. B. 1888, 1. Zehnder, C., Die Cholera in der Schweiz.

Gefl. schriftliche und mündliche Mitteilungen der Herren alt-Kantonsingenieur Bringolf, Physikus Dr. Hunziker, Ing. Albert Linder, Inspektor des Wasserwerks, und Kantonsingenieur Moor.

3. Erzählungen und Darstellungen in bunter Reihenfolge.

*XLVII.	1869.	(Meisner Fr.) Schweizerische Feste im fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert.
*XLVIII.	1870.	(Wieland, Carl.) Die kriegerischen Ereignisse in der Schweiz von 1798—1799.
*XLIX.	1871.	(Wieland, Carl.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*L.	1872.	(Vischer, W.) Eine Basler Bürger-Familie aus dem sechzehnten Jahrhundert.
*LI.	1873.	(Vischer, W.) Das Karthäuser-Kloster und die Bürgerschaft von Basel.
*LII.	1874.	(Heyne, M.) Ueber die mittelalterliche Sammlung zu Basel.
*LIII.	1875.	(Stähelin, R.) Karl Rudolf Hagenbach.
*LIV.	1876.	(Frey, Hans.) Die Staatsumwalzung des Kantons Basel im Jahre 1798.
*LV.	1877.	(Frey, Hans.) Basel während der Helvetik 1798—1803.
*LVI.	1878.	(Wieland, Carl.) Basel während der Vermittlungszeit 1803—1815.
*LVII.	1879.	(Wieland, Carl.) Die vier Schweizerregimenter in Diensten Napoleons 1813—1814.
*LVIII.	1880.	(Burckhardt, Albert.) Basel zur Zeit des dreißigjährigen Krieges. Erster Teil.
*LIX.	1881.	(Burckhardt, Albert.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*LX.	1882.	(Bernoulli, August.) Die Schlacht bei St. Jakob an der Birs.
*LXI.	1883.	(Bernoulli, August.) Basel im Kriege mit Österreich. 1445—1449.
LXII.	1884.	(Probst, Emanuel.) Bonifacius Amerbach.
*LXIII.	1885.	(Boos Heinrich.) Wie Basel die Landschaft erwarb.
LXIV.	1886.	(Burckhardt, Achilles.) Hans Holbein.
LXV.	1887.	(Burckhardt-Biedermann, Th.) Helvetien unter den Römern.
LXVI.	1888.	(Birmann, M.) Die Einrichtungen deutscher Stämme auf dem Boden Helvetiens.
LXVII.	1889.	(Trog, Hans.) Die Schweiz vom Tode Karls des Großen bis zum Ende des burgundischen Reichs.
LXVIII.	1890.	(Burckhardt, Albert.) Die Schweiz unter den salischen Kaisern.
LXIX.	1891.	(Bernoulli, August.) Die Entstehung des ewigen Bundes der Eidgenossen.
LXX.	1892.	(Thommen, Rudolf.) Geschichte der Eidgenossenschaft bis zum Eintritt Luzerns in den Bund. 1291—1332.
LXXI.	1893.	(Wackernagel, Rudolf.) Die Stadt Basel im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert.
LXXII.	1894.	(Fäh, Franz.) Johann Rudolf Wettstein. Ein Zeit- und Lebensbild. Zur Säkularerinnerung.) Erster Teil.
LXXIII.	1895.	(Fäh, Franz.) Dasselbe. Zweiter Teil.
LXXIV.	1896.	(Socin, Adolf.) Basler Mundart und Basler Dichter.
LXXV.	1897.	(Huber, August.) Die Refugianten in Basel.
LXXVI.	1898.	(Bernoulli, August.) Basels Anteil am Burgunderkriege. Erster Teil.
LXXVII.	1899.	(Bernoulli, August.) Dasselbe. Zweiter Teil.
LXXVIII.	1900.	(Bernoulli, August.) Dasselbe. Dritter Teil.
*LXXIX.	1901.	(Burckhardt, Paul.) Basels Eintritt in den Schweizerbund. 1501.
LXXX.	1902.	(Holzach, Ferdinand.) Die Basler in den Hugenottenkriegen.
LXXXI.	1903.	(Buser, Hans.) Basel während der ersten Jahre der Mediation. 1803—1806.
LXXXII.	1904.	(Buser, Hans.) Basel in den Mediationsjahren. 1807—1813.
LXXXIII.	1905.	(Vischer, Wilhelm.) Basel in der Zeit der Restauration 1814—1830. I. Die Jahre 1814 und 1815.
LXXXIV.	1906.	(Vischer, Wilhelm.) Dasselbe II. Die Zeit von 1815—1830.
*LXXXV.	1907.	(Bernoulli, August.) Basel in den Dreißigerwirren. Erster Teil.
LXXXVI.	1908.	(Bernoulli, August.) Dasselbe. Zweiter Teil.
LXXXVII.	1909.	(Bernoulli, August.) Dasselbe. Dritter Teil.
LXXXVIII.	1910.	(Bernoulli, August.) Dasselbe. Vierter Teil.
LXXXIX.	1911.	(Vischer, Wilhelm.) Die Basler Universität seit ihrer Gründung.
LXXXX.	1912.	(Burckhardt, Paul.) Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung. 1833—1848.
*LXXXXI.	1913.	(Burckhardt, Paul.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*LXXXXII.	1914.	(Burckhardt, Paul.) Dasselbe. Dritter Teil.
*LXXXXIII.	1915.	(Barth, Paul.) Basler Bilder und Skizzen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.
LXXXXIV.	1916.	(Schaub, Emil.) Aus dem Leben des Basler Kaufmanns im 18. Jahrhundert.
LXXXXV.	1917.	(Burckhardt, August.) Basler in fremden Diensten.
*LXXXXVI.	1918.	(Kölner, Paul.) Die Basler Rheinschiffahrt.
LXXXXVII.	1919.	(Burckhardt, August.) Bürgerschaft und Regiment im alten Basel.
LXXXXVIII.	1920.	(Jenny, Ernst). Theodor Meyer-Merian. Ein Basler Literatur- und Kulturbild aus dem 19. Jahrhundert.
LXXXXIX.	1921.	(Barth, Wilhelm.) Basler Wandbilder. Ein Beitrag zum Verständnis zeitgenössischer Kunst.
C.	1922.	(Heusler, Andreas †.) Basels Gerichtswesen im Mittelalter.
CI.	1923.	(Schwarz, Ferdinand.) Isaac Iselins Jugend- und Bildungsjahre.
CII.	1924.	(Steiner, Gustav.) Der Bruch der schweizerischen Neutralität im Jahre 1813.