Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Herausgeber: Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen

Band: 112 (1934)

Artikel: Aus der Siedelungs- und Verkehrsgeschichte Basels : eine Darstellung in Wort und Bild

Autor: Eichenberger, Walter Victor

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1006933

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: 02.10.2025

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

AUS DER SIEDELUNGS- UND VERKEHRSGESCHICHTE BASELS

EINE DARSTELLUNG IN WORT UND BILD

VON

WALTER VICTOR EICHENBERGER
ARCHITEKT E. T. H.

112. NEUJAHRSBLATT

HERAUSGEGEBEN VON DER

GESELLSCHAFT ZUR BEFÖRDERUNG DES GUTEN UND GEMEINNÜTZIGEN

1934

IN KOMMISSION BEI HELBING & LICHTENHAHN, BASEL

Inhaltsverzeichnis der früheren Neujahrsblätter.

1. Erzählungen aus der Basler Geschichte in zwangloser Reihenfolge.

*1. 1821. (Bernoulli, Dan.) Isaac Iselin.
2. 1822. (Burckhardt, Jac., Obersthelfer, später Antistes.) Der Auszug der Rauracher.
*3. 1823. (Hanhart, Rudolf.) Basel wird eidgenössisch. 1501.
*4. 1824. (Hagenbach, K. R.) Die Schlacht bei St. Jakob. 1444.
*5. 1825. (Hagenbach, K. R.) Die Kirchenversammlung zu Basel. 1431—1448.
*6. 1826. (Hagenbach, K. R.) Die Stiftung der Basler Hochschule. 1460.
*7. 1827. (Hagenbach, K. R.) Erasmus von Rotterdam in Basel. 1516—1536.
*8. 1828. (Hagenbach, K. R.) Scheik Ibrahim, Johann Ludwig Burckhardt aus Basel.
*9. 1829. (Hagenbach, K. R.) Rudolf von Habsburg vor Basel. 1273.
*10. 1830. (Hagenbach, K. R.) Bürgermeister Wettstein auf dem westphälischen Frieden.
*11. 1831. (Hagenbach, K. R.) Das Jahr 1830, ein wichtiges Jahr zur Chronik Basels.
*12. 1832. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Die Schlacht bei Dornach am 22. Juli des Jahres 1499.
*13. 1835. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Landvogt Peter von Hagenbach.
*14. 1836. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Das Leben Thomas Platters.
15. 1837. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Das große Sterben in den Jahren 1348 und 1349.
*16. 1838. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Das Karthäuser-Kloster in Basel.
17. 1839. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Der Rappenkrieg im Jahr 1594.
*18. 1840. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Die ersten Buchdrucker in Basel.
*19. 1841. (Heusler, Abr.) Die Zeiten des großen Erdbebens.
20. 1842. (Burckhardt, Abel, Obersthelfer.) Hans Holbein der Jüngere von Basel.
*21. 1843. (Wackernagel, W.) Das Siechenhaus zu St. Jakob.
22. 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.

*23. 1845. (Fechter, D. A.) Die Rauraker und die Römer, Augusta Rauracorum und Basilea.
*24. 1846. (Burckhardt, Jacob, Professor.) Die Alemannen und ihre Bekehrung zum Christentum.
*25. 1847. (Streuber, W. Th.) Bischof Hatto, oder Basel unter der fränkischen Herrschaft.
*26. 1848. (Burckhardt-Piguet, Theophil.) Das Königreich Burgund. 888—1032.
*27. 1849. (Burckhardt-Piguet, Theophil.) Bürgermeister Wettstein auf dem westphälischen Frieden.
*28. 1850. (Fechter, D. A.) Das Münster zu Basel.
*29. 1851. (Fechter, D. A.) Bischof Burchard von Hasenburg und das Kloster St. Alban.
*30. 1852. (Fechter, D. A.) Das alte Basel in einer allmählichen Erweiterung bis 1356.
31. 1853. (Burckhardt-Piguet, Theophil.) Die Bischöfe Adelbero und Ortlieb von Froburg.
*32. 1854. (Burckhardt, L. A.) Bischof Heinrich von Thun.
33. 1855. (Hagenbach, K. R.) Die Bettelorden in Basel.
*34. 1856. (Burckhardt, L. A.) Die Zünfte und der rheinische Städtebund.
*35. 1857. (Arnold, W., Professor.) Rudolf von Habsburg und die Basler.
*36. 1858. (Wackernagel, W.) Ritter- und Dichterleben Basels im Mittelalter.
*37. 1859. (Vischer, W.) Basel vom Tode König Rudolfs bis zum Regierungsantritte Karl IV.
*38. 1860. (Heusler, Andr.) Basel vom großen Sterben bis zur Erwerbung der Landschaft. 1340—1400.
*39. 1861. (Burckhardt-Piguet, Theophil.) Basel im Kampfe mit Österreich und dem Adel.
*40. 1862. (Hagenbach, K. R.) Das Basler Konzil. 1431—1448.
*41. 1863. (Fechter, D. A.) Basels Schulwesen im Mittelalter. Gründung der Universität. Anfänge der Buchdruckerkunst.
*42. 1864. (Buxtorf, K.) Basel im Burgunderkriege.
*43. 1865. (Vischer, W.) Der Schwabenkrieg und die Stadt Basel. 1499.
*44. 1866. (Frey, Hans.) Basels Eintritt in den Schweizerbund.
*45. 1867. (Buxtorf, K.) Die Teilnahme der Basler an den italienischen Feldzügen.
*46. 1868. (Hagenbach, K. R.) Johann Oecolampad und die Reformation in Basel.

3. Erzählungen und Darstellungen in bunter Reihenfolge.

*47. 1869. (Meisner, Fr.) Schweizerische Feste im fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert.
*48. 1870. (Wieland, Carl.) Die kriegerischen Ereignisse in der Schweiz von 1798—1799.
*49. 1871. (Wieland, Carl.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*50. 1872. (Vischer, W.) Eine Basler Bürger-Familie aus dem sechzehnten Jahrhundert.

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

AUS DER SIEDELUNGS- UND VERKEHRSGESCHICHTE BASELS

EINE DARSTELLUNG IN WORT UND BILD

VON

WALTER VICTOR EICHENBERGER

ARCHITEKT E. T. H.

112. NEUJAHRSBLATT

HERAUSGEGEBEN VON DER

GESELLSCHAFT ZUR BEFÖRDERUNG DES GUTEN UND GEMEINNÜTZIGEN

1934

IN KOMMISSION BEI HELBING & LICHTENHAHN, BASEL

— Alle Rechte des Verfassers vorbehalten —

DRUCK EMIL BIRKHÄUSER & Cie., BASEL

VORWORT DER KOMMISSION ZUM NEUJAHRSBLATT.

Die Kommission sieht sich veranlaßt, auch dem diesjährigen Neujahrsblatt ein erklärendes Wort vorauszuschicken.

Die schon für Neujahr 1933 vorgesehene Schrift über die *Wandmalereien Basels im ausgehenden Mittelalter* schien als Neujahrsblatt von 1934 gesichert, besonders da das Bildermaterial schon bereitgestellt war. Aber leider ist es dem Verfasser auch im Verlauf dieses Jahres nicht gelungen, den Text zu Ende zu bringen, so daß sich die Kommission im Spätherbst zum zweiten Mal in eine unvorhergesehene schwierige Lage versetzt sah.

Wir sind nun Herrn *W. Eichenberger* zu Dank verpflichtet, daß er uns die interessantesten, in sich zusammenhängenden Partien eines von ihm eben gehaltenen *Volkshochschulkurses* mit wenig Änderungen zur Publikation als Neujahrsblatt überlassen hat. Was der Verfasser in Wort und Bild den Lesern eindrücklich machen will, sagt er selber in deutlicher Weise.

Die Kommission erklärt ausdrücklich, daß der Verfasser für seine Anschauungen und für seine Darstellung, die den Charakter des temperamentvollen, persönlich formulierten Vortrags nicht verleugnet, gern die Verantwortung allein übernehmen will.

Wir glauben aber, daß die vorliegende eigenartige Schrift, die das Leben der Vergangenheit unserer Stadt mit den Fragen und Aufgaben der Gegenwart und der Zukunft verbindet, gerade auch der heutigen Basler Jugend Bedeutsames und Interessantes zu sagen und im Bild zu zeigen hat, wobei wir gern auf das große technische Interesse so vieler Jungen rechnen.

Möge also auch dieses Neujahrsblatt, das reicher illustriert ist als alle seine Vorgänger, recht viele aufmerksame Leser finden!

Im Namen der Kommission für das Neujahrsblatt:

PAUL BURCKHARDT.

EINLEITUNG.

Die folgenden vier kleinen Darstellungen sind einem Volkshochschulkurs entnommen, der sich zum Thema setzte, die Gründe für den entschlossenen Aufstieg unserer Stadt von der Urzeit her bis zu ihrer heutigen zentralen Bedeutung in Europa zu untersuchen. Wenn die Studie auch vornehmlich anhand des uns städtebaulich Überlieferten aus den Urzeiten emporzuschreiten scheint, so ist sie dennoch nicht etwa eine Baugeschichte unserer Stadt, sondern es handelt sich um die Erfassung des Zusammenhanges aller wesentlichen Gebiete, ständig in ihrer Beziehung zur lebenden Stadt unserer Tage und vor allem auch der künftigen Stadt unserer Kinder. Aus diesen Gedankengängen heraus versucht sie ein Stück *Bürgerkunde* zu sein, welches eine wertvolle und wohltuende Ergänzung zu der bisher eigentlich nur historischen Einstellung ist und daher auch in dieser Hinsicht den Blick für Gegenwart und Zukunft schärft. So erkennen wir zum Beispiel aus der baulichen Vergangenheit, wie einst bei der Entwicklung der Fortifikationen oder dann auch der Verkehrsanlagen wohl ganz anders vorgegangen worden wäre, wenn man in jenen Tagen die künftige und mögliche Entwicklung hätte richtig abschätzen können. Gerade das Gebiet der öffentlichen Bauten und Werke gehört in den kostspieligsten Bereich unserer heutigen Wirtschaft; und nur eine genaue Kenntnis der Vergangenheit wird uns dabei einst begangene Fehler vermeiden und künftige Bedürfnisse gleicherweise richtig einschätzen lehren.

Um mit knappstem Text auf knappem Raum und dennoch auf den ersten Blick gemeinverständlich auszukommen, wurde die hier vorliegende *Verbindung von Text und Bild* gewählt. Die Studie will immer wieder nur ein Hinweis sein, das umgebende gegenwärtige Leben mit besserem Verständnis anzuschauen. Nicht zuletzt erschließt sie auch alle die wundervollen *Sammlungen unserer Museen* und macht sie nutzbar, wiederum, indem sie ihren Anschluß ans Leben bewerkstelligt.

Diese Publikation kann zwar nicht eine abgeschlossene Darstellung jener Vielheit geben, welche die Gesamtentwicklung Basels darstellt. Aber sie ist doch so weit ein Ganzes, daß sich ihre Veröffentlichung in dieser Form rechtfertigt und daß sie zugleich eine Probe gibt von Art und Geist eines beabsichtigten Buches über dieses ganze Thema.

Außer den hier wiedergegebenen Abschnitten sind weiter bereitgestellt: Aussehen und Wachstumsweise einer Stadt nach Entstehungstypen. Geologisches aus unserem Wohngebiet. Trink- und Brauchwasserversorgung. Beseitigung der Abwässer. Wasserkraftnutzung. Basel im Weltrahmen.

Für einen zweiten Teil sind vorgesehen: Sinn und Nutzen der Stadtvermessung und der Baugesetzgebung für den einzelnen Bürger. Der alte Zustand und das Grundbuch. Stadtpläne und Leitungskataster. Neue bauliche Aufgaben der Stadt auch mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse. Korrektionskosten und Wirtschaft. Moderne Stadtplanung.

Ich betrachte es als eine besonders verdienstvolle Tat der Kommission zum Neujahrsblatt, mit der Herausgabe dieser kleinen Darstellung einmal die Aufmerksamkeit auf ein Gebiet zu lenken, an dem jeder Bürger und Einwohner persönlich interessiert ist, ohne daß es eine bloße Tagesfrage wäre. Das ist vorausschauender Dienst an unserm Volk und an unserer lieben Stadt.

Basel, im November 1933. *Der Verfasser.*

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Vorwort der Neujahrsblattkommission	5
Einleitung des Verfassers	6
I. Elemente der Besiedelung in unserem Wohngebiet	9
II. Die Befestigung und Entfestigung der Stadt	23
III. Die Verkehrswege	38
IV. Die Binnenschiffahrt	55

I. ELEMENTE DER BESIEDELUNG IN UNSEREM WOHNGEBIET.

Es bestehen keine sichern Angaben über das erste Vorkommen von Menschen in Europa. Man spricht von 50,000 bis 100,000 und mehr Jahren vor Christi Geburt. Für die Gegend von Basel haben wir vereinzelte, wenige Funde aus der letzten Eiszeit. Sie stammen von der Batterie, aus der Gegend des heutigen Hechtliackers am Nordostabhang des Bruderholzes und aus der Umgebung der Pauluskirche. Obwohl sie uns nur einen sehr spärlichen Begriff von der Kultur jener Zeit zu geben vermögen, ist es doch von Interesse, sie in der Gesamtheit und mit Muße zu betrachten. Die wertvollsten Stücke hievon sind in unserm Bilde aufgezeichnet (Abb. 1): Zwei schön gearbeitete Äxte, einige Steinmesser, die aus dem harten Hornstein abgespalten und abgedrückt wurden; ebenso ein Steinkern, von dem solche Steinklingen losgetrennt wurden, und schließlich eine Tonscherbe mit Wulstrand und Zierwulst, auf welchen von Hand ein einfaches Muster eingedrückt ist. Es ist wahrscheinlich, daß diese Klingen in Holzschäften irgendwie befestigt waren zur besseren Handhabung. Von ganz bemerkenswert hohem technischem Können zeugen die beiden Beile, welche direkt ein Fingerspitzengefühl verraten für eine schon hochstehende Verbindung von Formenschönheit und Zweckmäßigkeit. Ihnen ebenbürtig ist das Scherbenstück in der Auffassung, obwohl seine technische Ausführung deutlich die noch sehr primitiven Mittel der Herstellung und des Brennens beweist. Einen etwas bessern Aufschluß vermöchte erst eine Übersicht über die Gesamtfunde in Mitteleuropa zu geben.

Abb. 1.

Leider fehlen uns für unsere Gegend gerade die charakteristischen *Tierzeichnungen* und kleinen Plastiken, die der Höhlenmensch hergestellt hat, und die in reicherem Maße in Höhlen Frankreichs gefunden wurden. Ein Beispiel davon aus dem schaffhausischen Orte Thayngen ist uns in einer Renntierzeichnung überliefert (Abb. 2), während der Pferdekopf und die Zeichnung eines Wildpferdes schon wieder aus Frankreich stammen. Im allgemeinen ist jedoch zu sagen, daß wir uns jene Kulturstufe in der Regel viel primitiver vorstellen, als

sie in Wirklichkeit gewesen ist. Wir dürfen uns über die Spärlichkeit der Funde keineswegs wundern. Erst in jüngster Zeit richtet sich das Augenmerk von Gelehrten und gebildeteren Laien auf diese Dinge; und es muß in den Tausenden von Jahren vorher eine große Menge davon achtlos verschleudert worden sein. Sodann gehört selbst beim modernen, systematischen Forschen doch auch eine gute Dosis Glück zum Finden. Nicht nur die Geologie hat ihre Geschichte in einzelnen Schichten aufgeschrieben und überliefert, sondern auch die Kultur. Doch ergeht es auch im letztern Gebiet wie im erstern: Es ist nämlich sehr selten, daß sämtliche Kulturschichten einer Stätte unverändert erhalten geblieben sind. Wir sehen hier (Abb. 3) aber einen solchen besonders günstigen Fall an einer sozusagen urheiligen Stelle in Trier. Um uns einen Begriff neuzeitlicher Grabung zu geben, hat der Forscher die einzelnen Schichten säuberlich getrennt und einzeln kenntlich gemacht. Jede Zeitepoche hat ihre Spur hinterlassen und ist von der nachfolgenden zugedeckt worden, also daß selbst die oberste der alten Schichten von unserer heutigen vollständig zugedeckt und unkenntlich gemacht worden ist. Es geht nicht an, anhand des hier Dargestellten in die Einzelheiten solcher Grabungsmethoden einführen zu wollen; vielmehr möchte ich nur zum allgemeinen Verständnis der Auffindung und Verfolgung alter Kulturschichten auf die hauptsächlichste und tröstlichste Erfahrung des zünftigen Archäologen hinweisen, daß nämlich in der ganzen Welt nichts so unverwüstlich ist wie ein Loch. Wo einmal im gewachsenen Boden gegraben oder etwas hineingetrieben wurde, da vermag keine noch so festgestampfte Auffüllung die Spur wieder zu verwischen. Das Bild zeigt in der obersten freigelegten Schicht römisches Mauerwerk, in der folgenden die Pfostenlöcher eines vorgängig hier gestandenen Holzbaues und in der untersten Grube den Ort, wo sich Gegenstände erhalten haben seit der Zeit von 2500 Jahren vor Christi Geburt.

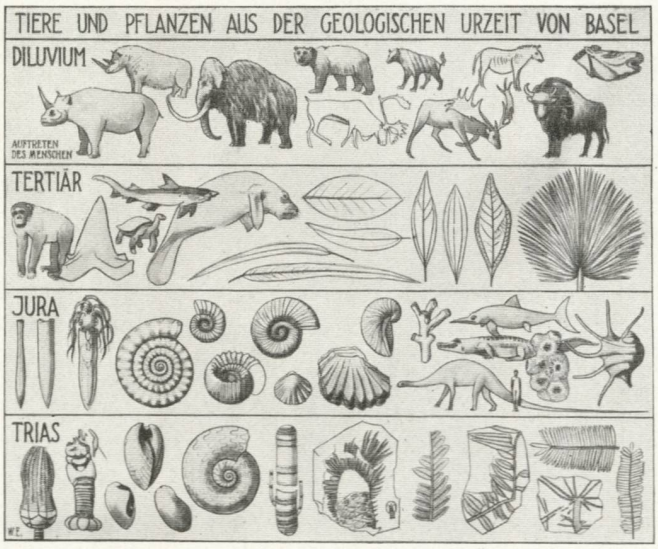


Abb. 2.

Abb. 3. Ansicht einer systematischen Ausgrabung.

In unserem engern Stadtgebiet sind mit einiger Sicherheit erst die steinzeitlichen Funde zu datieren. Sie lassen darauf schließen, daß in unserer Gegend um 6000 vor Christi Geburt, also vor

rund 8000 Jahren, Menschen lebten, deren Kulturstufe ungefähr analog ist derjenigen heutiger niedriger Negerstämme im afrikanischen Urwald, oder der Inselbewohner im malaiischen Archipel. Wir können uns anhand der wundervollen Sammlungen unseres Museums aus jenen Gegenden ein sozusagen einwandfreies und sehr gutes Bild machen von der Lebensweise jener Menschen und damit auch von unsern eigenen Vorfahren auf unserm eigenen kleinen Fleck Erde. Im Gegensatz zu den langen Spannen der Urzeit erscheint uns von nun ab aus den Funden im engeren Stadtbann und in seiner Nähe ein ganz überraschend schneller Aufstieg der menschlichen Kultur und der gesamten Lebenshaltung bis in die Keltenzeit ums Jahr 50 vor Christi Geburt. Doch ist dieser Aufstieg nicht etwa so zu verstehen, daß er sich innerhalb ein und derselben Sorte von Menschen an unserer Stätte abgespielt hätte im Laufe der Zeit; sondern es haben sich verschiedene Rassen im Besitze der Gegend abgelöst, in dem Sinne, daß meistens eine höherstehende die primitivere vertrieben oder ganz ausgelöscht hat. Aus dieser wechselvollen Zeit stammen die abgebildeten Bronzefunde (siehe Abb. 1). Das Messer mit schönen Heftklammern wurde bei der Grabung des Kleinhüninger Hafens gefunden, alle andern Stücke stammen aus der Gegend der Elisabethenkirche. So wie in dem Steinbeil für ihre Zeit haben wir hier in Speer und Schwert für die Bronzezeit Glanzstücke an ausgefeinter Arbeit vor uns. Sie zeigen eine wundervolle Kenntnis von Material, Form und Verwendung. Trotz der verhältnismäßig großen Zeitspanne und relativen Nähe am Beginn unserer historischen Epoche sind auch diese Funde nur spärlich vertreten. Das hat seinen Grund darin, daß in unserer Stadt eigentlich bis in die neueste Zeit hinein von Staats wegen äußerst wenig an systematischer Forschung geleistet wurde. Und heute ist nunmehr fast alles gänzlich überbaut und deshalb schwer oder ganz unzugänglich. Die großen Arbeiten, die in dieser Hinsicht für Augst geleistet worden sind, entspringen vor allem der privaten Initiative von Herrn Dr. Karl Stehlin. Auf Stadtgebiet sind wir auf das erwachte oder meistens erst noch zu weckende Interesse der Bauherren angewiesen, umsomehr als heutzutage die Erdarbeiten gewöhnlich sehr rasch und maschinell mit Baggern durchgeführt werden, was natürlich eine archäologische Durchforschung des Bodens auch bei Neubauten und in vielversprechendem Revier beinahe unmöglich macht.

Abb. 4.

Die erste sichere Kunde über unser Land

erhalten wir durch römische Schilderungen mehr allgemeiner Natur. Diese erhielten speziell für Basel ihre ersten wichtigeren Grundlagen durch die Funde beim Bau des großen Gasometers der alten Gasfabrik an der Voltastraße im Jahre 1911. Hier sind die berühmten unverwüstlichen Löcher gleich in ziemlicher Anzahl und ordentlichem Ausmaß gefunden worden (Abb. 4). Wir sehen einige am Fundort und eines davon im Schnitt. Ihre wirkliche einstige Verwendung ist heute noch nicht einwandfrei abgeklärt. Man spricht sie als *Wohngruben* an, die man sich in der unten gezeichneten Weise ausgebaut und überdeckt dachte. Vielleicht handelt es sich um spezielle Winterwohnungen, die zum Schutze gegen die Kälte eingegraben waren und dann eine mit Stroh und Dung überdeckte Dachung gehabt haben dürften, wie sich die äußerste Hütte rechts von außen präsentiert. Es sind auch Anhaltspunkte für rechteckige Bauten über der Erde vorhanden.

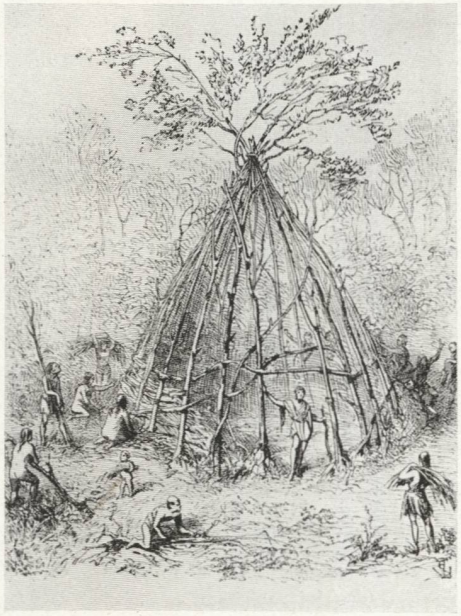


Abb. 5. Hüttenbau.

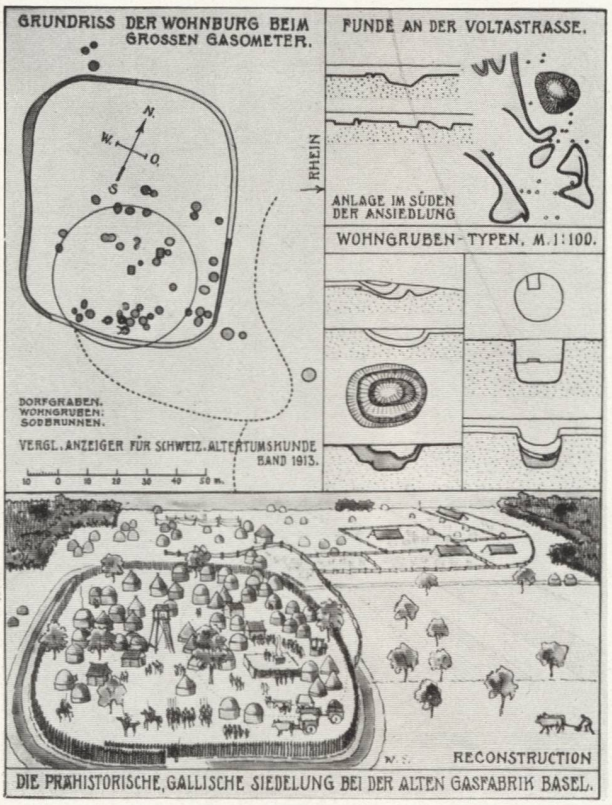


Abb. 6.

Wie man sich das Erstellen und Flechten einer einfachen Wohnhütte etwa vorstellen kann, zeigt uns das obenstehende Bild (Abb. 5).

Es sind insgesamt 60 solcher Löcher oder Gruben und auch eine große Zahl von Pfostensetzungen aufgefunden worden, sowie ein Graben, welches uns erlaubt, uns das nebenstehende Bild einer geschlossenen Siedelung mit Opferstätte, Wehranlagen und Viehhürden im freien Feld zu machen (Abb. 6). Als besondere Eigentümlichkeit erwähne ich, daß in 8 Meter Tiefe in einem Senkschacht das Skelett eines jener Menschen gefunden wurde, welcher offenbar bei der Grabung eines Sodbrunnens durch Erdgase oder Einsturz den Tod erlitt.

Endlich zeigt uns Abbildung 7 anschaulich, wenn auch mit einiger Phantasie, wie man sich etwa eine damalige Siedelung im Detail vorzustellen hat. Die Wissenschafter benennen diesen Ort *Arialbinum*, nach einer Aufzeichnung der Römer auf

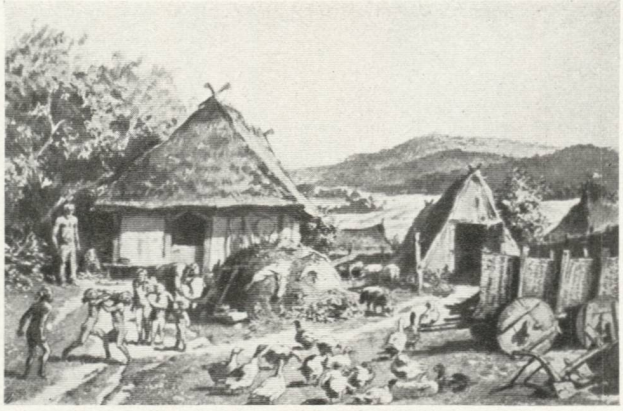


Abb. 7. Keltisch-Germanische Siedelung.

einer Routentafel. Daß die Funde an dieser Stätte immer noch nicht besonders zahlreich sind, hat seinen besondern und historisch überlieferten Grund. Die rauracischen Einwohner haben sich dem großen helvetischen Auszug über Genf und den Jura ins südliche Rhonetal angeschlossen im Jahre 58 vor Christus. Dabei haben sie alles Wertvolle und vor allem alle Waffen selbstverständlich mitgenommen. Einzig Amphorenscherben sind in größerer Anzahl am Platz geblieben, als Beweise eines schon recht regen Handels mit Wein durch die burgundische Pforte aus dem südlichen Gallien her (Abb. 8). Wir sehen eines der zu jener Zeit weitverbreiteten großen Weingefäße in der linken obern Ecke abgebildet. Auch eine Kornmühle, die für den Transport wohl zu schwer war, blieb intakt zurück. Die übrigen Gegenstände, die sich wie alles hier Abgebildete in der Sammlung am Steinenberg schön beisammen finden, geben uns eine deutliche Vorstellung eines auch für moderne Begriffe hochstehenden Formgefühls und Schönheitsempfindens. Die beiden gelochten Senkgewichte gehören entweder zu Spreitnetzen und lassen in diesem Falle einen Schluß zu auf Fischerei in einem sehr weitverzweigten und daher ruhigen Rheinlauf; es ist auch möglich, daß sie, wiederum als Senkgewichte, zu einfachen Handwebstühlen gehörten. Einzig die Münzen stammen nicht aus Arialbinum, sondern aus Basilea selber und sind hier deshalb wiedergegeben, weil sie die in den gallischen Kultkreis gehörende Pferdegöttin Epona zeigen.

Für die relative Dürftigkeit der Funde in unserem Banne fällt auch in Betracht, daß wir weder für Arialbinum noch für Basilea die sicher zugehörigen frühzeitlichen Begräbnisfelder oder „Nekropolen" aufgefunden haben, sodaß wir auf das sonst archäologisch meist reichhaltige Material der Grabbeigaben verzichten müssen. Eine geringe Möglichkeit besteht noch, wenn man z. B. jetzt für die eben freigegebene Überbauung des Areals zwischen alter Gasfabrik und Elsäßerstraße den künftigen Bauherren von Staats wegen die Verpflichtung auferlegen würde, bei Fundamentierungs- und Erdarbeiten mit spezieller Sorgfalt und unter Überwachung durch das Museum vorzugehen.

Abb. 8.

Mit der Besiedelung des eigentlichen heutigen Münsterhügels unter römischer

Aufsicht nach der Rückkehr der bei Bibracte besiegten Helvetier beginnt für unsere Stadt die „historische Zeit", d. h. von jenem Zeitpunkt an bis heute läßt sich ihre Entwicklung im großen Ganzen nach einwandfreien Daten ziemlich genau verfolgen bis ins Mittelalter hinauf, während wir von dort an bis heute dann überhaupt auf eine sichere Chronik abstellen können. Diese Funde (Abb. 9) vermitteln uns auch für eine römische Kolonie schon den Eindruck eines gehobenen und reichen Lebens mit einer Mannigfaltigkeit der Gebrauchs- und Kultgegenstände und des verwendeten Materials, die auch die Lebenshaltung des gewöhnlichen Mannes auf einer ziemlich hohen Stufe erscheinen läßt. Interessant ist das Bruchstück einer Weihinschrift zu Ehren der schon vorerwähnten gallischen Pferdegöttin Epona. Sie wurde im Gebiet der heutigen Marktgasse gefunden und lange Zeit als zu einer dortigen Brücke der Gallo-Römer gehörig betrachtet; doch könnte sie ebensowohl zu einer Altartafel in einem Epona-Tempel an der Stelle der heutigen Martinskirche gehört haben. Auch diese Stücke sind sämtlich in unserm historischen Museum der Besichtigung im Original zugänglich. Die figurengeschmückten Architekturstücke sind Teile von Grabmälern; das mit den Kriegern könnte einem Siegesdenkmal angehört haben. Das kleine Merkur-Statuettchen und die Münzen sind ein sprechender Hinweis auf einen regen Handel, der ja unter den Schutz dieses römischen Gottes gestellt war und der auch schon das Geld als allgemeines Tauschmittel kannte.

Abb. 9.

Die nebenstehende Reliefdarstellung der Epona (Abb. 10) stammt zwar aus Trier, gibt uns aber doch eine Vorstellung davon, in welcher Weise ungefähr sie auch bei uns dargestellt wurde. Sie gehört, wie gesagt, zum speziell gallischen Kultkreis und hat ganz offenbar bei uns die Rolle einer Verkehrsgöttin innegehabt, was gut damit übereinstimmt, daß jedenfalls das Fuhrwesen und die niedrigen Verkehrsobliegenheiten vor allem den Galliern zukamen, während sich ihre römischen Herren mit dem lukrativeren Teil des Geschäftes befaßten.

Abb. 10. Reliefdarstellung der Epona.

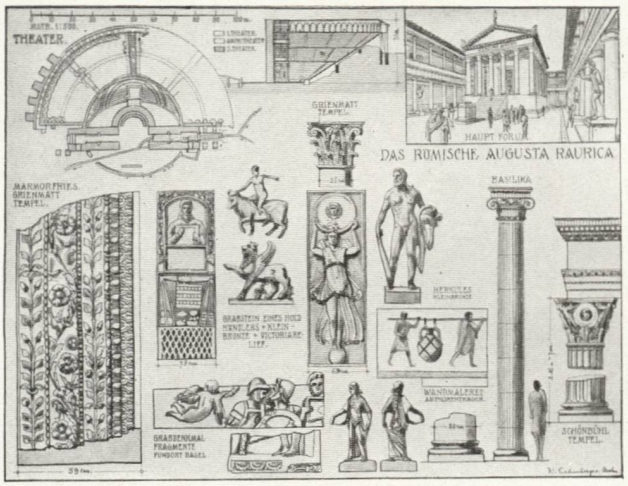


Abb. 11. Funde aus Augusta Rauracorum.

Von ihrer entsprechend luxuriöseren Lebensführung geben uns die Funde aus der benachbarten, damals weit größeren Römerstadt Augusta Rauracorum eine recht deutliche Vorstellung (Abb. 11). Alle Bruchstücke und Plastiken sind wiederum in unserem historischen Museum zu sehen. Die Geschichte der abgebildeten drei ineinander gebauten Theater wäre eine kleine Abhandlung für sich, die aber für unsere Stadt nicht von speziellem Interesse ist. Wertvoller ist die Rekonstruktion des Hauptforums mit zweistöckigen Markthallen um den Tempel herum, da besonders letzterer das eventuelle Vorbild für einen ähnlichen Bau auf unserem Münsterhügel gewesen sein dürfte an der Stelle und als Vorgänger unseres Münsters.

Obwohl es nicht in die engere Geschichte unseres eigenen Basels gehört, bringe ich hier auch eine Rekonstruktion jener größeren antiken Römerstadt, welche einst an die 40,000 Einwohner gezählt haben muß (Abb. 12). Sie ist übrigens nie ganz fertig geworden; aber wir erkennen in ihr die römische Gründungsform wieder, wie auch das rein fortifikatorisch behandelte Castrum rauracense. Doch ist speziell darauf aufmerksam zu machen, daß Castrum und Stadt in dieser Form nicht gleichzeitig nebeneinander bestanden haben.

In die alten Schotterterrassen des Rheines hatten sich Birsig, Wiese und Birs eigentliche Mündungstäler eingraben müssen, um zum Strom zu gelangen (Abb. 13). Dessen Bett verlief einst — vor der Zeit des Menschen — volle 36 Meter *höher als der heutige Wasserspiegel*; je tiefer er sich nun in die Aufschüttungen einschnitt und sie zum Teil auch wegräumte, desto tiefere Gräben mußten seine Zuflüsse in

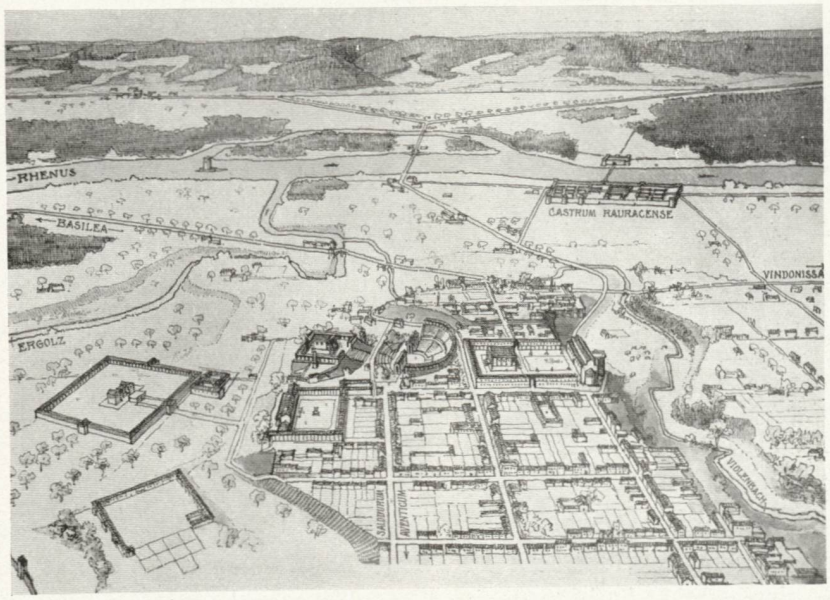


Abb. 12. Augusta Rauracorum (Rekonstruktion).

den stehengebliebenen festeren Schichten austiefen. Für uns von besonderem Interesse ist in erster Linie nur das Endstück jener Rinne, die sich der Birsig in einer Breite von 100 m und einer Tiefe von 15—20 Metern durch die Niederterrassen des Rheines eingefressen hat. Er konnte dabei teilweise ein Rheinbett aus früheren Zeiten benützen. So bildete sich zwischen Birsig und Rhein der günstige Burghügel. Man nennt eine derartig ausgezogene Anhöhe einen „*Riedel*" oder „*Sporn*", und da der unsrige nachmals als Hauptgebäude das Münster trug, wird er von uns in der Folge einfach als „Münstersporn" oder „Münsterriedel" bezeichnet. Wir sehen deutlich die gegen den Rhein abgestuften Terrassen des Geländes und den tiefen Graben des Birsiglaufes. So schön wie in dieser Rekonstruktion (Abb. 14) ist die Gestaltung des Terrains in der Wirklichkeit nicht mehr erhalten. Zwar ist es im wesentlichen nur der Mensch, der hier den natürlichen Boden weiter verändert hat. Wir schauen uns den zwischen Birsig und Rhein eingeklemmten Riedel etwas genauer an:

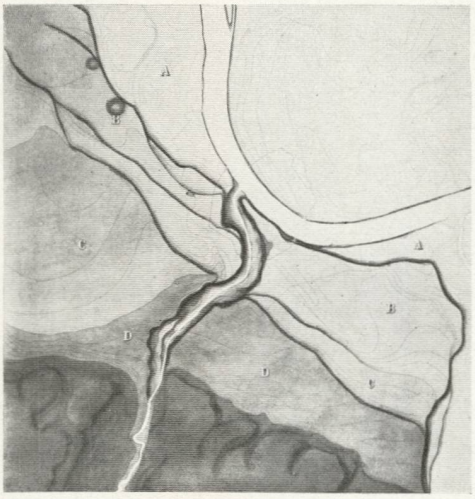


Abb. 13. Bodengestaltung des Stadtgebietes.

Münster und Martinskirche über dem Rheinlauf sind hier nur als Merkpunkte für die heutige Orientierung im einstmals unberührten Gelände eingezeichnet. Auf der gleichen Seite des Birsiglaufes gibt uns die Elisabethenkirche das Ende des ältesten Stadtumschwungs an, und auf der andern Seite sehen wir die Leonhardskirche auf einem eigenen Miniaturriedelchen über dem steilen Abhang stehen und schließlich gegenüber der Martinskirche die Peterskirche als letzten Merkpunkt. Obwohl wir keinerlei eigentliche Bergrücken oder auch nur Hügelzüge vor uns haben, ist es doch verständlich, daß der in der Birsigniederung stehende Beschauer die steilen Ränder des Grabens als „Berg" empfinden und bezeichnen konnte, daher wir heute noch die Aufstiege zu beiden Seiten als Münsterberg, Stapfelberg, Steinenberg, Kohlenberg, Spalenberg, Petersberg usw. bezeichnen.

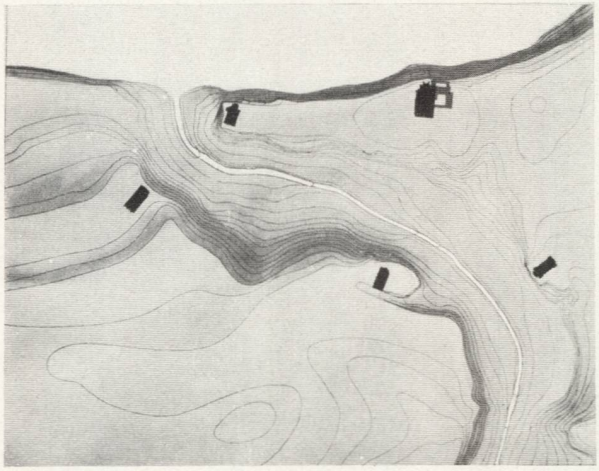


Abb. 14. Mündungstal des Birsig.

Im fertig überbauten Gelände werden die natürlich gewachsenen Verhältnisse nicht nur verschoben, sondern in ihrem Anblick erheblich verwischt. Die hoch aufragenden modernen Geschäftshäuser in der Talsohle nehmen dem Auge das Gefühl der Tiefe weg und geben uns den Eindruck eines ziemlich sanften Hanges und einer breiten, flachen Mulde.

Wir vermögen eigentlich nur festzuhalten, daß es auf dem obern Bild (Abb. 15) von der Leonhardskirche zur Barfüßerkirche hinuntergeht und daß sich die Elisabethenkirche im Hintergrund auf ungefähr gleicher Höhe wie die Leonhardskirche hält. Im untern Bild (Abb. 15) mit der Peterskirche links und der Martinskirche rechts haben wir den Austritt des Birsiggrabens in den Rheinlauf vor uns, ohne von diesem Graben noch viel zu verspüren. Die tatsächlichen Verhältnisse werden eigentlich mehr der Hausfrau und dem Werktätigen deutlich bewußt, wenn sie beladen die Berghalde erklimmen müssen.

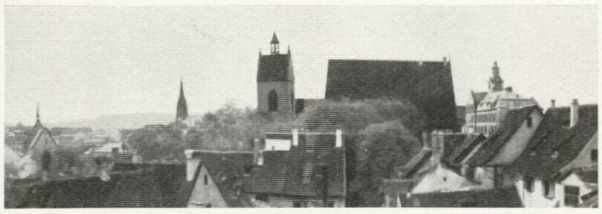


Abb. 15. Stellung der Kirchen im Stadtbild. (Phot. Wolf)

Von der gallisch-römischen Militäranlage und Siedelung auf dem Münsterriedel ist uns, wie früher schon erwähnt, wenig erhalten geblieben. Doch gestattet schon das wenige Vorhandene (Abb. 16) im Zusammenhang mit der Auffindungsstelle der Stücke eine zuverlässige Rekonstruktion der zugehörigen Gebäudeteile und damit einen sichern Schluß auf Charakter und Aussehen des entsprechenden Gebäudes. Sämtliches Material ist ebenfalls im Hofgarten unseres historischen Museums aufgestellt.

Die Datierung eines Erlasses des Kaisers Valentinian I. aus „Robur bei Basel" weist auf eine nicht allzugroße örtliche Getrenntheit der Militärstation von der Stadt, wie sie bei der Unterteilung des Burghügels zum Ausdruck kommt (Abb. 17). Der einstmalige schußfreie Raum zwischen Festung und Stadt, das sogenannte Glacis, wurde später durch die Niederlassung der Augustiner Mönche überbaut und trägt heute unser Augustiner Museum. Unverändert erhalten sind die Aufgangspunkte am Martinsgäßlein, Stapfelberg-Schlüsselberg und am Münsterberg von der Birsigseite her. Von der Schifflände aus gewinnen wir deutlich den Anblick einer ausgeprägten Bergstadt mit den Aufgängen des Rheinsprungs und jener steilen Treppe vor St. Martin, welcher eine späte und unkontrollierbare Legende den Namen „11,000 Jungferngäßlein" gegeben hat. Heute ist sie völlig ohne Eigennamen. Man könnte sie vielleicht mit mehr Recht „Eponatreppe" oder „Heidentreppe" taufen, wenn einem dieser

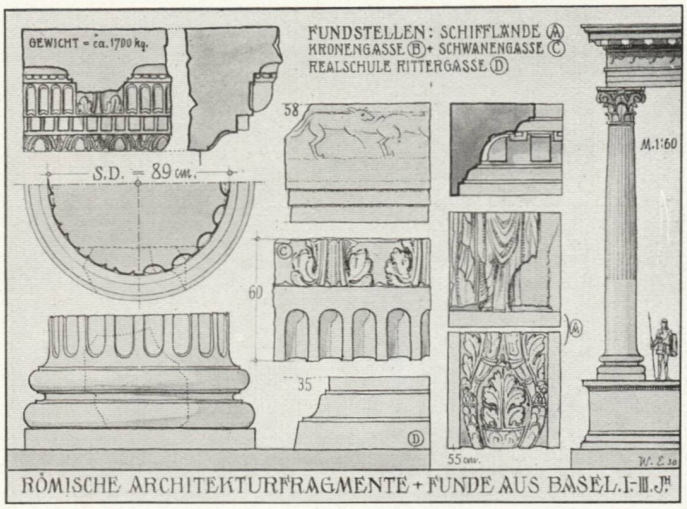


Abb. 16.

archäologische Rückfall nicht eben allzu heidnisch vorkommt. Die kleine Orientierungstafel zeigt gegenüber, auf dem Leonhardsriedelchen, eine gallische Niederlassung. Zu dieser Annahme würde uns an Dokumenten einzig der Hinweis der Gründer der Leonhardsanlage berechtigen, welche im 11. Jahrhundert behaupten, sie hätten in dem sonst leeren und wüsten Gelände altheidnisches Gemäuer aufgefunden.

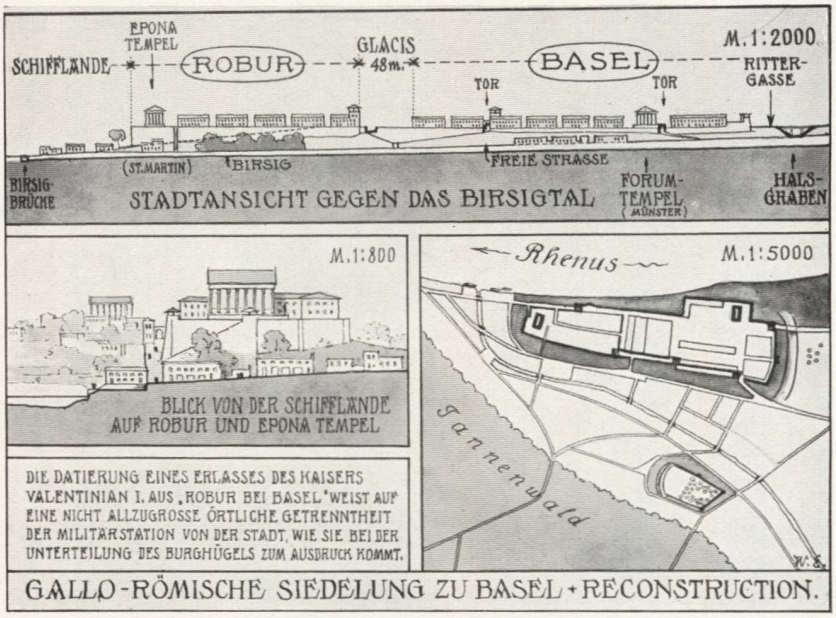


Abb. 17.

Die Besitzergreifung unseres Landes durch die *Alamannen* bedeutet zwar einen Rückfall auf eine vorrömische Kulturstufe, wie man an den Grabbeigaben (Abb. 18) unschwer feststellen kann. Sie erinnern nach Gestalt und Ausführung irgendwie an gallische und selbst noch vorgallische Gegenstände, ohne daß sie indessen das Gefühl *primitiven* Barbarentums aufkommen ließen. Auffallend sind neben Waffen und Schildbuckel die zahlreichen wohlgearbeiteten Schmuckstücke für die alamannischen Damen. Unser Museum besitzt eine ganze Anzahl dieser Dinge, die man in alten Begräbnisfeldern an der Schwarzwaldallee/Bergalingerstraße und neuerdings auch am Bernerring gefunden hat. Für unsern Platz Basel als städtisches Anwesen haben die Alamannen keine besondere Bedeutung, da sie sich nicht in geschlossenen Siedelungen niederließen, sondern in einzelnen Gehöften weit auseinander über das Land verstreuten. Basilea braucht deswegen in ihrer Zeit nicht vom Erdboden verschwunden zu sein; denn wir finden schon unter ihren Besiegern, den *Franken*, nicht nur die Bergstadt auf dem Riedel vor, sondern dazu noch einen Marktflecken in der Niederung des Birsigs, nahe der Mündung (Abb. 19).

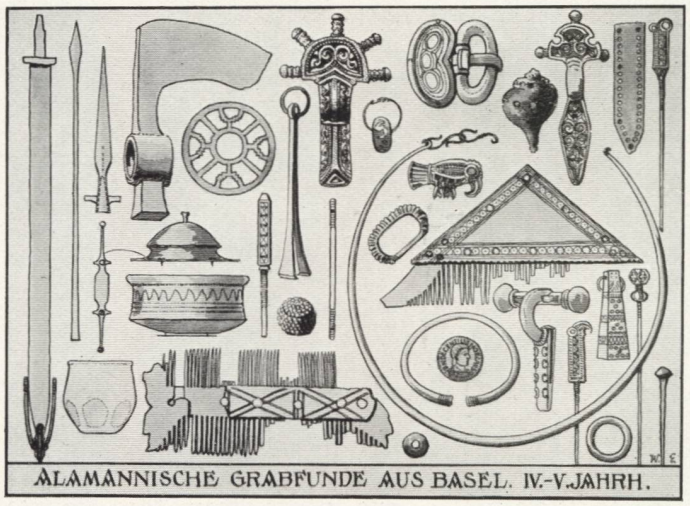


Abb. 18.

Damit sind die Elemente der Besiedelung in unserm Wohngebiet eigentlich gegeben, und alles weitere ist in seinem historischen Ablauf bis in unsere Tage bekannt und oft behandelt worden. Ich bringe einen knappen Überblick hier nicht etwa der Vollständigkeit halber und um längst Bekanntes zu wiederholen, sondern um auf zwei Momente hinzuweisen, die bislang der Beachtung vollständig entgingen, da sie zwar mit dem Historischen untrennbar verbunden sind, dennoch aber über die historisch übliche Betrachtungsweise hinausgehen. Der Marktflecken zu Füßen des Burghügels überbaute allmählich die beiden Birsigufer und wuchs dadurch mit der Bergstadt in ein Ganzes zusammen, daß der Bischof (Burchard von Hasenburg) die Talstadt mit einer Befestigungslinie umzog, die vom Salzturm bei der heutigen Kantonalbank ausgehend sich unterhalb der jenseitigen Höhenkante durchzog und am alten Tor und festen Turm beim Haus „zur Mücke" den Anschluß an die altrömische Umfassungsmauer der Bergstadt fand. Es kann nur das Motiv einer militärisch besseren Sicherung gewesen sein, das in der Folge einen spätern Bischof veranlaßte, eine weitere Mauer anzulegen nach rein festungstechnischen Grundsätzen. Sie umfaßte das alte Gebilde in einem regelmäßigen Abstand, so daß sie namentlich die beherrschenden linken Birsiganhöhen besetzte, das Tal notgedrungen durchquerte und dann den alten Riedel gegen das anstoßende Plateau bis an den Rhein wiederum neu abriegelte. Schon allein die Richtung, in welcher sich die Erweiterung der bebauten Fläche vollzog, beweist, daß ein Zwiespalt bestand zwischen

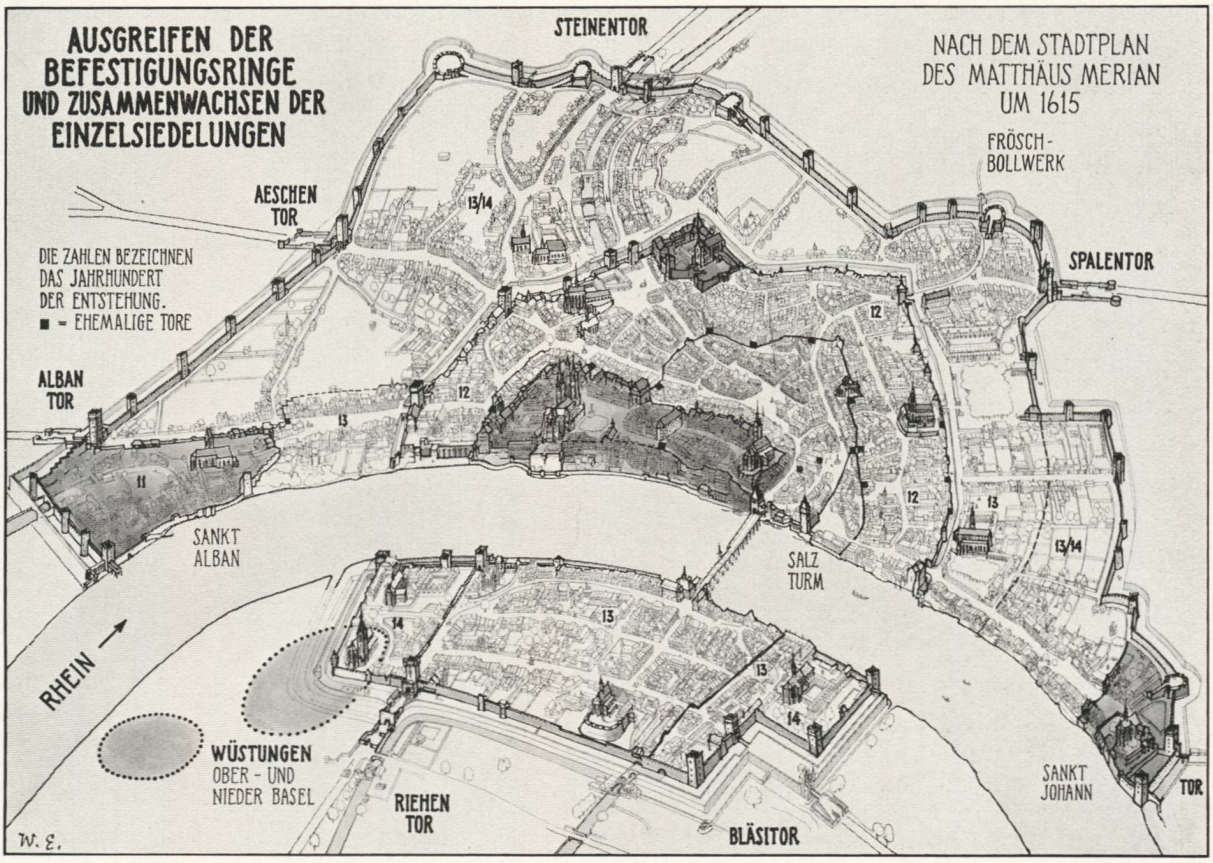


Abb. 19.

den Bedürfnissen der Stadt als friedlicher Siedelung und den Wünschen des Stadtherrn nach einem wehrhaften Platz. *Schon von hier an setzt in der Tat der Wettstreit ein, ob für den weitern Ausbau der Stadt in erster Linie das Moment der militärischen Sicherung ausschlaggebend sein solle, oder aber eine gedeihliche Förderung nur friedlicher Zwecke des Handels und der Gewerbe.* Art und Anlage der dritten und letzten Mauer lassen wohl erkennen, daß eher der *friedliche* Gedanke obsiegt; aber es kann noch keineswegs von einer ausgesprochenen, bewußten Planung gesprochen werden in dem Sinne, wie wir heute eine gesunde und vernünftige Stadtplanung auffassen. Auch das damals doch schon recht erstarkte Bürgertum war sich weder klar noch einig über die Aufgaben, die ihm Zeit, Vaterland und Menschheit stellten. Wir finden von nun an auf lange Zeit jenes pfahlbürgerliche und zöpfische Schwanken zwischen Kleinlichkeit und großzügiger Geste, das so bezeichnend ist für die berühmte „gute alte Zeit". Ein erster Anlauf in der Richtung modernen Denkens und Schaffens wurde erst nach der Cholera-Epidemie im Jahre 1855/56 gemacht, als man unumgänglich an die hygienische Sanierung der allmählich verrotteten Altstadt herangehen mußte. Im Gefolge dieser für damalige Verhältnisse gewaltigen Unternehmung erst erstanden die Einsicht für richtiges Planen und Bauen und die hiezu erforderlichen Grundlagen. Es bedurfte aber nicht nur langer Zeit für die Durchführung dieser hygienischen Anlagen, *sondern es dauerte bis in unsere Tage, bis man ernstlich daran ging, endlich einmal zugleich mit der Korrektion unhaltbar gewordener Zustände in der Altstadt neuzeitliche Baugedanken für die Zukunft vorsorglich aufnehmen und verbinden zu wollen.* Es mutet uns Heutige eigentümlich an, und doch ist es Tatsache, daß unsere Vorfahren bis weit ins 19. Jahrhundert hinein sich nicht völlig und eindeutig loszumachen vermochten aus dem Jahrhunderte alten Zwiespalt: „Wollen wir eine Militärstadt sein, d. h. durch Gewalt Macht erlangen und die Macht behalten? ... Oder wollen wir durch friedliche Mittel des Handels, Gewerbes und Fleißes zur Macht gelangen und die Macht behalten?"... Es wird ihnen nie klar bewußt, daß die *Gewalt* stets eine *retardierende* Macht und die *friedlichen* Mittel das *fördernde Element* für den Einzelnen wie für jede Gemeinschaft darstellen. Wir dürfen der Gerechtigkeit halber aber nie vergessen und nie aus dem Auge lassen, daß auch diese Zopfbürger stets in *ihrer* Zeit lebten und nie allein waren auf der Welt. Ich meine: „Es kann der Beste nicht im Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbarn nicht gefällt". Trotz dieser auch für uns heute noch wirklich sehr verständigen Überlegung sind damit nicht alle Entschließungen eines sehr ehrwürdigen Rates einer ehrwürdigen Stadt Basel zu entschuldigen. Nachdem nun der Gedanke des Friedens und friedlicher Mittel wenigstens auf unserem kleinen Fleck Erde endlich doch obsiegte, ergibt sich für uns die zweite und anschließende Überlegung: Wollen wir kleinlich und egoistisch alte Schäden nur gerade für die allerdringendste Gegenwart flicken und nur gerade das Bitternötigste für unser höchsteigenes Heil tun... oder wollen wir weitblickend für unsere Kinder und eine spätere Nachwelt denken und bauen, wie Baumeister und Könige tun?

Die gegenwärtige Aufgabe erwächst uns Heutigen aus der Notwendigkeit, die unhaltbar gewordenen Verkehrsverhältnisse in der Innerstadt zu sanieren (Abb. 20). Sie hätte dazu erst noch die Möglichkeit, gerade *in einem* damit die noch übriggebliebenen hygienisch nicht

einwandfreien Reste der Altstadt modern und gesund umzuwandeln. Ihre Durchführung und die rationelle Neubebauung der korrigierten Gebiete nach gesunden, wirtschaftlichen und doch monumentalen Baugedanken wäre eine der großen Bauten vergangener Jahrhunderte durchaus würdige und für ein Baslerkind wahrhaft verlockende Aufgabe!

Die Viertel, die hier weichen müßten, sind größtenteils der Rest der heute noch vorhandenen Bürgerhäuser des mittelalterlichen Handwerker- und Mittelstandes, die einst den größten Bestandteil an Bauten in der Altstadt ausmachten. Sie sind zu ihrer Zeit zur bessern Nutzung des Bodens innerhalb der enggezogenen Mauern schmal und vielgeschoßig hoch gebaut und sparen nur enge, muffige Gäßlein aus zwischen den Häuserzeilen. Die schönen Sitze des reicheren Bürger- und Adelstandes, soweit sie noch vorhanden sind, würden von einer solchen Generalkorrektion nicht berührt. Sie liegen in andern Vierteln, vornehmlich auf Burg oder dann außerhalb des einstmaligen Mauerbezirks als frühere Landsitze. Es sind ohnehin fast alles eher neuere Bauten oder dann doch Umbauten der Renaissance und Barockzeit. Auch die wenigen noch erhaltenen schönen Stockbrunnen aus der Frühzeit unserer Wasserversorgung, die sichtbaren Zeugen alten Bürgerstolzes und gewerblicher Kunst-

Abb. 20. Altstadt Grossbasel (Aufnahme aus 1800 m Höhe).

beflissenheit vergangener Tage, würden in ihrem heutigen Zustand die große Korrektion überdauern und weiterhin das Straßenbild anmutig beleben.

Die *Kirchen*, in ihrer Art Großtaten der Vergangenheit, beherrschen gegenüber unsern heutigen wuchtigen Profan- und Geschäftsbauten lange nicht mehr in dem Maße, wie in ihrer Entstehungszeit, das Stadtbild. Sie würden aber auch bei einer durchgreifenden Neuplanung wenigstens gegenüber ihrer jetzigen Bedeutung für das Stadtbild nichts einbüßen. Eine markante und dominierende Silhouette verleihen heute überhaupt nur noch die Martinskirche und das Münster, welcher Aspekt unbedingt erhalten werden sollte (Abb. 21). Bei diesen beiden Kirchen und der Leonhards- und Peterskirche ist an der Platzwahl und Orientierung der Monumentalfronten ein deutlicher Nachklang des feinen Baugefühls der Römer und damit der letzte sichtbare Einfluß dieser gewaltigen Erbauer in unserem Weichbild noch erkennbar.

So ist denn dieses mächtige und doch feine Stadtbild über dem Rhein nichts anderes als ein letzter Hauch und doch so lebendiger Abglanz jener großen Zeit vor der Christenheit, die wir bei uns sonst nur noch aus den stummen Zeugen von Augst und wenigen Trümmern in unserer Stadt zu erahnen vermögen.

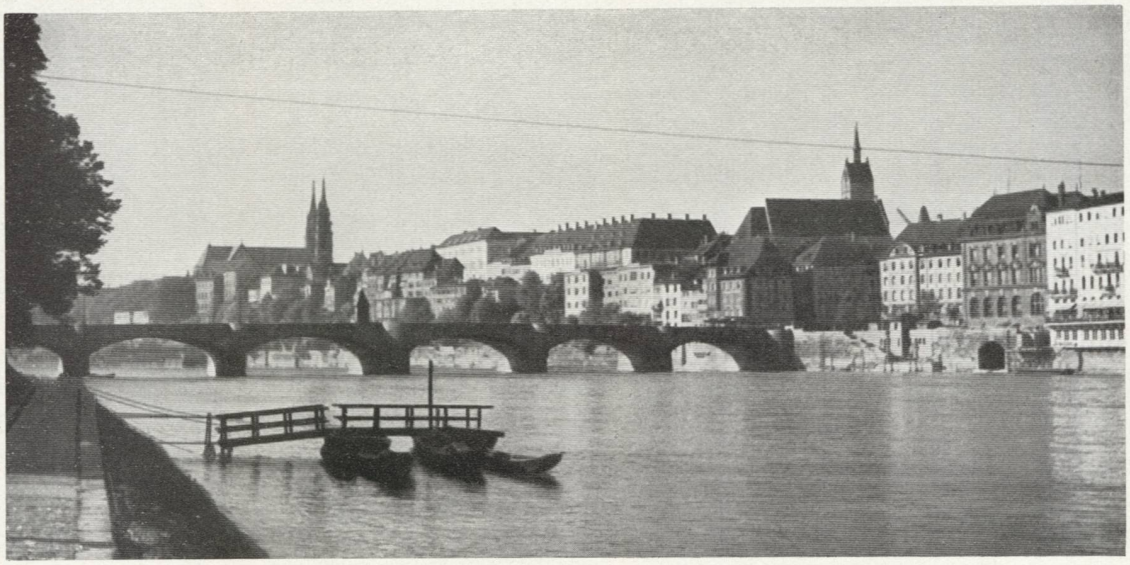


Abb. 21.

II. DIE BEFESTIGUNG UND ENTFESTIGUNG DER STADT.

Es muß hier einleitend vorweggenommen werden, daß an unsern heutigen Schulen, wie sie unsern Kindern geboten werden, die früher übliche und noch unserer Generation sehr bekannte geschichtliche Betrachtungsweise sicherem Vernehmen nach abgelöst wird durch zahlreiche gelungene Versuche, auch die wirtschaftliche Entwicklung speziell auch der Neuzeit zu würdigen und darzustellen. Ganz besonders an den höhern Schulen soll der einstige skelettartige und dürftige Geschichtsunterricht höchstens noch ganz vereinzelt vorkommen, generell aber einer lebensvolleren Gestaltung gewichen sein. Wir können diesen Umstand selbstverständlich nur herzlich begrüßen und nehmen ihn gerne im Sinne unserer kulturhistorischen Betrachtungsweise als eine gegebene Gegenüberstellung aus jüngsten Tagen zu einer noch nicht allzulange verflossenen Epoche erzieherischer Ängstlichkeit.

Was wir früher in der Schule als sogenannte „*Heimatkunde*" betrieben, umfaßte als Kern und eigentliches „pièce de résistance" kaum mehr als die Geschichte der Befestigung unserer Stadt. Sie begann mit der Gründung auf dem Münstersporn, verfolgte die Erweiterung der Mauerringe durch Einbeziehen sich bildender Vorstädte und endigte in den allermeisten Fällen in den äußeren Gräben. Je nach der persönlichen Neigung und dem Geschick des betreffenden Lehrers ließ sich in dieses Gerippe die gesamte historische Betrachtung einbauen und ebenso der kulturelle Aufstieg von Anbeginn bis in die Neuzeit. Abgesehen von dem verwüstenden Besuch Rudolfs von Habsburg in der Steinen und der Schlacht bei St. Jakob an der Birs mit dem Erscheinen Rechbergs vor Kleinbasel und schließlich den Vollkugeln Barbanègres von Hüningen her in der St. Johannvorstadt, gab es keine großen bewegenden Ereignisse mehr, die sich an diese äußerlichen Zeugen der Entwicklung hätten anknüpfen lassen. Der Durchzug der Truppen des Feria unter unsern Mauern und teilweise durch unsere Stadt im dreißigjährigen Krieg bildete den Drehpunkt und Übergang aus dem Mittelalter in die Neuzeit und gab unter Beifügung der Bollwerke und wenigen Schanzen Anlaß zu einer philosophisch-melancholischen Betrachtung über die Einwirkung der Artillerie und den Niedergang einer doch so romantischen Zeit, deren malerische Spuren in weitem Umkreis als Ruinen die Hügel krönen und verschönern. Und man besuchte die wenigen Reste jener Befestigungslinien in unserer Stadt und freute sich damals schon am meisten am Spalentor, welch letztere Freude in jeder Beziehung die ungeteilteste und gerechtfertigste war und ist. Außer bei unserem Wettstein berührte sich schließlich unsere Stadtgeschichte mit der Weltgeschichte in dem Moment, wo die Heere der Alliierten über unsere alte Rheinbrücke der Niederwerfung Napoleons I. entgegenstampften. — Man braucht über dieses Vorgehen und diese Betrachtungsweise nicht zu lächeln, sondern muß vielmehr das Geschick bewundern, mit welchem an so spärliche Reste eine solche Vielheit des Lebens gebunden

ist. Wenn wir uns aber daran zurückerinnern, so fällt uns dennoch auf, wie wenig dies alles *unsere Stadt als geschichtliche Persönlichkeit* in ihrem Werden und in ihren speziellen Eigenarten zu zeichnen vermag. Vielmehr ist das eine allgemeine Geschichte der schweizerischen und sogar kontinentalen Heraufentwicklung der Kultur, in welcher irgendwo und

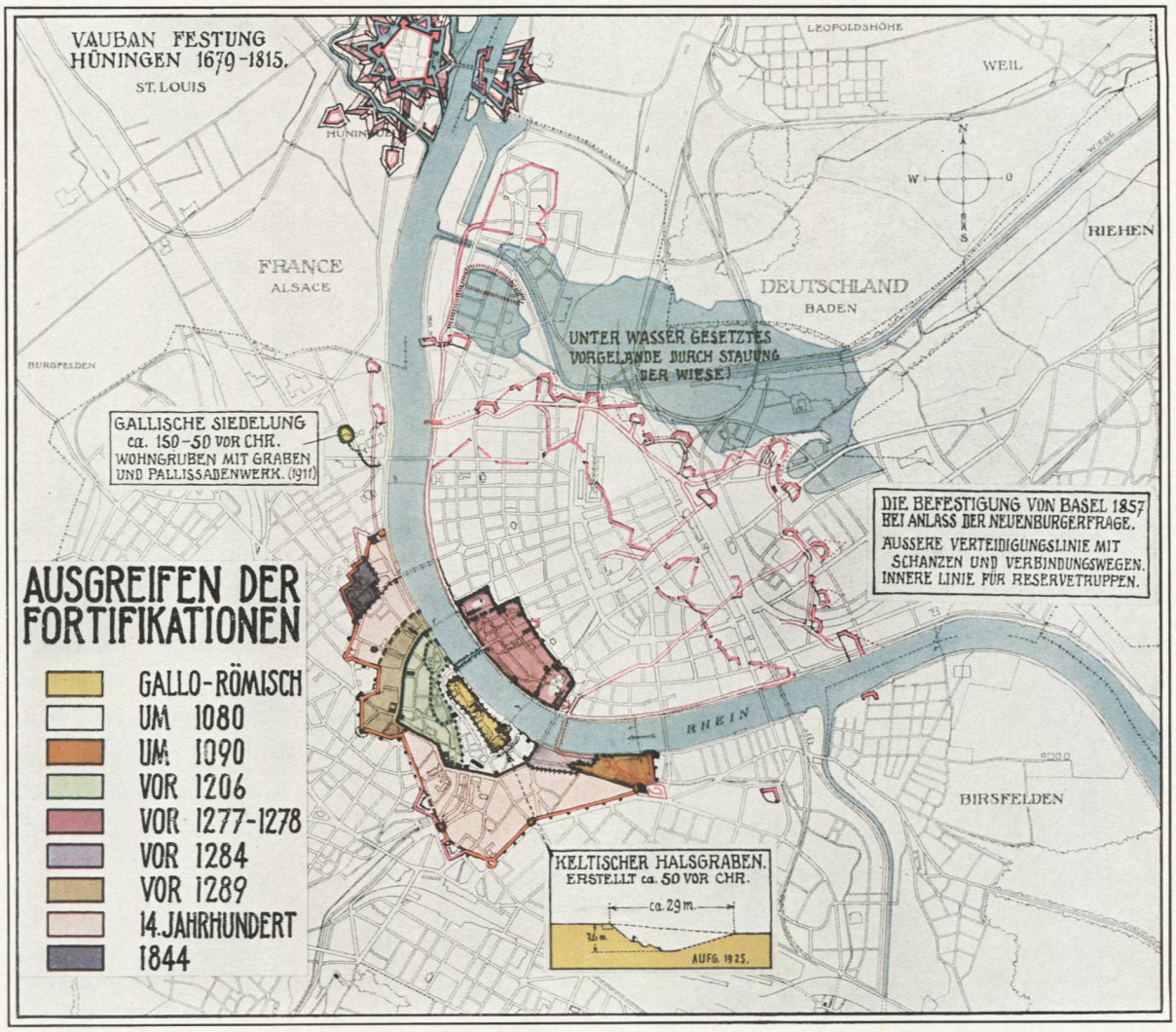


Abb. 22.

ganz verschwommen unsere Stadt diese Reise durch die Jahrhunderte hinauf mitmacht: „So wie überall, so ist es auch bei uns gewesen". Das war der Weisheit letzter Schluß.

Man kann nicht besser von dieser Allgemeinheit zur Besonderheit unserer Stadt gelangen, als indem man gerade hier und zum Beispiel an Hand dieses Bildes anknüpft (Abb. 22). Von Spaziergängen und von Besorgungsgängen her hat man im weitern noch etwas von der „Batterie" und dem „Hirzbrunnen" gehört. Vielleicht hat man bei letzterem gelegentlich noch die vollständige Benennung „Hirzbrunnenschanze" vernommen und schließlich

auch einmal den „Wiesenschanzweg“ angetroffen. Man hat sich nie den Kopf darüber zerbrochen, was diese Namen bedeuten sollten. Diese Tatsache ist im Umkreis unserer Stadt der auffälligste Hinweis auf den Umstand, daß bei uns der Geschichtsunterricht beim alten Napoleon endigte und fertig war. Man hielt dafür, daß soweit zurückliegende Geschehnisse genügend abgeklärt seien, daß sie eine wirklich neutrale Berichterstattung darstellten und als einfache Tatsachenberichte in chronologischer Aufeinanderfolge die Garantie in sich trügen, daß sie sich nicht zu irgendeinem einseitigen und unerwünschten *Gesinnungsunterricht* umkrempeln ließen. Es gehörte in dieser trockenen Destillation zum kostbaren Gut der sogenannten „Allgemeinbildung“. Für weniger geschickte Schulmeister blieb damit für den Schulbetrieb im wesentlichen nur ein Zahlenskelett übrig, welches sich, möglichst auf Jahr und Tag genau, gar trefflich zum Knochenknacken eignete. Übriggeblieben für die tatsächliche Bildung sind davon eine *vage Vorstellung* über das Emporkommen der Menschheit, und die Anschauung und Liebe für etliche alte Mauerzüge und die restlichen Tore im Bannkreis unseres Basel.

Diese Ängstlichkeit ist ein Stück kurzsichtigen Zopfes. Als ob diese ganze vergangene geschichtliche Berichterstattung wirklich neutral und objektiv gewesen wäre! Sie hat ihre zwei Seiten so gut wie alles in der Welt. Es ist das gute Recht jener Alten, die auf uns gekommene *persönliche* Anschauung über jene verflossenen Dinge gehabt zu haben. Die Gegner und Leidtragenden in jenen Zeiten haben darüber sicherlich anders gedacht, und man wird bestimmt andernorts eine geschichtliche Betrachtung über die Vorgänge in unserm Land und unserer Stadt finden, die wesentlich bis sehr weitgehend von unserer Betrachtungsweise abweicht und ganz gut beim Gegenteil von dem landen kann, was wir für richtig halten. *Diese alte Behandlungsweise des kulturellen und geschichtlichen Stoffes gibt niemandem eine Urteilsfähigkeit.* Die Schlüsse, die in ihrem Geiste gezogen werden können, finden bloß in denjenigen unserer Schützen- und andern Festreden Verwendung, die nicht zu den guten unter diesen gut gemeinten Äusserungen des patriotischen Geistes gehören. Es ist gerade, *als ob die Menschen im ganzen Gebiete der neueren Geschichte nicht auch unsere Väter gewesen wären.* Man fürchtet, ein Ergehen in diesem uns doch näherliegenden Revier sei schon „politisch“, und eine neutrale und abgeklärte Anschauung lasse sich aus einer persönlich festgelegten Richtung nicht mehr herauskristallisieren. Im Ernstfall — der für uns immer das aktuelle Leben ist — versagt dieses ängstliche Sich-verschanzen vollständig, so wie diese dünnen, äußersten Befestigungslinien an unserem Stadtrand im Ernstfall zu ihrer Zeit kläglich versagt hätten. Sie mögen uns direkt ein Symbol sein für das Versagen vor neuzeitlichen Aufgaben infolge allzu starker Gebundenheit an die Anschauungen der Vergangenheit. Ich meine: Wir hätten nicht nur die neuere Geschichte einbeziehen, sondern auch die ältere nicht *sogenannt „neutral“* behandeln sollen; denn wir brauchen tatsächlich Gesinnungsunterricht und zwar *wirklichen*, guten *Gesinnungsunterricht. Er allein* ist positiver Gewinn aus dem Vergangenen und macht die Vergangenheit fruchtbar für Gegenwart und Zukunft. Wir wollen ihm nicht ausweichen in veralteter Ängstlichkeit, sondern ihn begrüßen und fördern als Helfer für die großen und schweren Aufgaben in unserer Zeit; betrifft er doch unser und unserer Kinder edelstes Gut und Vermächtnis: *den Geist*!

In diesem Sinne geschieht es, daß wir die Geschichte der *Befestigung* unserer Stadt nicht betrachten können, ohne sie zu verbinden mit derjenigen ihrer *Entfestigung*. Und wir wollen dieses Gebiet nicht durchgehen, ohne den Versuch zu machen, daraus Werte zu gewinnen als Beitrag, uns und unsere Kinder zu *wirklichen Kulturmenschen* zu bilden und zu erziehen. —

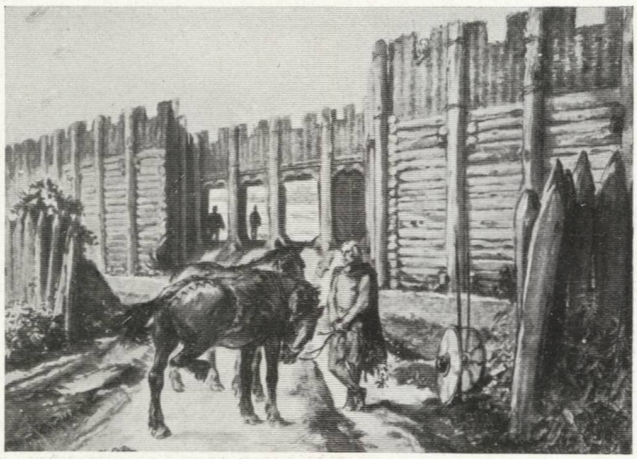


Abb. 23. Pallisadentor von außen.

Die älteste Form der Sicherung gegen einen Angriff ist der einfache Pfahlhag mit einem Graben davor als Fronthindernis. Wir greifen als Beispiel auf die Rekonstruktion Arialbinum (siehe Abb. 6) zurück, weil diese Befestigungsweise als flüchtiger und zeitweiliger Notbehelf auch später in unserer eigentlichen Stadt wiederholt angewendet worden ist. Noch im Mittelalter finden sich Hausbezeichnungen „zum grünen Pfahl", „zum schwarzen Pfahl", welche in irgend einer Weise eine Erinnerung an solche einstige Pallisaden sind. Unser Bild (Abb. 23) gibt einen Begriff von derartigen Sicherungsbauten, bei welchen selbstverständlich die Wehrhaftigkeit des Tores besonders betont ist.

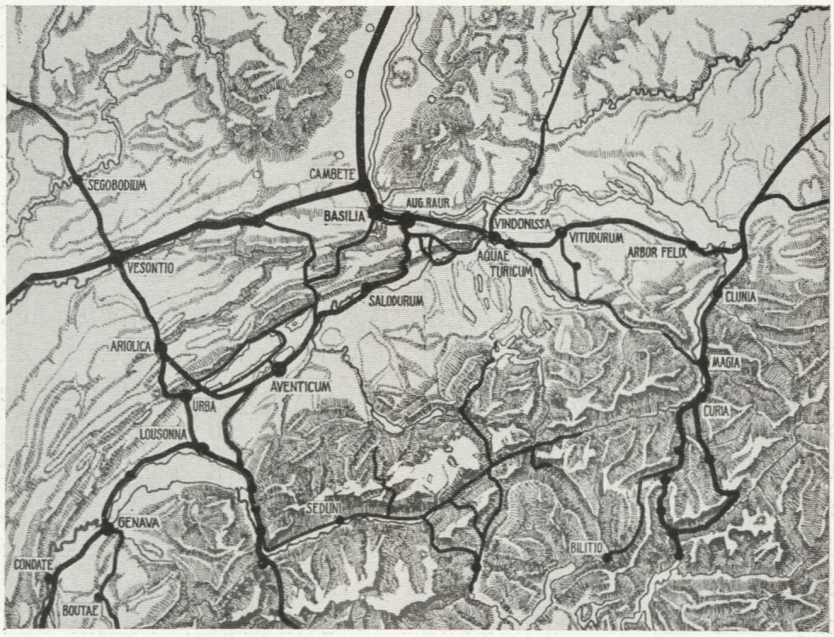


Abb. 24. Römisches Strassennetz in Helvetien.

Wir wissen und erinnern uns, daß die aus der Niederlage von Bibracte heimgekehrten Rauriker in grauer Vorzeit, schon vor Christi Geburt, unter der Aufsicht der Römer eine kleine befestigte Stadt auf dem Münsterhügel anlegten (siehe Abb. 17). Das Vorhandensein eines 29 m breiten und 7,5 m tiefen Grabens, der den Hals des Sporns vom anschließenden Plateau wirksam trennte, läßt den sichern Schluß zu, daß hier schon eine frühgallische Fluchtburg bestanden haben muß, aus welcher die daselbst aufgefundenen Wohngruben vor dem Münster und bei der „Mücke" stammen dürften. Die Anlage solcher Rückzugsorte auf derartigen Landzungen oder Spornen ist aus-

gesprochen gallisch und findet sich weit herum im Schweizerland, in nächster Nähe schon auf dem Kästeli zu Augst, an das sich ja dann ebenfalls eine Römerstadt anschloß. Unser Basel wird angesprochen als eine spezielle Anlage auf Befehl des römischen Oberkommandanten von Augst, Munatius Plancus, von welchem Manne sich noch heute ein Standbild nach einer freilich spätzeitlichen Auffassung am Fuße der großen Freitreppe im Hof des Rathauses befindet. Basel war ein kleiner Punkt in der langen römischen Bewachungs- und Verteidigungslinie am Rhein, ein *Grenzort* wie heute; nur daß es damals eben eine vorwiegend militärische Siedelung war. Als solche war es mit einer starken Mauer umzogen, von welcher man an etwelchen Stellen noch Fundamente angetroffen hat: bei der alten Universität, beim Münsterkreuzgang, bei der alten Untern Realschule und beim Gymnasium. Eine hölzerne Brücke bei der Rittergasse überschritt den Halsgraben, welcher als Annäherungshindernis beibehalten worden war. Rein nur als Militärstation hätte Basilea untergehen und verschwinden müssen in der wilden Alamannenzeit, wie es mit dem viel größeren Augst geschehen ist.

Basel jedoch lag außerordentlich günstig für den *Handel:* (Abb. 24) an der großen Wasserstraße des Rheines und gleichzeitig an der großen Landstraße aus dem Sundgau über den Hauenstein in die helvetischen Gebiete.

Schon in der Frankenzeit bestand da, wo heute noch das Hauptmarktviertel ist, ein *offener Marktflecken* (Abbild. 25). *Diesem Umstande* verdankt es die Stadt, daß sie aus allen Kriegsstürmen immer

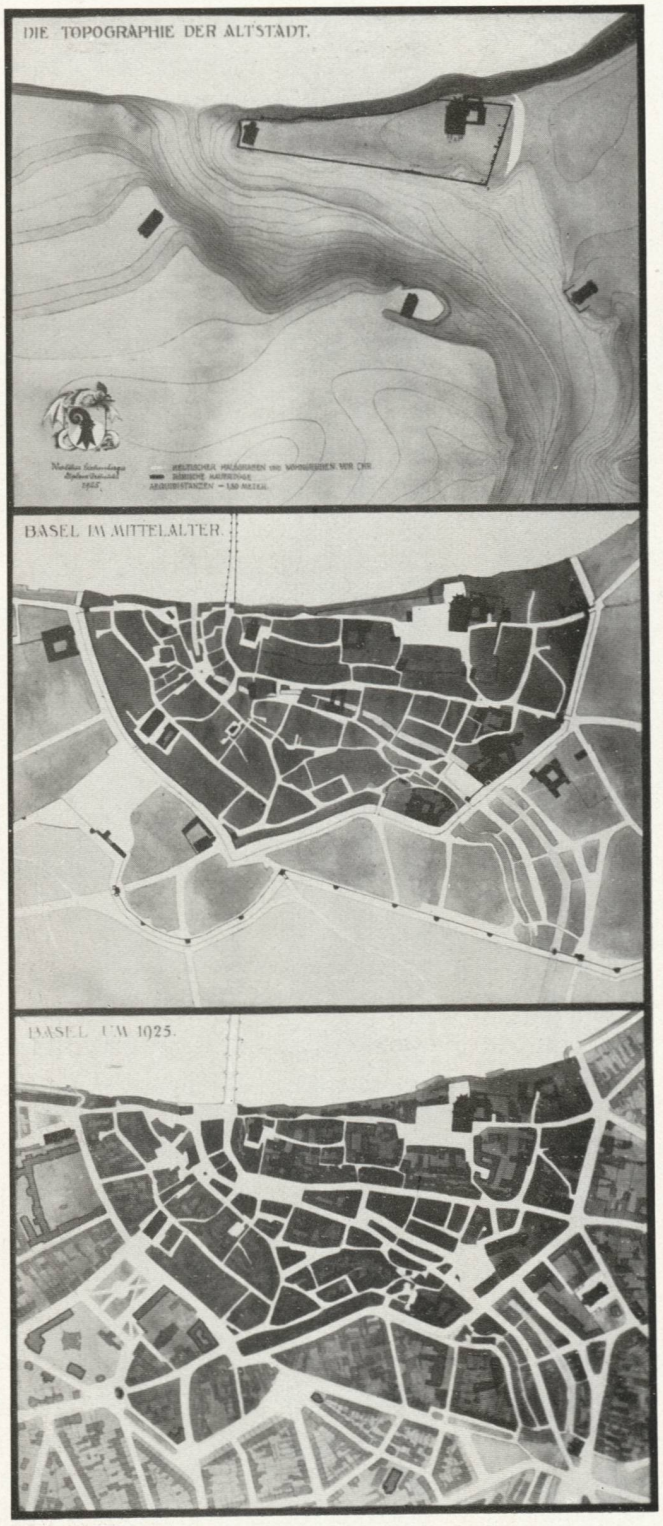


Abb. 25. Entwicklung des Altstadtkerns.

wieder neu aufstand. Freilich mußte sie mit der Zeit darauf bedacht sein, gerade ihren wichtigsten Bestandteil — nämlich diesen Handelsplatz — zu schützen, als wäre er ihr Herz. *Jede weitere Befestigung, die nun folgt, ist nichts anderes als in erster Linie Schutz dieses Herzens.*

Auf das Jahr 1105 wird uns die Fertigstellung einer Mauer um dieses Gebiet herum gemeldet (siehe Abb. 19). Sie setzte an bei jenem Turm an der Schifflände, den wir als den „Salzturm" kennen. Beiläufig bemerkt erhielt der Turm diesen Namen erst in viel späterer Zeit, als er zur Befestigung nicht mehr benützt wurde und schon als Salzmagazin Verwendung fand.

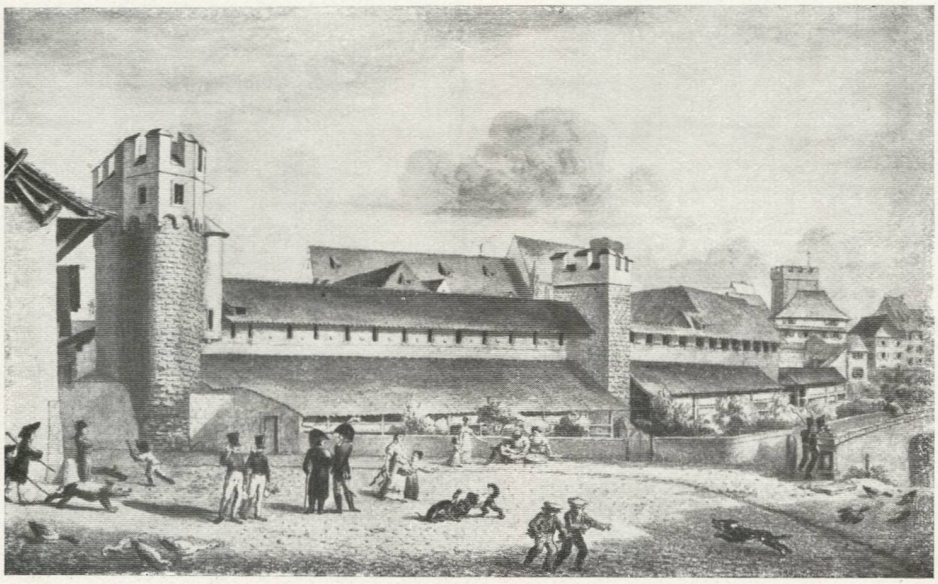


Abb. 26. Eseltor mit Stadtmauer am Steinenberg.

Der genaue Verlauf dieser Fortifikationslinie ist heute unbekannt. Wohl sind einige Fixpunkte einwandfrei festgelegt. Auf der linken Birsigseite standen nämlich feste Steinbauten als Zufluchtsorte, in welche sich bei überraschenden Angriffen die Umwohner aus ihren hinfälligen Lehmhütten zurückziehen konnten, bis ihnen von der festen Oberstadt her Hilfe wurde. Das sind die sogenannten „Geschlechtertürme", die uns z. B. auch für Zürich überliefert sind, im übrigen aber ganz allgemein zum Bild und Wesen frühmittelalterlicher Städte gehören. Man muß allerdings bis in das ferne Bologna nach Italien reisen, um sie noch erhalten zu sehen. Jene imposanten bis 97 m hohen italienischen Bauten bilden aber jedenfalls wiederum eine Besonderheit ihrer Art, denn zu den bei *uns* festgestellten Fundamenten unserer Geschlechtertürme würden solche Ausmaße nicht passen. Auch hat sich kein sicherer Nachweis dafür gefunden, daß sie unter sich durch einen geschlossenen Mauerzug verbunden gewesen wären. Es ist viel wahrscheinlicher, daß sich von Turm zu Turm eine Pallisadenlinie zog, welche mehr als Fronthindernis dienen sollte, um den Anwohnern Zeit zur Flucht zu verschaffen. Das ist umso wahrscheinlicher, als die stark überhöhende, nahe Talkante eine Verteidigung des einfachen Pfahlhages außerordentlich erschwert und verlustreich gemacht hätte. An diesen Pfahlhag erinnert immerhin heute noch die Straßenbezeichnung „Grünpfahlgasse". Ich möchte hier gleich vorwegnehmen, daß in ähnlicher Weise später sich bildende Vorstädte ebenfalls anfänglich von solchen Pfahlhägen umschlossen waren, bevor man die großen Aufwendungen für eine Mauer machen konnte. So deutet man in neuerer Zeit die lang umstrittene Bezeichnung „Spalen" als „ze Pfahlen", was so viel heißen

will, als „Zu den Pfählen". Ungefähr auf die Zeit dieser ersten Verteidigungslinie um die Talstadt herum in der Niederung vernehmen wir, allerdings fast legendenhaft, von einem nahen Schloß „Wildegg" im Leimental. Es ist jene Örtlichkeit gemeint, von welcher die Chorherren des damals errichteten Leonhardsklosters als „Heidengemäuer" redeten. Schwer zu datieren und zu lokalisieren ist ein weiteres in nächster Nähe liegen sollendes Schloß „Danneg". Dem Namen nach und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten wäre es am *Nadel*berg ungefähr an der Stelle der späteren Peterskirche anzunehmen. Gewißheit über diese beiden sagenhaften Schlösser ist heute nicht mehr zu erlangen, da sich entsprechende methodische Fahndungen an den beiden Örtlichkeiten tatsächlich nicht rentieren.

Für die Anlage einer damaligen Stadtmauer war zweierlei von Wichtigkeit: Sie nützte selbstverständlich nur dann etwas, wenn man überhaupt genügend viel Verteidiger hinaufstellen konnte und genügend Reserven besaß für ihre Ablösung und eventuelle Verstärkung an besonders angegriffenen Punkten. Je länger eine solche Mauer in ihrem ganzen Umkreis war, eine umso größere Anzahl von Leuten brauchte es. Das heißt: Eine kleine Stadt mit wenig Bürgern mußte also die Mauern möglichst enge und kurz um die Häuser herumziehen. Aber gerade der sichere Schutz des friedlichen Handels und des ehrsamen Gewerbes zog wiederum viel Leute nach der Stadt. Aus diesem Umstand ergab sich als zweites Moment, daß der Mauerring doch wieder nicht allzu eng gezogen werden durfte. Es mußte hinter den schützenden Mauern noch Platz frei bleiben, wo sich der Zuwachs der Bevölkerung nach und nach ansiedeln konnte. Das Problem stellte sich für jene alte Zeit somit in keiner Weise anders als auch heute noch für uns: *Man mußte gleichzeitig sowohl für den Augenblick als auch für die Zukunft sorgen.* Es scheint, daß diese doppelte Aufgabe schon den Damaligen als schwer lösbar vorkam. Es ist für uns von höchstem Interesse zu verfolgen, in welchem Geiste jene alten Vorfahren bauten und wie ängstliche Selbstsucht mit kühnem, weit ausschauendem Geist und Schwung abwechselten und wie beide sich mit gewaltiger Arbeit in den Mauerzügen ein bis in die heutigen Tage dauerndes Zeugnis setzten. Schon hundert Jahre nach diesem Pfahlhag wird uns um *1206* die Fertigstellung einer *„zweiten" Mauer* gemeldet, welche nun auch die linke Talseite des Birsigs wirksam einfaßte. Sie ist uns aus dem Verlauf der jetzigen „innern Gräben" wohl bekannt (Albangraben, Steinenberg, Kohlenberg, Leonhardsgraben, Petersgraben). Von ihr haben sich zwei heute stark umgebaute Turmstümpfe am Petersgraben erhalten, sowie etliches Festungswerk am Lohnhof. Die einstigen Schwibbögen, welche die Ausgänge aus dieser Stadt überspannten und bewachten, sind uns in zahlreichen Abbildungen erhalten. Unsere Bilder (Abb. 26—30) zeigen die heute nicht mehr vorhandenen Anlagen: Eselstürlein beim Stadtkasino, Kreuztor am Blumenrain, Spalenschwibbogen bei der Gewerbeschule, Aeschenschwibbogen bei der Handelsbank und Kunostor am Ausgang der Rittergasse.

Diese Mauer erwies sich als zu eng für das Wachstum der Stadt; denn bald entstanden vor den Toren *Vorstädte*, welche das Volk wohl zu fassen, aber nur sehr schlecht zu schützen vermochten. Es dauerte dennoch sehr lange, bis man sich endlich zum Bau einer neuen, *„dritten" Erweiterungsmauer* entschließen konnte. Es waren in der Zwischenzeit infolge der

Abb. 27. St. Johannschwibbogen (Kreuztor)

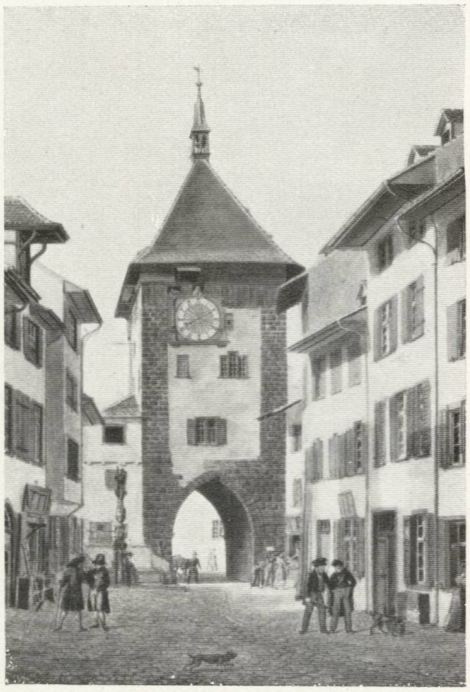


Abb. 28. Spalenschwibbogen.

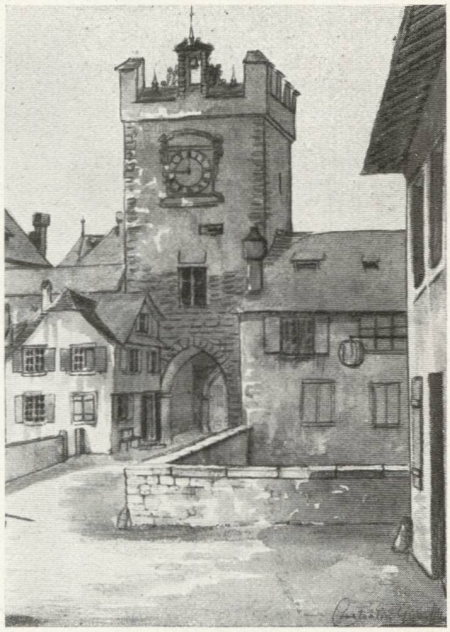


Abb. 29. Aeschenschwibbogen.

Abb. 30. St. Albanschwibbogen (Kunostor).

beständig fortschreitenden Verbesserung der Angriffsmittel gegen eine befestigte Stadt neue Gesichtspunkte für Anlage und Bau von Mauern aufgetreten. Die Kanonen begannen aufzukommen und eine immer wichtigere Rolle zu spielen. Um ihrer Wirkung zu begegnen, hätte man einerseits erwarten dürfen, daß die Stärke der Verteidigungsbauten erhöht würde, sodaß wir erheblich dickere Mauern oder die Anlage von breiten und hohen Wällen für unsere Stadt erwarten müßten. Auch konnte wegen Zunahme der Schußweite in Betracht

Abb. 31. Stadtplan von Friedrich Mähly (1847). Staatsarchiv.

fallen, daß man die Verteidigungslinien etwas von dem bewohnten Teil der Stadt abrücke. Die dritte Erweiterungsmauer stand 1398 nach 36jähriger Bauzeit fertig da (Abb. 31). Sie zog sich in der Hauptsache den heutigen „äußern Gräben" nach; und was wir an Überresten unserer alten Befestigung noch deutlich besitzen, stammt von dieser dritten Mauer. Das sind unsere drei alten Tore. Es scheint nun aber, daß man sich zu jener Zeit noch keine großen artilleristischen Sorgen gemacht hat, noch auch in der Folge sich damit das Herz beschwerte und den Stadtsäckel erleichterte. Die Mauer ist im Grunde genommen recht dünn, im Mittel 1,00 bis 1,20 m stark und zieht sich verteidigungstechnisch einem Gelände nach, das weit mehr auf die *a l t e* Kampfweise sich einstellt und einem ernsten *artilleristischen* Vorgehen bedenklich

schwache Fronten entgegenstellt. Auch für die Gegenwirkung einer eigenen Verteidigungsartillerie wurden nur ganz ungenügende Vorkehren angebracht in den wenigen rund angelegten *Bollwerken* an etlichen vorspringenden Punkten der Linie. Vier von ihnen sind während des dreißigjährigen Krieges noch zu eigentlichen Schanzwerken erweitert worden, ohne daß hiedurch das geringste geändert worden wäre an den eigentlich schwachen Punkten. Es sei hier auch auf das Kuriosum hingewiesen, daß der erste Bahnhof auf dem Schellenmätteli — dem Areal des heutigen Frauenspitals und der Strafanstalt — noch einmal mit einer eigentlichen Wallinie umzogen wurde, durch welche das Bähnlein vermittelst eines eigenen *Eisenbahntores* einzog. Unsere Bilder (Abb. 32—34) zeigen von den heute nicht mehr vorhandenen äußern Toren: — Steinentor mit Birsigabschluß — Eisenbahntor bei der Strafanstalt — Riehentor.

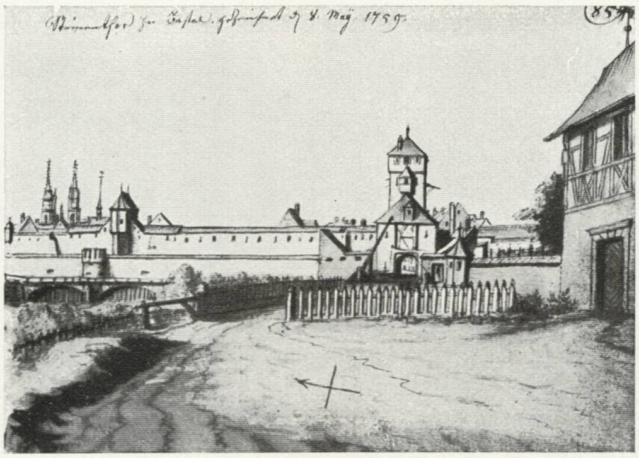


Abb. 32. Steinentor, von Büchel.

Es bestanden außer den eigentlichen Toren noch eine Anzahl kleiner Durchlasse in der Mauer, für Fußgänger gemacht und nicht besonders befestigt.

Diese Mauer hatte einen Bestand von vollen 456 Jahren. Sie ist so recht das Sinnbild und Abbild derer, die sich hinter ihr ihres Lebens freuten, so oder so. Sie ist *ursprünglich* wahrhaft königlich gedacht, von großem Schwung, und atmet — trotz aller Mängel — eines Geistes Kraft, die nicht einmal das große Erdbeben niederzubrechen vermochte. Jeder Offizier hätte gar bald von ihr abschätzig gefunden, daß sie bloß als Polizeimauer wirke zum Abschluß der Stadt nach außen, und Vaganten und Landstreichern den unerlaubten oder unkontrollierten Eintritt in die Stadt verwehre, niemals aber einer entschlossenen Armee. Ganz sicher haben das ihre Erbauer ebenso gut gewußt wie jeder Leutnant. *Aber es war offensichtlich ein anderer als der vornehmlich militärische Machtgeist in ihnen am Werk.* Zu keiner Zeit hätte Basel genügend Leute gehabt, um diese langen Fronten auch nur im entferntesten wirksam zu besetzen. Und der große ausgesparte Innenraum, der selbst bis zur Niederlegung der Mauern nie überbaut worden war, bleibt das merkwürdigste Moment in diesem ganzen

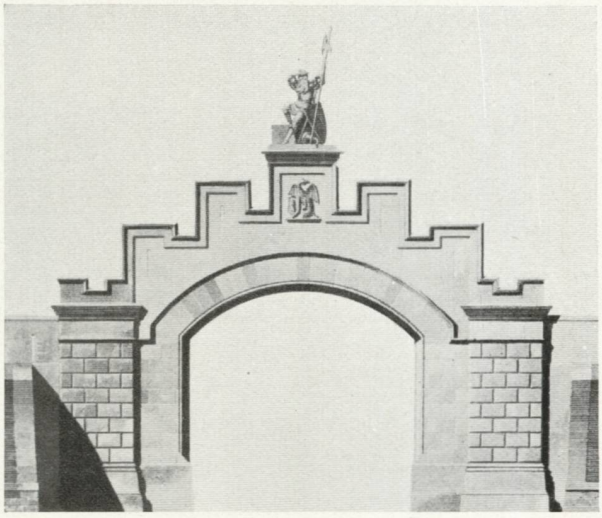


Abb. 33. Eisenbahntor, von Berri.

Unternehmen. Man spürt aus diesem gewaltigen Bau deutlich den Anbruch einer neuen Zeit und den damit nach menschlicher Gepflogenheit verbundenen Überschwang von Hoffnungen und ehrlichen Ansätzen guten Willens und des besten Vertrauens in Gott und die Menschheit. Die Zeit der Ritter und Fürsten war zu Ende gegangen und die Zeit der Städte angebrochen, eine wahrhaft *neue Zeit*. Die schwerterfrohe Macht des Mittelalters schien gebrochen. *Die Basler haben sich mit der Anlage und ganzen Art dieser Mauer ganz bewußt für eine friedliche Entwicklung entschieden.* Und sie müssen die größten Hoffnungen gehabt haben auf einen raschen und starken Zuwachs, der sich im freien Raum hinter diesen Mauern ansiedeln würde und genügend Volk zu einer kurzen Verteidigung gegen rückfällige Gelüste der Neider auf die Befestigungen zu stellen vermöchte. An eine wirkliche Belagerung hingegen wurde kaum gedacht oder geglaubt. *Man war selber keine Angriffsmacht, weil man sich nicht mehr angegriffen fühlte.*

Und wiederum ist diese selbe Mauer, die Großtat ihrer Zeit, in der Folge zum Zeugnis geworden für das Verdorren aller Hoffnungen und das Einschrumpfen jenes schönen Geistes auf einen Rest, der zu nichts weiterem mehr fähig ist, als auf dem Bestehenden zu hocken und es knorzig zu verknorzen. Ich denke an alle die Maßnahmen, die *weniger* als Halbheiten sind, die immer etwas *später* als im rechten Moment die richtige Notwendigkeit wohl durch die Umwelt zwingend vor Augen gesetzt bekommen, ohne sich deshalb zu mehr als zu bloßen Anläufen für das Notwendige aufschwingen zu können. In welch kleinlichem Geiste sind alle diese kleinlichen Dingelchen und Anhängselein gewährt worden! Sie sind Konzessionen, aber keine starke Selbstbesinnung, kein „Ja" zu den Notwendigkeiten einer wider Erwarten doch wieder anders gewordenen Zeit und andern Zeitlage; und insofern sind sie eine Mitschuld an der Zeit. Diese Zutätelein erscheinen uns heute lächerlich und sind mir so recht der Ausdruck jenes Geistes, der eigentlich zur Revolution führte und in derselben kläglich versagte. Friedensbereitschaft und Entscheid für den Frieden schließen nicht aus, ein waches Verständnis dafür zu haben, daß man nicht allein lebt in der Welt. Wie sich in den kärglichen Sicherungsbauten trotz der Schwere der Zeitläufe die Kleinlichkeit des Rates als der Vertretung einer satt gewordenen Oberschicht des Bürgertums vor der Revolution dartut, so hat derselbe Geist der nachfolgenden Reaktion sein scheinbar gegenteiliges und doch so entsprechendes Gegenbild in den letztlichen Wällen um die Eisenbahn herum. Es ist jener Geist, der noch wenige Jahre vor der Eisenbahn es zum Beispiel bei uns zu einer Trennung von Stadt und Land kommen ließ und der einen letzten Endes doch anmutiger sich auswirkenden Ausdruck in unseren *Grünanlagen* hinterlassen hat. Man hat nämlich die Mauern in die Gräben geworfen und diese zu

Abb. 34. Riehentor.
(Phot. Kling-Jenny)

Anlagen umgewandelt, um nicht den Landschäftlern ihren Anteil am Mauerwerk ausliefern zu müssen. Es würde einen auch nicht sonderlich wundern, wenn die Städter damals zum Beispiel die den Landschäftlern zugesprochenen Teile des Münsterschatzes dem Rhein als neuen Nibelungenhort und freiwillige Leihgabe zur silbernen Glocke des Erdbebens hinzugelegt hätten, anstatt sie nach Liestal abzuliefern. Damit jedoch hatte sich für damals dieser Geist ausgehaucht. Die rasche und ungeheure Vervollkommnung von Kanonen und Gewehren hatte die Bürger endlich doch von der Wertlosigkeit ihrer so lange beibehaltenen Befestigungsweise überzeugt, sodaß dann 1854 sowohl der schweizerische als auch der badische Bahnhof doch vor den Mauern draußen frei angelegt wurden.

Abb. 35. Befestigungsanlagen an der Wiese 1857.

Jetzt erst erfüllte sich durch die *Eisenbahn* der Jahrhunderte alte und so lange vergebliche Wunsch nach Zuwachs und Vergrößerung des Handels. Hatte die Stadt bislang kaum 17,000 Einwohner gehabt, so verdoppelte sich allein von 1835 bis 1870 die Bevölkerungszahl. Nun mußten neue Viertel entstehen, und diese Siedelungen benützten nicht den noch freien Raum hinter den Mauern in erster Linie, sondern richteten sich nach eigenen neuen Bedürfnissen und Gesetzen, denen die Mauern als Wegsperren direkt hinderlich waren. Es bedurfte aber direkt einer neuen *Kriegsgefahr*, um die zähflüssig und schwer beweglich gewordene Phantasie der Bürger von der absoluten Wertlosigkeit des Mauerringes noch einmal besonders zu überzeugen. Aus Anlaß der Neuenburgerfrage drohten 1856/57 die Preußen. Die einrückenden eidgenössischen Truppen kümmerten sich gar nichts um das alte Gemäuer, sondern warfen weit vor Kleinbasel draußen jene schon erwähnten neueren Verteidigungslinien auf (Abb. 35). Und endlich im Jahre 1859 begann man im großen die Mauern und Wälle abzutragen und wegzuräumen. Es brauchte volle 20 Jahre, um abzubauen, was Jahrhunderte aufgebaut hatten. Im Jahre 1879 war die Entfestigung des alten Basel beendet, und die neue Zeit trat in ihr Recht.

Abb. 36. Stadtansicht aus Schedel's Weltchronik (1493).

Als ein besonderes kleines Abschnittlein möchte ich in dieser Betrachtung Kleinbasel behandeln. Das obenstehende Bild (Abb. 36) ist ein Holzschnitt aus Hartmann Schedel's Weltchronik, die zu Nürnberg herauskam. Es ist für damalige Verhältnisse weniger phantasievoll, als es zuerst scheinen mag. Denn wenn es auch den Gempenstollen in bemerkenswerte Nähe des Aeschentores rückt, so bietet es doch topographisch richtig Lage und Verhältnis der vier Hauptkirchen zueinander. Außerdem präsentiert sich Kleinbasel — „die mindere

Stadt" — ganz anschaulich im Vordergrund. Der Ort wurde auf das Jahr 1240 mit einem Schlage fertig errichtet als befestigtes Brückenende auf dem andern Ufer, ungeachtet zweier dort befindlicher Siedelungen „Oberbasel" und „Niederbasel". Kleinbasel erhielt bis 1278 noch zwei kleine Erweiterungen, und seine alte Grabenlinie ist heute noch aus den Straßennamen zu erkennen. Zur Zeit der Bollwerke wurde beim Chor der Clarakirche eine derartige Befestigung ausgeführt und im übrigen fanden keine andern Veränderungen statt. Die Örtlichkeit ist nie in ihre wehrtechnische Funktion getreten, und die Geschichte der „mindern" Stadt geht in derjenigen der großen auf, was die allgemeinen Vorgänge anbelangt. Das rechtliche Verhältnis der beiden Städte zueinander und seine historische Entwicklung wäre Gegenstand von Ausführungen, die nicht in den Rahmen unserer Betrachtung gehören, sintemalen sie sich weder in der Befestigung noch in andern hervorragenden Dingen nach außen dokumentierten. Die Entfestigung Kleinbasels geschah dann innerhalb derselben Zeit wie diejenige Großbasels.

So sehen wir, wie die Befestigung zuerst unsern Handel umhegte, ihn sorglich beschützte und großzog, bis sie ihm schließlich im Wege war und überwunden werden mußte.

Wir finden im Umkreis der Stadt noch zwei Beispiele, die uns in kleinerem Rahmen Bedeutung und Verschwinden von rein militärischen Punkten aufzeigen. Schon im Mittelalter war die Basler Bürgerschaft mit Mannschaft und Geschütz vor die beiden Burgen am Isteinerklotz gerückt und hatte sie gebrochen und geschleift, weil ihre Herren dem Handel der Stadt zu Wasser und zu Lande lästig gefallen waren mit viel Plackereien und Leuteschinden (Abb. 37). Die neue Zeit sah das Erstehen einer modernen Kasemattfestung mit schwerem Geschütz am selben Punkte, die hier den Rheinübergang eigener Armeen decken oder denjenigen feindlicher Armeen erschweren sollte. Eine für Basel vom Deutschen Reich aus vielleicht weniger beabsichtigte, aber dennoch sehr unangenehme Begleiterscheinung war die, daß damit unsere Stadt eigentlich unter die deutschen Kanonen zu liegen kam, welche an sich ja vornehmlich der alten Übergangsstelle Hüningen galten und im weiteren die elsäßische Aufmarschebene zu bestreichen hatten. Wir verhehlen deshalb eine gewisse Genugtuung nicht, daß durch den Frieden nach dem Weltkrieg 1919 die Schleifung der Festung von den Mächten erzwungen und in der Folge auch durchgeführt wurde.

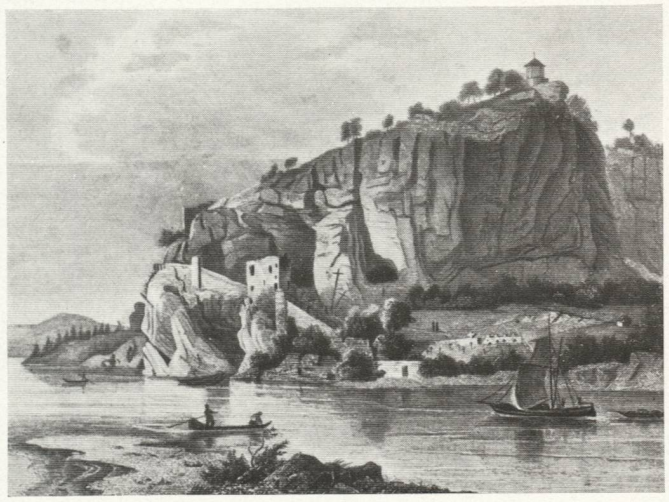


Abb. 37. Isteinerklotz.

Über diesen kriegerischen Dingen ist die *friedliche* Bedeutung des Klotzen in Vergessenheit geraten, daß nämlich durch ihn hindurch der erste Tunnel der Welt für eine Eisenbahn erstellt worden ist. Vor seinem Felskopf, an dem heute durch die Korrektion weit von ihm weg-

gerückten Rheinlauf, ist nunmehr als Großtat friedlicher Technik das größte Kraftwerk des Kontinents entstanden, das Kembserwerk mit seinen gewaltigen Schiffsschleusen, die nun ihrerseits wie ein gewaltiges Symbol der Abrüstung und der Verständigung sich erheben und ihre Tore dem „freien Rhein" öffnen.

Noch näher an unserer Stadt wurde 1679 von den Franzosen durch Vauban die starke Festung Hüningen erstellt mit projektiertem, aber erst später mehr nur improvisiertem Brückenkopf auf dem damals deutschen Ufer. Sie war das äußerste Ausfallstor der französischen Armeen gegen das Deutsche Reich, mit bewußter Ausnutzung des Flankenschutzes durch Anlehnung an die nahe Schweizergrenze. Es wirft ein eigentümliches Licht auf Wert und Bewertung der alten Form und Art unserer Neutralität, wenn wir einerseits sehen, daß Frankreich zwar ruhig einen Brückenkopf auf deutschem Ufer errichtet, sich andererseits aber selbst als Großmacht nicht getraut, die in nächster Nähe gelegene und schon seit 1226 dauernd und festbestehende Rheinbrücke zu Basel in eine militärische Kombination einzubeziehen, welche wesentlich einfacher sein mußte, als es der Bau einer eigenen, weitläufigen und kostspieligen Festung für eine bloße „fliegende Brücke" ist. Als dann diese Festung in den napoleonischen Kriegen erstmals ihre Funktion hätte ausüben sollen, stellte sie für die Sicherheit unserer Stadt dennoch keine ernsthafte Bedrohung dar, wenn es auch dem polternden General gelungen war, einige Kanonenkugeln in die St. Johann-Vorstadt zu schießen. Die wirkliche und sehr bedenkliche Komplikation entstand vielmehr dadurch, daß die alliierten Russen, Österreicher und Preußen ihre Truppen in der Stärke von 86,000 Mann über eben diese alte, feste Basler Rheinbrücke gehen ließen in unbekümmerter Mißachtung beschworener Neutralität. Sie legten ein Korps vor die Festung, zu welchem baslerische Batterien stoßen mußten, und erzwangen die Kapitulation. Wir möchten in diesem Bilde (Abb. 38) uns weniger an die darin offenbar gewollte Verehrung kriegerischer Ausdauer und Tapferkeit anschließen, als vielmehr in stillem Gedenken der tiefen Heineschen Weisheit gegenüber solcher Romantik:

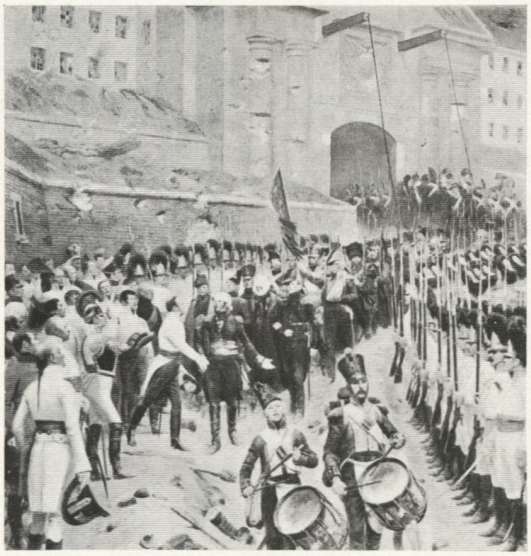
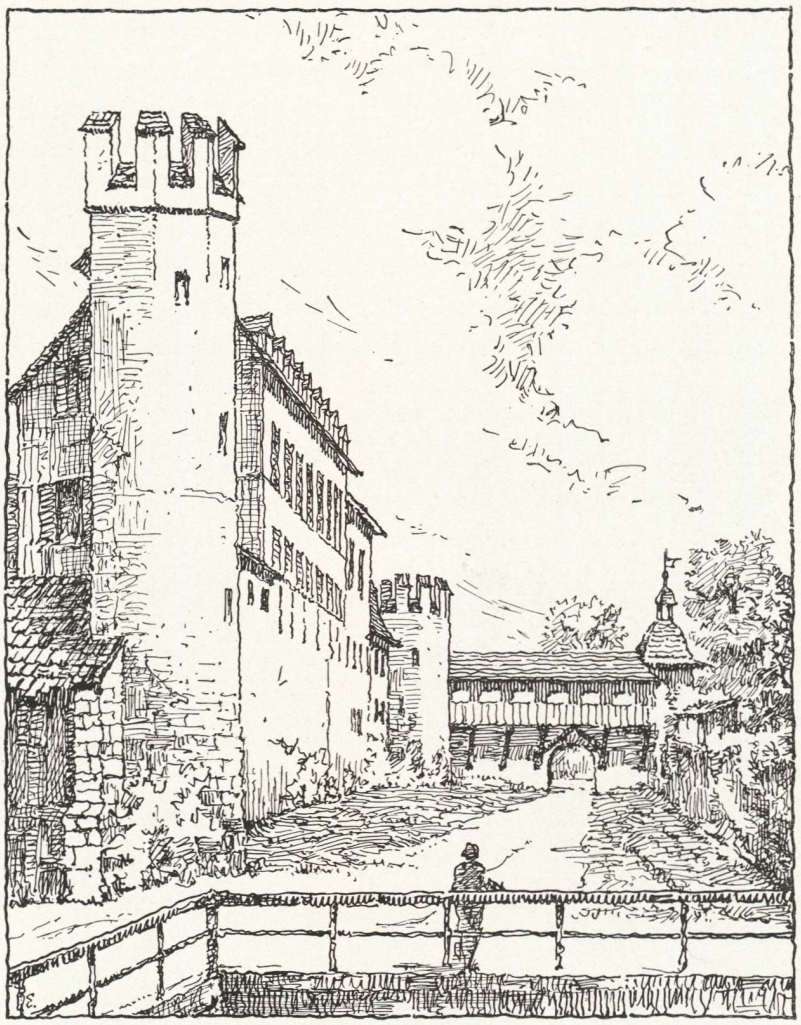


Abb. 38. Übergabe der Festung Hüningen 1815.

„Doch das schönste an Ruinen
ist, daß sie Ruinen sind".

Ist es doch der Traum unserer schmerzvollen Zeit, daß es allen vergönnt sein möchte, derlei Dinge zu den Ruinen legen zu können. Die Festung Hüningen wurde geschleift. Schon bald darnach erhielt Hüningen einen in jeder Beziehung vollgültigen und für uns weit begrüßenswerteren Ersatz seiner einstigen Bedeutung als Örtlichkeit, indem es durch Bau und Anschluß seines Kanals zu einem nunmehr friedlichen Ausfallstore Frankreichs wurde an seinem äußersten Zipfel am Rhein.

So ist jetzt endlich — nach dem Weltkrieg erst —, in dieser ganzen kriegerischen Nachbarschaft eine Umwälzung eingetreten, die nicht zuletzt sich an die großen und ursprünglichen Aufgaben Basels anlehnt und anschließt: *in friedlichem Wettstreit mitzutun am Wiederaufbau der Wirtschaft und menschenwürdiger Beziehung der Völker untereinander.* Wie eine richtige Einfahrt in die neue Zeit mutet darin der letzte Plan an, eine große internationale Automobilstraße, die *Hafrabam*, weit von Hamburg über Frankfurt her, just in dem Gelände zwischen Isteinerklotz und Hüningen hindurch über Basel und durch die Alpen nach Italien zu leiten.



Letzter Rest der äußeren Stadtmauer am Mühlegraben
im St. Albantal.

III. DIE VERKEHRSWEGE.

Man ist es gewöhnt, als ausschlaggebendes Moment für die Entwicklung Basels *seine Lage* allein hinzunehmen. Am südlichen Rande jenes aus Urzeiten stammenden Grabens gelegen — welcher eine gewaltige Gasse nordwärts durchs Gebirge brach —, hatte es zudem noch einen breiten schiffbaren Strom zur Verfügung, den urtümlichsten Verkehrsweg. Über die verhältnismäßig sehr leicht zu überwindenden Sundgauerhügel entstand die Verbindung mit dem weiten Talweg der Saône und Rhône bis ans Mittelmeer. Etwas mühevoller war die rückwärtige Verbindung über die Jurapässe, die indessen doch das breite und hochgelegene Mittelland zu erschließen vermochte.

Freilich dürfen wir das nicht nur gerade für unsern Punkt am Rhein in Anspruch nehmen, sondern müssen bedenken, daß dieselben Vorteile etlichen weiteren Punkten in Rheinnähe stromabwärts und stromaufwärts zukommen konnten. Wir brauchen nur daran zu denken, welche Rolle Augst spielte, als Basel noch kaum mehr an Verkehrsanlagen beherbergte als einen Stall für Pferdewechsel und eine Fähre über den Rhein. Das stolze Augusta nahm in der Tat eine von der unsrigen kaum verschiedene Lage ein und spielte im alten römischen Straßennetz des Kontinents eine Rolle, die derjenigen unseres heutigen Basel im Verhältnis vergleichbar wäre. Und wenn ich sagte: „Baumeister und Könige gehören zusammen", so haben die Augster gar einen Kaiser für sich gehabt. Das Wesentliche liegt jedoch eben in unserer Frage: „*Wer ist der König, dessen Geist, Willen und Sinn der Baumeister durch seinen Sinn und Willen sichtbaren Ausdruck gibt?*" Das wahre, hohe Bauen ist Erbauen, Erschaffen, Arbeit am großen Werk der Menschheit. Aufstieg, Glanz und Prunk des

Basels Lage am Rheinknie.

kaiserlichen Rom haben nicht so lange gedauert, wie das Schritt für Schritt beharrlich sich aufbauende Wachsen unserer kleinen Stadt. Obwohl Augusta Raurica nie einen geschlossenen Mauergürtel sah, war es doch ausgesprochen Militärstadt und lebte vom Militär, was von Anbeginn immer nur so viel geheißen hat und nie anders heißen wird als: „Von der Hand in den Mund". Ihr Handel war *Verbrauch*, nicht Förderung, und somit ein Scheinhandel. Das Verschwinden der Stadt mit dem Abzug des Militärs war daher zwangsläufig. *Augusta* hat seine Lage nicht verwertet und seine Möglichkeiten nicht ausgenützt noch ausgebaut, sondern hat bei aller Größe und allem Glanz eng und selbstisch nur sich selbst gelebt, eine richtige und regelrechte Kolonialstadt, in der des Mutterlandes Geist und Wille sich nur noch äußerlich in Anlage und Durchführung der Bauten auszudrücken vermag, ohne daß der Geist der Bewohner sich darum in jene Höhen aufzuschwingen vermöchte. *Basilea* ist so gut sein Gegenstück, daß wir nach keinem fernern und größern Beispiel zu suchen brauchen. Wohl nimmt es Teil als echtes Kind seiner nähern Umwelt am Pulsschlag der Zeiten und wechselt dementsprechend zwischen Weltweite und kleiner Enge. Wenn sich dieser Wettstreit auch noch ausdrückte in Anlage und Ausbau seiner Festungswerke, so war sein Charakter und Grundbestreben inmitten der quirlenden Welt doch schon von Anbeginn an festgelegt. Dieser *sein* Geist ist von seinen Biographen bislang eigentlich erst und besonders für seine kulturell bis jetzt am auffälligsten gemachte Zeit, die Reformation, herausgehoben worden: *Der obsiegende Wille, über Heimat und Volk zur Menschheit gelangen zu wollen durch friedliche und fördernde Mittel.* Er mußte aber seinen nachhaltigsten und deutlichsten Ausdruck eigentlich in sich selber finden, in seinem innersten Wesen, will heißen in Handhabung und Ausbau des Verkehrs, der Verkehrsmittel und der Verkehrswege. Hier ist der Inbegriff desjenigen Lebens und Glaubens zu suchen und zu sehen, das ein Volk in sich selbst und mit andern Völkern zusammen erlebt. Weltweite und Enge des geistigen Gesichtes werden hierin für jeden sichtbar, der willens ist, wissend zu schauen. Und trotz dieses ewigen Spiels erkennen wir aus der Urzeit herauf immer deutlicher, wie es nichts von außen her ist, weder Lage noch Kaiser, das uns hilft und wachsen läßt, sondern *daß es aus uns herauskommen muß. Wir sind der König, und die Frage ist: „In welchem Geiste bauen wir?"* Ein gesunder Geist hält aus und setzt sich durch in der schwierigsten Lage, in hartem Gebirg, in Sand und Öde. Und ein öder Geist verkommt in der günstigsten Lage, in reichen Strichen und am vollen Strom.

Wenn wir so auch erkennen, daß nicht das Leben und die Umstände allein den Geist formen und bestimmen, so werden wir aus dem Verlauf der ganzen Entwicklung dennoch bescheidentlich erkennen müssen, wie auch der Geist nicht ohne weiteres und ungestüm die Umstände und das Leben zu formen, zu bewältigen und zu bestimmen vermag. Aber wir werden dennoch den frohen Schluß gewinnen, der uns auch in unsern schweren Erdentagen *das Vertrauen und die Zuversicht in die Zukunft* erhält und stärkt; und der ist: *daß sich der Geist am Leben formt, an ihm und mit ihm wächst, und es wiederum durch sich wachsen macht.*

In diesem Sinne und mit dieser Absicht ist es, daß wir an die praktische Betrachtung der Verkehrswege unserer alten Stadt und ihrer Nachbarschaft herantreten.

In Urzeiten war wohl der gesuchteste und geschätzteste Verbindungsweg auf lange Strecken und für Lasten das *Wasser*, bei uns also der *Rhein*. Es kann nun aber nicht anders sein, als daß die innigste Verbindung besteht zwischen der Benützung des Stromes als Verkehrsweg und den übrigen Zweigen der Wasserwirtschaft und des Wasserhaushaltes der Stadt, als da sind: Trink- und Brauchwasserversorgung, Beseitigung der Abwässer und Wasserkraftnutzung durch Umsetzung in irgendwelche maschinelle Kraft. Das ist aber

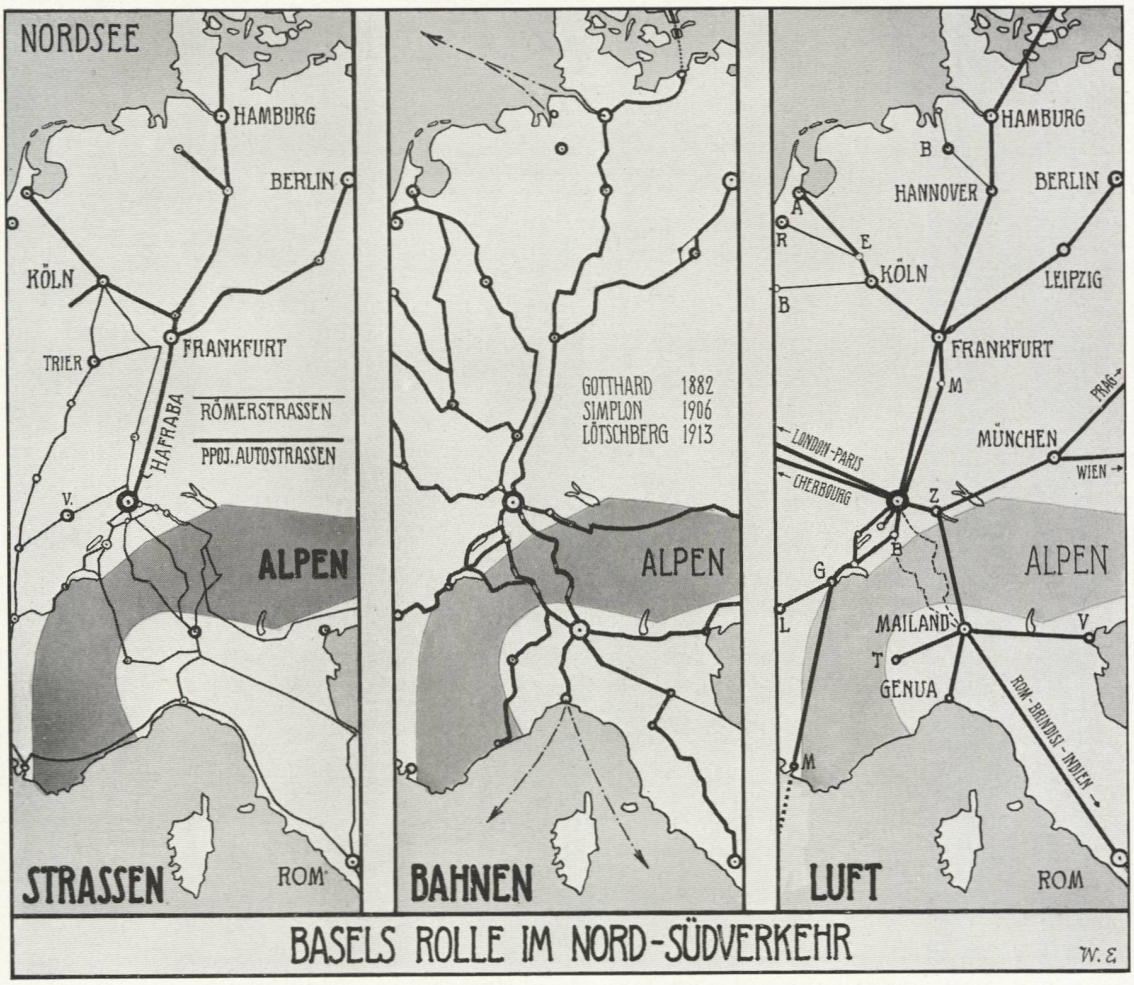


Abb. 39.

ein so weitschichtiges Gebiet, daß es in besonderer Betrachtung als ein in sich geschlossenes Gebiet durchgangen werden müßte, um alsdann auch in ihm wiederum das Bild jenes Geistes zu finden, wie ich es im allgemeinen für das Wesen des Verkehrs skizziert habe.

Wir gedenken des Stromes somit nur noch nebenbei, wo unbedingt nötig, und wenden uns dafür seiner großen Ergänzung zu, der *Landstraße*.

Durch 2000 Jahre hindurch ist die Landstraße für unsere Stadt in ihrer ganzen Anlage und ihrem ganzen Ausbau bestimmend gewesen und hat sich bis nahe an unsere Tage so unverändert erhalten, daß sie der Mehrheit der Geister als etwas unabänderlich Gegebenes erschien. Sie hat der Stadt in der Tat ihr Gesicht gegeben, das Gepräge durch die Jahrhunderte herauf. Die beiden großen Welthandelsstraßen rechts und links des Rheines vom *Nordmeer* herauf treffen in ihr zusammen; und vereinigt ziehen sie weiter als *eine* große Straße über den Jura gegen das gewaltige Alpengebirge tief in der Schweiz und darüber hinweg bis hinunter an das *Mittelmeer* im Süden. Mitten durch unsern ganzen Erdteil hindurch schneidet dieser riesige Straßenzug und sammelt in sich auf seinem ganzen Laufe alles von

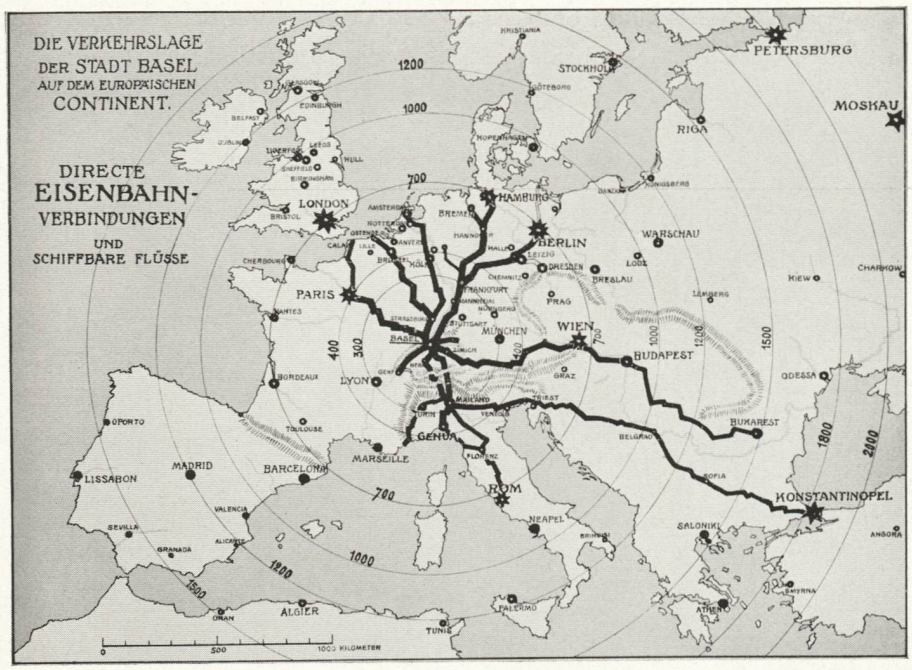


Abb. 40.

links und rechts her und treibt es von Meer zu Meer und preßt es auch wiederum durch tausend kleinere Arme hinaus in die weiten Gebiete zu beiden Seiten. So durchflutet der Handel unsere alte Welt wie das Blut einen Riesenleib; seine Hauptschlagader ist dieser Straßenzug Nord—Süd; und an seinem wichtigsten Punkte liegt unsere Stadt. Dieser uralte Straßenzug hat etwas so Zwingendes an sich, daß auch der Ausbau von Linien für das moderne Verkehrsmittel des Autos im Grunde genommen nichts anderes darstellt als die Infiltration der Moderne in das alte römische Straßennetz. Der Anbruch der modernen Verkehrstechnik, die *Eisenbahn*, zog wohl Waren und Menschen von den Straßen ab, mußte aber notwendig ihrem Streckennetz Charakter und Verteilung des alten Straßennetzes zu Grunde legen. Wir haben hier im Bild (Abb. 40) die Hauptlinien vor uns, auf welchen heute durch *direkte Wagen* die Verbindung hergestellt wird; die Übereinstimmung der beiden Netze samt der zentralen Lage Basels darin ist evident. Nicht durch die Landschaft in hohem Maße gebunden ist der *Luftverkehr*, abgesehen von der heute noch wichtigen Forderung nach günstigen Lan-

dungsstellen. Er hat aber nicht neue große Verkehrszentren entstehen lassen, die speziell durch ihn bedingt gewesen wären, sondern er schließt sich, wie vor ihm schon die Eisenbahn, den historisch entstandenen Verkehrsrichtungen und Verkehrszentren an. Auffallend ist, wie schon die Bahnen in den Alpen ein weniger großes Hindernis finden als in der Frühzeit die Strassen. Es ist anzunehmen, daß die Alpen durch den Flugverkehr in der Zukunft einmal leichter überwunden werden, als dies heute noch der Fall ist. Für die beiden noch empfindlichsten Hemmnisse der Luftfahrt, *die Nacht und das Hochgebirge*, kommen die Eisenbahnen erfolgreich zu Hilfe durch das Einschalten des *Nachtverkehrs* und durch ihre rasche und gefahrlose Traversierung der Alpen.

Quer zu dieser Hauptrichtung, dem Nord-Süd des Welthandels, laufen von allen Seiten die kleinen Zufahrtsstraßen, auf denen der Stadt aus der Umgebung das zufließt, was sie selber zum Leben und Bestehen braucht (siehe Abb. 20). Alle diese kleineren Straßen streben darum endgültig der Innerstadt und dem Marktplatz zu, wo sich die Stadt eben ihren Lebensunterhalt kauft. Infolgedessen müssen Punkte entstehen, wo der große Außenhandel und der kleine Innenhandel sich kreuzen und sich schließlich eng vermischt durch dieselben Straßen pressen müssen. Aus diesen zwei Umständen formt sich das engere Stadtbild von Anbeginn bis heute. Verändert haben sich nur die *Verkehrsmittel und die Größe des Verkehrs*, aber gerade darin liegt die Ursache der allmählich entstandenen großen Verkehrsschwierigkeiten, die heute in unserer Innerstadt nur noch mit größter Mühe zu bewältigen sind.

Über 1800 Jahre lang waren der sogenannte „*Rollwagen*" und das *Rheinschiff* die einzigen Verkehrsmittel für Menschen und Waren, abgesehen von dem nie sehr bedeutenden *Reit- und Tragverkehr*. In dieser ganzen langen Zeit hat man nicht einmal große Verbesserungen an diesen beiden Verkehrsmitteln zustande gebracht. Rollwagen und Rheinschiff dienten dem großen Handel und besorgten den Fernverkehr. Rollwagen dienten aber auch dem Nahverkehr für die Versorgung der Stadt.

Anfänglich war Basel eigentlich eher eine Art Endpunkt der Welthandelslinie, von welchem aus man mühselig ins bergige, wilde Hinterland gelangte und schließlich am unübersteiglichen Walle der Alpen zum Stehen kam, als wäre hier das Ende der Welt (siehe Abb. 24). Als ein solcher *Endpunkt* menschlicher Gesittung und Bildung hätte die Stadt nie zu der hohen Bedeutung emporsteigen können, die sie heute einnimmt. Erst als die Römer die Alpen wegbar gemacht hatten fern von uns, konnte der Aufschwung beginnen am Rhein. Zum Glück für uns geschah dies schon in sehr früher Zeit. Von da an wuchs und stieg Basel beständig und unaufhaltsam trotz Unglück und Hindernissen. Es war Durchgangsort und Mittelpunkt geworden schon in der Frühzeit des alten Welthandels quer durch den Erdteil von Meer zu Meer, ein Tor und Sammelplatz für friedlichen Austausch. Mit Recht nennt man es heute noch: „Das goldene Tor der Schweiz".

Abbildung 41 ist ein Bild aus der Frühzeit der Straße; es sind Karrengeleise im Felsboden an der Krähegg, wo die Paßstraße bei Langenbruck über den Jura führte. Die Stelle wurde aus der Römerzeit bis hoch ins Mittelalter hinauf befahren. Ähnliche Spuren des Wagenverkehrs

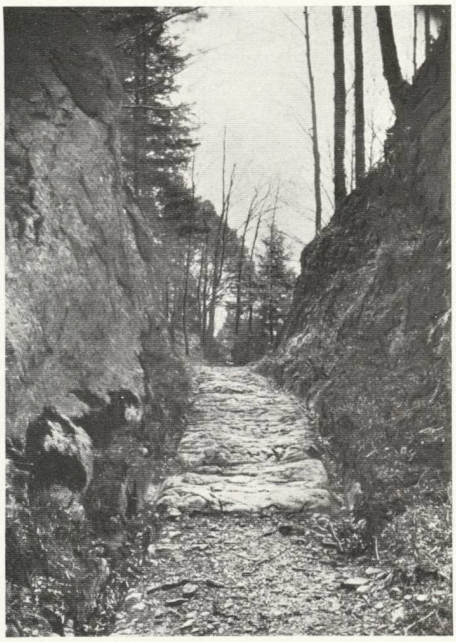


Abb. 41. Römerstrasse bei Langenbruck.

sind auch auf andern schweizerischen Pässen festgestellt worden. Man nimmt mit Recht an, daß diese Geleise durch das ständige Passieren an derselben Stelle ausgefahren worden sind im harten Untergrund.

Trotz dieser anscheinend primitiven Technik dürfen wir nicht vergessen, daß schon die Römer ihre Straßen mit ausgedehnten Kunstbauten über die Alpen führten, soweit die Paßstellen nicht zu hoch und damit für Wagenverkehr und besonders *Winterverkehr* zu schwierig waren. Die Neuzeit vor der Eisenbahn hat für den *Postverkehr* mit ungeheurem Aufwand wunderbare Kunststraßen durch die Alpen geführt. Wir sehen zum Beispiel im Vordergrund unseres Bildes (Abb. 42) die Grimselstraße auf Gletsch niedersteigen und jenseits die Furka sich gegen den Hintergrund zu und neben dem Rhônegletscher hinaufwinden. Nachdem ihnen die Eisenbahn für lange Zeit alles Leben entzogen hatte und sie fast völlig verödet liegen ließ, ist auch auf ihnen durch den *Motorfahrzeugverkehr* ein neuer, starker Verkehrsstrom entstanden, zu dessen Sicherung und Förderung mit großen Mitteln Korrekturarbeiten durchgeführt werden im ganzen Gebiet der *Alpenpässe*.

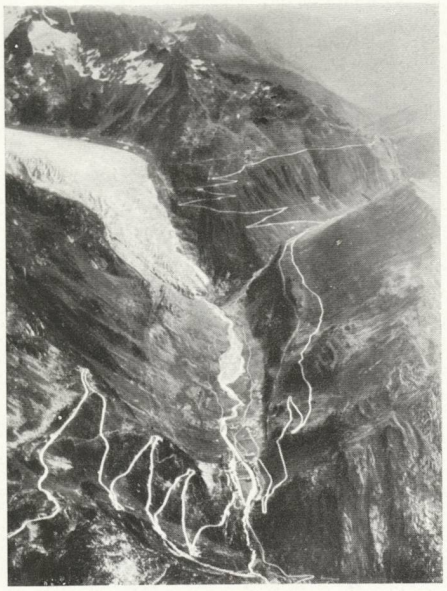


Abb. 42. Alpenübergänge Grimsel und Furka.
(Photo Ad Astra)

Das umwälzendste Verkehrsmittel, welches eigentlich erst das Mittelalter abschloß und die *Neuzeit* sich eröffnen ließ, war indessen die *Eisenbahn*. Die Basler haben ihr nicht Tür und Tor geöffnet, sondern vielmehr ein neues Tor erbaut, welches sofort nach Ein- oder Ausfahrt eines Zügleins durch ein starkes Eisengitter versperrt und bei Anbruch der Dunkelheit vom Nachtwächter geschlossen wurde (Abb. 43).

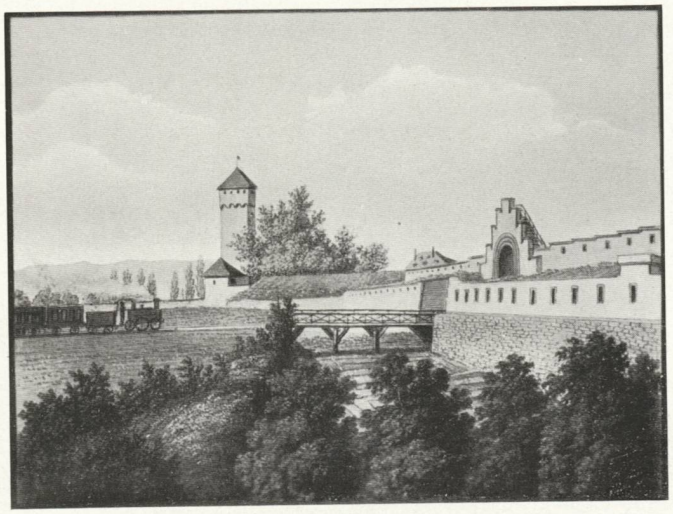


Abb. 43. Einfahrt der französischen Bahn in die Stadt.
(Staatsarchiv)

Kleinliche Angst erstellte hier mit knorzigen Mitteln eine übrigens in ihrem ganzen Ausbau unzulängliche Verteidigungsanlage. Sie ist das Symbol für den noch bedenklicheren Zug beschränkter Selbstsucht einer Bürgerschicht, die sich noch einmal für zünftische und ständische Vorrechte zur Wehr setzte gegenüber jener uns heute selbstverständlichen Einrichtung, die wir als die *Gewerbefreiheit* bezeichnen, und ohne die der neuzeitliche Ausbau und Aufschwung unserer Stadt ganz undenkbar gewesen wäre.

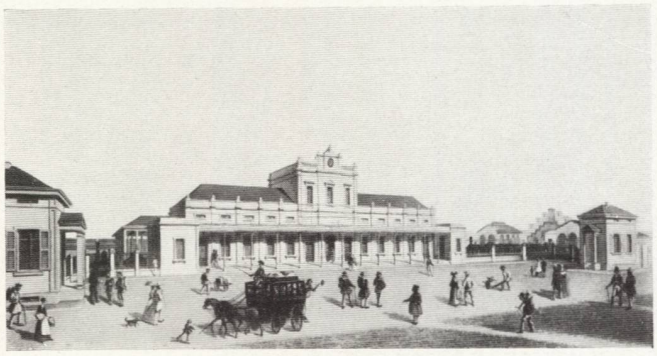


Abb. 44. Der französische Bahnhof in Basel auf dem Areal der heutigen Strafanstalt 1844–1860.
(Staatsarchiv)

Das neue Verkehrsmittel erhielt seinen ersten Bahnhof unmittelbar hinter jenem putzigen Törlein (Abb. 44). Aber der eiserne Weg mit seiner unendlich rascheren und bequemeren Beförderung von großen Waren- und Menschenmengen bot dem Handel und dem Verkehr so gewaltige Vorteile, daß zunächst Land und Wasserstraßen bei uns verödeten. Bald waren weitere Bahnen und Bahnhöfe beschlossen und für notwendig befunden worden.

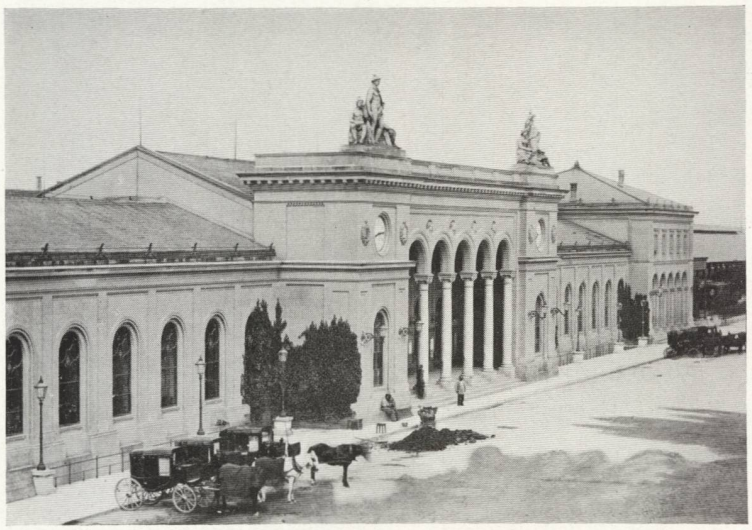


Abb. 45. Ehemaliger Zentralbahnhof 1860–1902.

Wir sehen auf Abb. 45 den ersten definitiven Schweizerbahnhof, den sogenannten Zentralbahnhof, und den alten badischen Bahnhof, auf dessen Areal sich jetzt die Mustermesse erhebt (Abb. 46). Noch dauerte es einige Zeit, bis man sich dazu entschließen konnte, *die getrennten Bahnhöfe* zu verbinden durch den Viadukt im Jahre 1860 und die Eisenbahnbrücke auf der Breite im Jahre 1873.

Abb. 46. Alter Badischer Bahnhof 1855–1913.

Schließlich wurde auch noch anno 1878 bei Hüningen eine Eisenbahnbrücke über den Rhein erstellt.

(Abb.47). Wie einst in den Anfängen des Straßennetzes, geschah es auch jetzt wieder bei der Eisenbahn, daß erst die *Überwindung der Alpen* unsere Stadt zu einem *Knotenpunkt* machte und damit in ihrer Bedeutung um vieles hob. Wir vermögen Entwicklung und Abstand des neuen Geistes von seinen Anfängen her eigentlich erst deutlich zu ermessen, wenn wir uns neben diesen grandiosen Kunstbauten vollendeter Technik noch einmal das krämerhafte, nachtwächterbewachte Eisenbahntörlein vergegenwärtigen. Neben den kleineren, obwohl ebenso nötigen Juradurchstichen interessiert uns vor allem der Durchschlag des Hauptalpenmassivs, der erst in der Neuzeit unsere Stadt wiederum diejenige Rolle einnehmen ließ, die sie einstmals in ferner Vorzeit zu Beginn der Landstraßenepoche einnahm, sobald einmal die Alpen sicher überschritten werden konnten. Die Emporführung des Bahntracés über eine Anzahl von Talstufen hinauf mittelst der eleganten Lösung durch Kehrtunnels und ein ebensolcher Abstieg auf der Südseite sind technische Weltberühmtheiten geworden. Außerdem erschließt diese Führung gerade die wundervollsten und intimsten Reize dieser Hochtäler dem entzückten Auge des Reisenden und hat die Fahrt auch landschaftlich außerordentlich berühmt und begehrt gemacht. Seit der Durchführung der Elektrifikation genießt man alle diese Wunder frei von jeglicher lästigen Störung durch Rauch, Ruß und Gerüche. Für den Ingenieur maßgebend war freilich in erster Linie und ursprünglich der Kostenpunkt: Jedes Gebirge ist an seiner Basis bedeutend breiter als auch nur schon in einer mäßigen Höhe. Gelingt es der Bahn somit, möglichst weit hinaufzuklettern, so wird um das die teuerste Baustrecke, der eigentliche Tunnel, weitgehend verkürzt. Dem arbeitet jedoch ein anderes Prinzip entgegen, das der Bahningenieur nicht außer acht lassen darf: Je mehr die Bahn sich innerhalb der winterlichen Schneegrenze auf offenem Tracé bewegt, desto größer ist die Lawinengefahr auf langen Strecken und desto mehr Mühe und Kosten verursacht die Freihaltung der Strecke von den

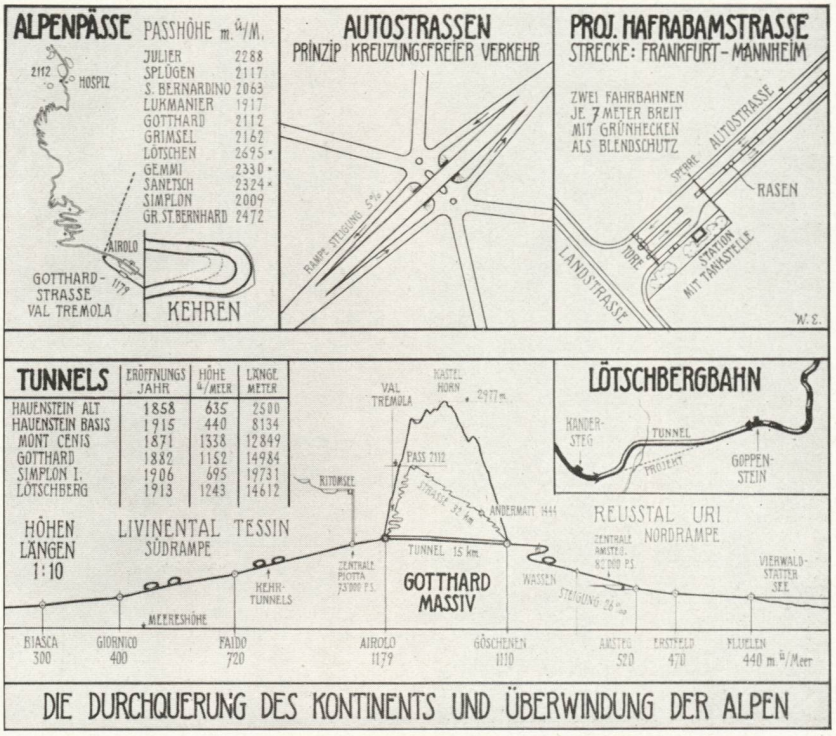


Abb. 47.

winterlichen Schneemassen. Zahlreiche Sicherungsbauten gegen niedergehenden Steinschlag, gegen Wildbäche und lange Galerien durch Lawinenrevier säumen daher den ganzen Weg der Bahn nördlich und südlich der Alpen innerhalb der Gefahrenzone. Die Wahl der Kulminationshöhe für das eigentliche Tunneltracé wird somit ebensosehr durch wirtschaftliche wie durch technische Berechnungen bedingt: Die Sicherung des offenen Bahnkörpers darf nicht so hoch zu stehen kommen wie der laufende Meter Tunnelbau. Für neuere Tunnels kommt noch mehr als für die alten in Betracht, daß ein Tunnel auch noch möglichst eine *Verkürzung der Strecke* und damit ein Zeitgewinn für den Transport sein muß. Deshalb hat man zum alten Hauensteintunnel einen neuen Basistunnel bauen müssen und als direkten Zugang zum Simplon- den Lötschbergtunnel. Dieser letztere zeigt die Tücken des Gebirges, indem neben ungemein vielen, anfänglich nicht in so hoher Zahl erwarteten Kunstbauten sogar der Haupttunnel innerhalb des Gebirges durch ein unüberwindliches Gefahrengebiet von seinem geraden Tracé abgedrängt und zu einer großen Umfahrung durch sicheres Gestein gezwungen wurde. Trotz der heutigen Unklarheit in der Konkurrenzierung der Bahnen durch die *Kraftfahrzeuge* ist doch hervorzuheben, daß die Bahnen für *Massentransporte* ihre Rolle behalten werden. Der Aufschwung des Betriebes auf den alten Pässen und der damit verbundene neuerliche Wiederausbau derselben, sowie auch die Projekte für großen Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen haben vorderhand noch im wesentlichen mehr nur touristischen Einschlag. Wir wollen sie aber gerade deshalb als länder- und völkerverbindende Elemente im Sinne einer Verständigung der Geister betrachten und nicht außer Aug lassen.

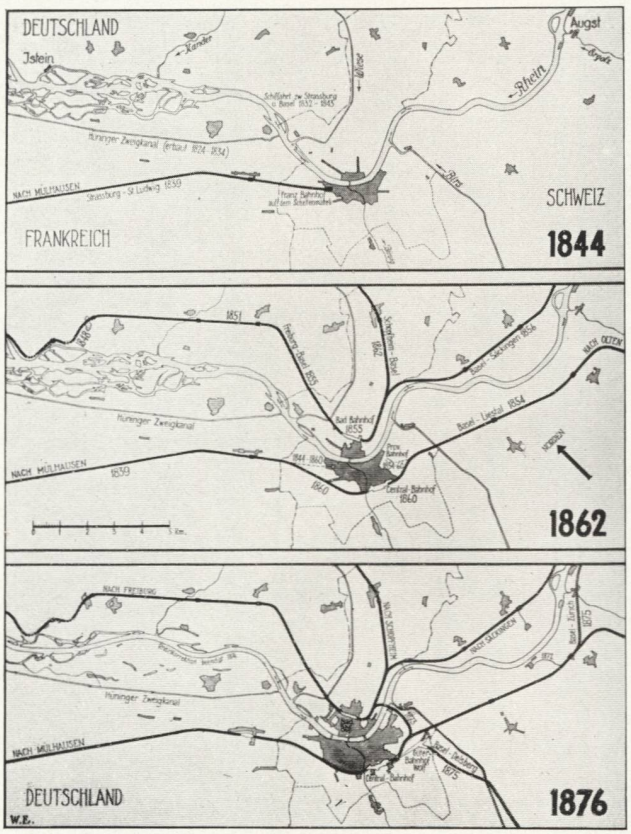


Abb. 48. Entwicklung der Eisenbahnlinien.

Wie sehr die Eisenbahn erst den eigentlichen Schritt in die Neuzeit für unsere Stadt darstellt, ersehen wir deutlich aus der Entwicklung, welche die Stadt seither genommen hat. (Abb. 48). In den Anfängen wandten sich selbstverständlich zuerst diejenigen Verkehrsstrecken dem neuen Verkehrsmittel zu, die den technischen Unterbauten möglichst geringe Schwierigkeiten entgegensetzten. So kam auch zu uns die Bahn zuerst aus der ur-alten *Rheinebene*. Nach ihrer Weiterführung ins Hinterland fing sie auch die rechtsrheinische Strecke ein und verband zuletzt die beiden Hauptstränge.

Im Verhältnis zur Größe der Stadt nehmen die Bahn- und Verkehrsanlagen heute einen so großen Raum ein wie bei keiner andern Stadt (Abb.49).

Sie nehmen auf *allein städtischem* Boden 245 ha ein, überdecken aber als Gesamtheit ein Gebiet von *465 ha*, wobei das Hafenbecken und der Flugplatz nicht mitgezählt sind (Abb.50). *Diese außerordentliche Verkehrsansammlung um diesen ursprünglich geringen alten Kern herum erklärt sich einzig aus jenem eigentümlichen Zusammenspiel von Lage und Geist der Stadt.*

Sie ist als gewachsenes Ganzes aus dem Werden von Natur und Mensch zu diesem schließlich so harmonischen Zusammenspiel gekommen, und in dieser Fassung *einzig* im Kontinent und darin doch wiederum spezifisch baslerisch: ein gegebenes Weltvorbild für das *Resultat aus dem Durchringen und Obsiegen des friedlichen Gedankens auf dem Wege zu Prosperität und Macht.*

Unter der Herrschaft der Eisenbahn ging der große Pulsschlag des Welthandels noch den ursprünglichen Stadträndern entlang und gab daher die Innerstadt zunächst noch für die Wagen des kleinen Innenhandels frei. Gleichzeitig aber wuchs nun durch den neuen Aufschwung die Bevölkerungszahl so rasch und gewaltig an, daß man auf eine Beschleunigung und Verbesserung der Zufuhren für die Eigenbedürfnisse bedacht sein mußte. Daran half die Eisenbahn zwar etwas mit, indem sie es durch Seitenlinien ermöglichte, auch von weiter her in kurzer Zeit große Warenmengen für den Verbrauch der Stadt zu beschaffen. Bedeutet aber schon für die Wagen ein weiterer Beschaffungsweg bald einen fühlbaren Kostenzuschlag, so bedeutet für die Menschen ein langer Weg zur Arbeitsstätte vor allem einen fühlbaren Zeitausfall nebst allen seinen unangenehmen Folgen. Alle die vielen neu herbeigezogenen Leute mußten irgendwo möglichst nahe dem Stadtkern wohnen. Doch ließ sich nicht hindern, daß die Baufläche der Stadt sich immer weiter ausdehnte und damit der Weg zur Arbeitsstätte für viele doch länger und länger wurde. Man mußte *Straßenbahnen* bauen in alle Viertel und *Überlandbahnen* in die umliegenden Ortschaften hinaus (Abb. 51).

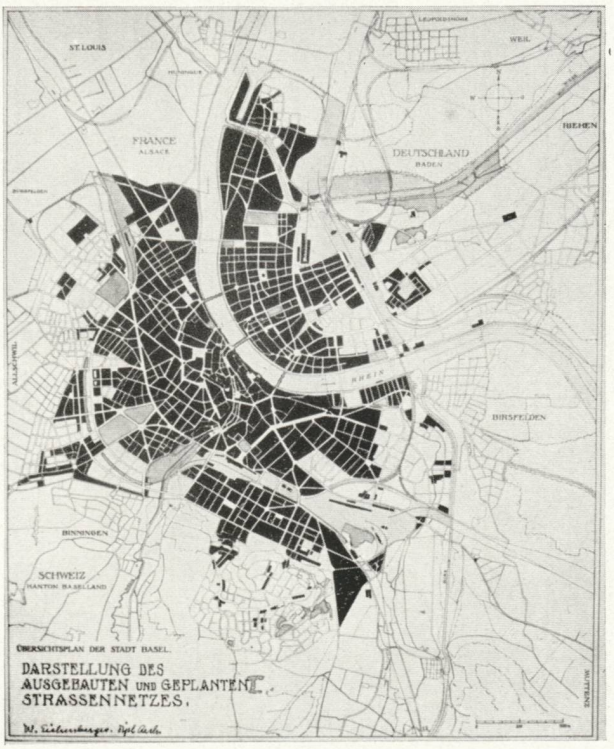


Abb. 49.

Der Anfang dazu entstand aus der Initiative einer privaten Gesellschaft, wie dies ähnlich bei allen derartigen Unternehmungen — die wir heute für staatlich zu halten gewohnt sind — anfänglich der Fall gewesen ist. Es war eine Art kleiner Omnibus, von Pferden gezogen, und ohne Schienen oder Unterbau; er verband den Zentralbahnhof mit dem badischen

Bahnhof durch die innere Stadt über Marktplatz und alte Rheinbrücke. Um die Steigung der Freienstraße bewältigen zu können, erhielt er meistens noch ein drittes Roß als Vorspann. Dieser „*Rößlitram*“ wurde 1895 von den ersten elektrischen Gefährten abgelöst. Damit war die Aera der Tram- und Überlandbahnen eingeleitet. 1887 entstand die *Birsigtalbahn*, das mit Dampf betriebene und heute schon fast liebevoll sagenumwobene „Glettiseli“, als wichtigste Überlandbahn. Sie befördert heute täglich 8000 Personen. Gelang es durch diese Maßnahmen, den vorgenannten Weg-Übelständen für einige Zeit Abhilfe zu schaffen, so lud man sich mit eben diesen Hilfsmitteln bald neue Übel auf den Hals: Die Straßenbahnen tendieren selbstverständlich nach der Innerstadt und mußten die gegebenen Zufahrtsstraßen benützen. Das gab schon sehr rasch eine Behinderung des Wagenverkehrs.

Das erste *Automobil*, das durch Basel fuhr, würde uns heute schon fast gar wie ein regelrechtes Stück guter alter Zeit anmuten. Es datiert indessen bloß vom Jahre 1896. Das Vehikel sah noch ordentlich vertrauenerweckend und ganz nicht umwälzend aus; es wurde aber von den Zeitgenossen seines Erscheinens dennoch fast so neugierig bestaunt und bewundert, wie einst die dampfende „Stadt Frankfurt“ auf dem Rhein in lang vergangenen seligen Tagen. Dieses harmlose erste „Töff-Töff“ bedeutete denn auch den Anfang einer Periode von ganz unerwarteten Endauswirkungen. Mit der ungemein raschen Entwicklung der *neuen Verkehrsmittel* nämlich (Abb. 52) und dem durch sie bedingten erhöhten *Verkehrstempo* mußten in den engen Straßen der Innerstadt mit Naturnotwendigkeit jene Kalamitäten entstehen, die heute dringend nach einer Lösung rufen (Abb. 53).

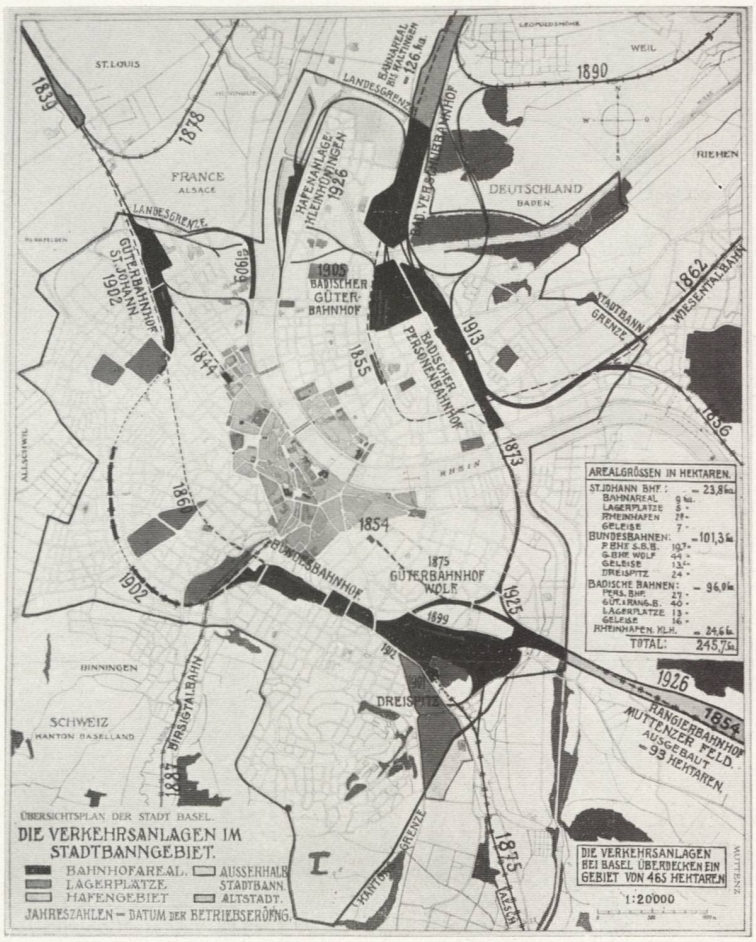


Abb. 50.

Die Korrektion unserer Innerstadt ist ein bauliches Problem, das im Vordergrund steht und über das ich mich an dieser Stelle nicht eigentlich auslassen kann. Doch versteht jeder gewöhnliche Bürger nach der hier aufgezeigten vorgängigen Entwicklung der Dinge und Verhältnisse, daß die überwiegende Menge des Verkehrsquantums eben auch dann noch

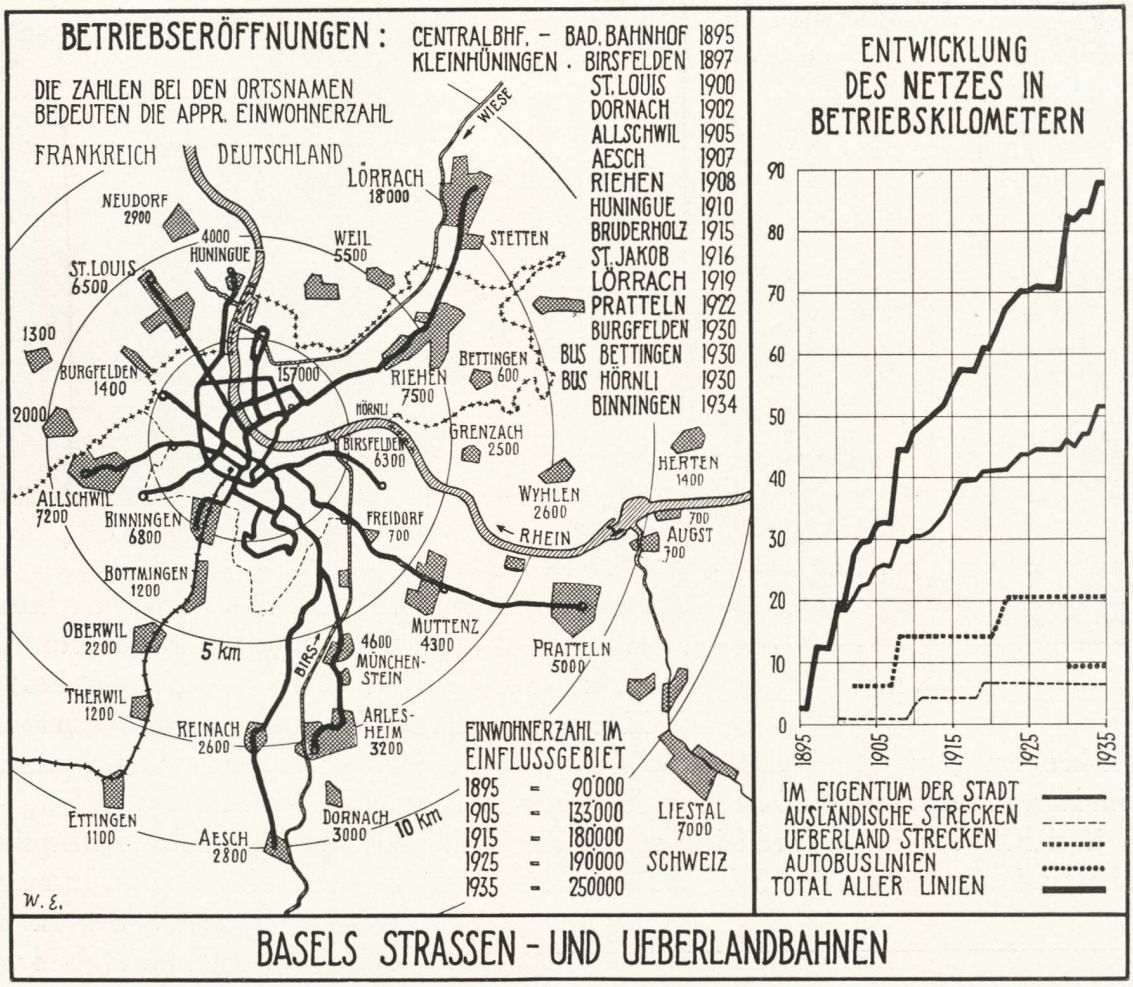


Abb. 51.

nach der Innerstadt streben wird, wenn der bloße *Durchgangsverkehr* auf breiten, peripheren *Umfahrungsstraßen* abgeleitet werden kann. Und im Stadtinnern wiederum muß das *Problem der Verkehrsschnittpunkte* auf einem und demselben Fleck im Vordergrund stehen. Es ist wesentlich mitbedingt durch die Legung der Tramlinien und die Dichtigkeit des Tramverkehrs, sodaß eine Lösung unseres gordischen Knotens notwendigerweise auch eine **Lösung des Tram-**

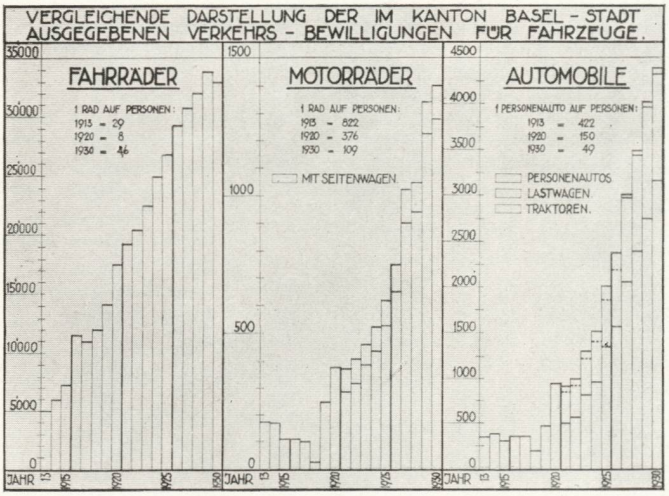


Abb. 52.

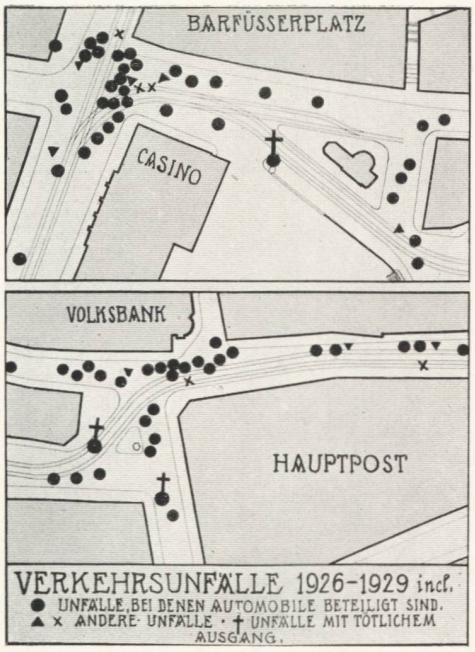


Abb. 53.

problems bringen muß. Erinnern wir uns an das alte Spiel von Weltweite und verzopftester Enge im Wesen und Emporkommen unserer lieben guten Stadt und denken wir an die wirklich weltweite Großzügigkeit in jenen Großverkehrsanlagen, die Basel zum Mittelpunkt und zur *Drehscheibe Europas* werden ließen, so möchten wir inständig zum Himmel hoffen, daß nicht der Lösung für unsern ältesten und liebsten Kern der ergraute Zopfgeist zu Gevatter stehen möchte. Wir könnten ganz gut auf eine solche Wiederkunft begrabener Gespenster verzichten und beim klaren Blick und der Höhe einer einmal gewonnenen Warte verbleiben.

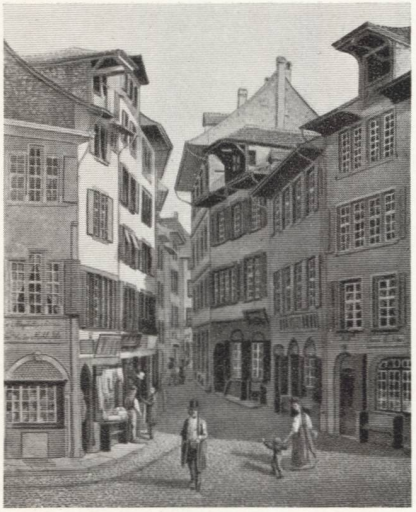


Abb. 54. Alte Eisengasse.

Welch liebenswürdiger Verkleidungen sich dieser berühmte, aber üblere Teil des Baslergeistes bedient, zeigt das ansprechende Bild der *Eisengasse* (Abb. 54), der eigentlichen Herzstraße unserer Stadt. Sie ist ein wahres Vorbild von Leidensgeschichten für *Teilkorrektionen:* Man hat sie volle hundert Jahre lang andauernd *teilkorrigiert*, um sie in vielen Etappen aus diesem idyllischen Zustand, wie ihn unser Bild zeigt, in ein Behältnis zu überführen, das einen modernen Verkehr zu fassen vermöge.

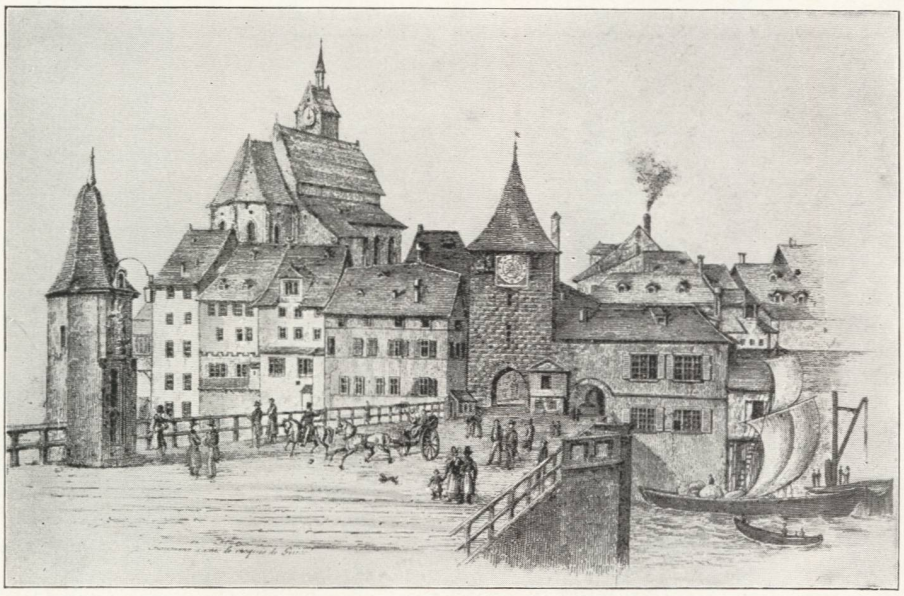
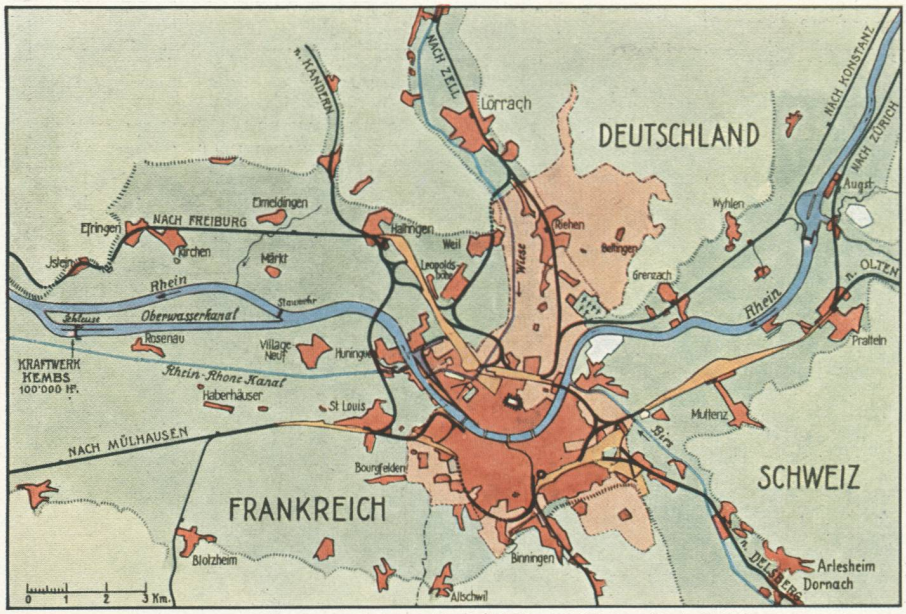


Abb. 55. Alte Rheinbrücke mit Rheintor und Martinskirche.
(Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein)

Als erstes fiel das Rheintor im Jahre



DIE VERKEHRSANLAGEN VON BASEL

Abb. 56.

1839, das den Zugang von der mittleren Rheinbrücke her für den neuzeitlichen Verkehr schon damals mehr versperrte als auftat (Abb. 55). 1926 war die Eisengasse endlich durchkorrigiert auf minimal *13,40 m* Breite. Und heute beginnt man damit, mit Hilfe von Arkaden weitere *4,20 m* Verkehrsraum erneut hinzukorrigieren zu wollen.

Aus dieser bedrohlichen und beengenden Nähe unseres Kleingeistes wollen wir uns indessen erheben zu einem erfreulicheren Gesamtüberblick über das alles, was unsere Stadt geleistet und angelegt hat für die Bewältigung und Entwicklung des Verkehrs, sowohl als Knotenpunkt und Umschlagsort, als auch für die verkehrstechnische Erschließung ihres Wohngebietes (Abb. 56).

Wir erlaben uns am Geist, der *hieraus* spricht, und hoffen auf *ihn* für unsere Zukunft.

Unlösbar mit der Entwicklung der Verkehrswege ist auch diejenige der *Verkehrsmittel* verknüpft. Und eigentlich sind gerade *s i e* es, die uns das in die Augen springendste Bild geben über das ungeheure Tempo der Entwicklung innerhalb jener kurzen Zeitspanne, welche wir als das „*Zeitalter der Technik*" umrissen. Noch der erste Napoleon, den wir als General Bonaparte beim St. Albantor in Basel einfahren sehen (Abb. 57), bediente sich einer mehr oder weniger prunkvollen Abart des ursprünglichen *Rollwagens*.

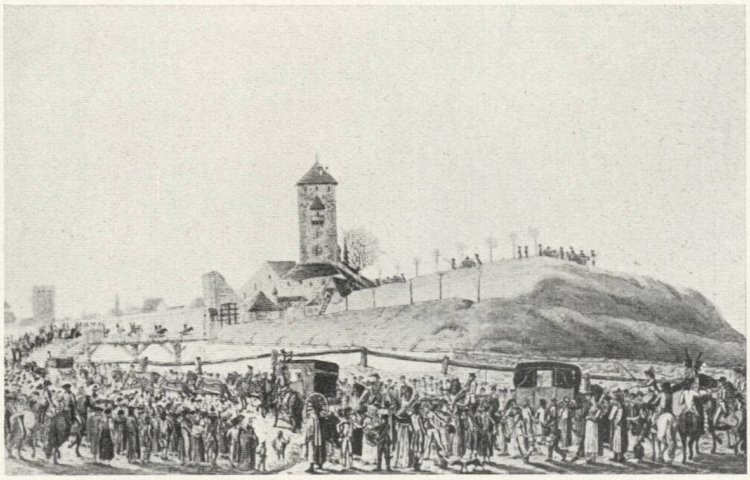


Abb. 57. Einfahrt des Generals Bonaparte in Basel 1797.

Nur 23 Jahre nach seinem Tode zog die erste Eisenbahn in Basel ein (Abb. 58). Nach 38jähriger Entwicklung besaß man für die Eröffnung der Gott-

hardbahn Dampflokomotiven, welche mit ca. 600 Pferdestärken ein Zugsgewicht von 170 Tonnen zogen. Die *letzt*erstellten *Dampf*lokomotiven zogen mit 1500 Pferdestärken 305 Tonnen.

Die neuen elektrischen Lokomotiven unserer Gotthardbahn verfügen über 8500 Pferdestärken und gehören damit zu den stärksten Lokomotiven der Welt (Abb. 59).

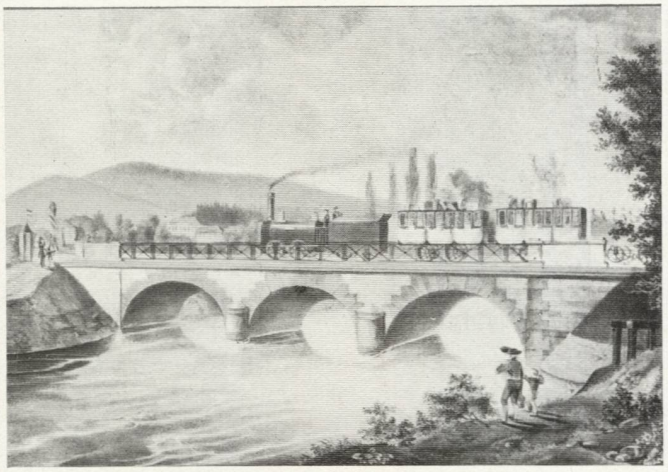


Abb. 58. Auf der Strecke zwischen Mühlhausen und Basel. 1844.

Solch eine Lokomotive hat ein Eigengewicht von 246 Tonnen bei einer Gesamtlänge von 34 Metern. Dieses riesige Gewicht ist auf 14 Achsen verteilt. Mit ihren 8 Triebmotoren erreicht eine solche Maschine eine Nutzgeschwindigkeit von 100 Kilometern für den ganzen Zug. Sie vermag durchschnittlich 600—750 Tonnen mit 75 km, bezw. 60 km Stundengeschwindigkeit auf steiler Rampe zu schleppen. Ein wenig beachtetes Detail von recht kostspieligen Folgen ist die Nebenerscheinung, daß man um dieser neuen Maschinen und ihrer größern Zugskompositionen willen erhebliche Verstärkungen an den Unterbauten und namentlich an vielen Brücken anbringen mußte. Doch ist der ganze Verkehrsausbau unserer Bahnen nach dieser Richtung durchaus kein splendider Luxus, sondern eine absolute Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung der Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen mit dem Ausland.

Das neueste Verkehrsmittel, das Flugzeug, dient vorläufig noch fast ganz nur der Personen- und Postbeförderung. Für den *Flugverkehr* ist die natürliche Gestaltung des Bodens unter der Verkehrsstrecke je länger je weniger von Wichtigkeit. Die Entfernung allein kommt in Betracht; und gerade für diesen besonderen Fall liegt unsere Stadt wiederum besonders gut (vergl. Abb. 40).

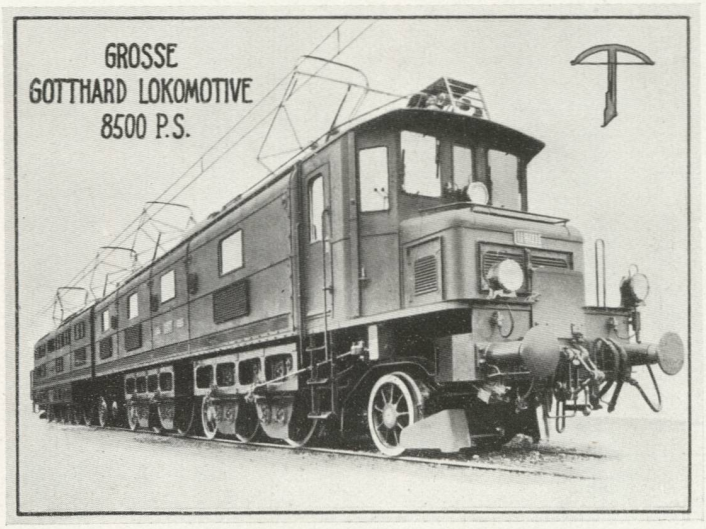


Abb. 59. (Brown, Boveri A.-G.)

Alle Richtungen stehen offen, und günstige Distanzen liegen zwischen Basel und den meisten großen Städten unseres Weltteils. Der 700 km-Kreis durchläuft London, Hamburg, Berlin, Wien, Rom, Bordeaux, Nantes und Cherbourg.

Wiederum fällt uns speziell in technischer Hinsicht auf, wie ungeheuer schnell sich der Ausbau

vollzog in Bezug auf Konstruktion und Fahrsicherheit. Welch ein gebrechliches Ding ist doch noch das „Badwänneli", das Flugzeug 146, welches den ersten Passagierdienst auf unserem Platz im Jahre 1926 besorgte (Abb. 61). Und wie riesig nimmt sich daneben der „Herakles" aus, welcher den Verkehr mit England vermittelt! Im „Badwänneli" hatte gerade ein Passagier Platz, der „Herakles" befördert in komfortabelster Weise 36 Passagiere nebst 4 Mann Besatzung (Abb. 62).

Einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit bildet die Ausstattung der Flugzeuge mit hochentwickelten aeronautischen Peilungsinstrumenten; sie sind vorderhand noch die einzige Zuflucht gegen den größten Feind der Luftschifffahrt, den *Nebel*.

Die Überwindung des andern großen Hemmnisses für den Flugverkehr, *der Nacht* (Abb. 63), muß an einer so zentralen Landungsstelle besonders energisch in Angriff genommen werden, und es scheint denn auch, daß der Knorzigeist in solchen Höhen nicht gedeihen kann.

Abb. 61. Das sogenannte „Badwänneli". (Aviatik beider Basel)

Abb. 62. Grossflugzeug „Herakles" in Basel. (Aviatik beider Basel)

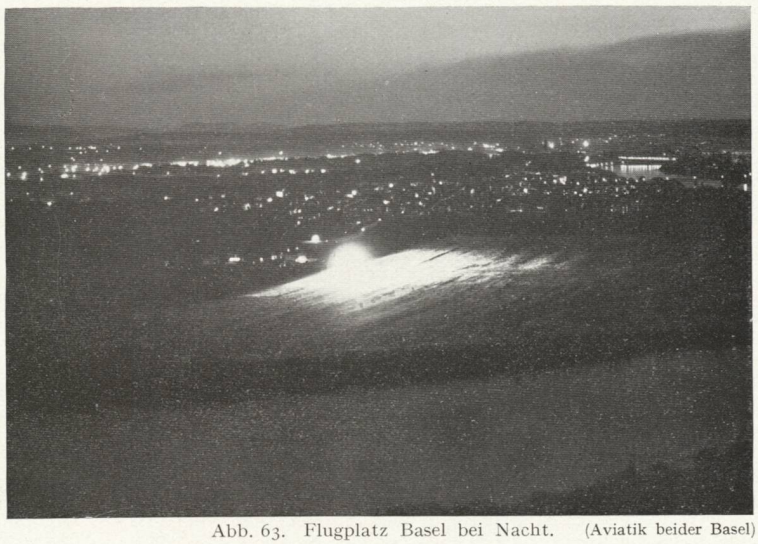
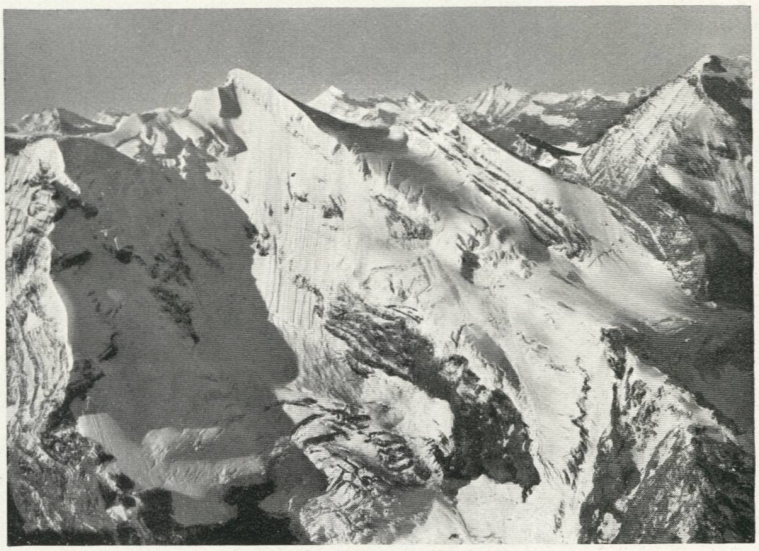


Abb. 63. Flugplatz Basel bei Nacht. (Aviatik beider Basel)

Möge der Geist über unserer Vaterstadt von jenem Geiste sein, der sich kühn und groß aufschwingt in Alpenhöhen, der alles wahrhaft königlich von hoher Warte überblickt und der das letzte Hindernis bezwingt mit einer Kraft, die des Glanzes von zwei Jahrtausenden würdig ist.



Aviatik beider Basel

Abb. 64. Doldenhorn.

IV. DIE BINNENSCHIFFAHRT

Schon die Urzeit menschlicher Besiedelung kennt Wasserwege im Binnenland; das heißt: sie benützt Flüsse und Ströme zu Zwecken des Personenverkehrs und des Transportes größerer Lasten, sofern Uferbildung und Strömungsverhältnisse der betreffenden Wasserläufe dies gestatten. Bei dem Mangel an guten Landwegen kam solchen Wasserverbindungen sogar eine verhältnismäßige Bevorzugung zu; doch darf man zwei Einschränkungen nicht außer Acht lassen: Man war durch *natürliche Wasserläufe* an eine bestimmte und gegebene Hauptrichtung *gebunden*, sodaß sich auch aus diesem Grunde eben die Siedelungen nach dem Wasser richteten. Sodann aber kam besonders auch die Schwierigkeit der Befahrung *gegen den Strom* in Betracht, sodaß der Verkehr eventuell eben zum vornherein fast nur *einwegig* sein konnte. Beide Momente kommen von Anbeginn an bis heute für unsern Rhein als die wesentlichsten Punkte vor.

Abb. 65. Strombild am Rhein.

Bis nahe an unsere Zeit heran bot der Strom auch in unserer nächsten Umgebung ein vollständig anderes Bild, von dem wir uns heute kaum mehr eine richtige Vorstellung machen können. Wir sehen hier einen Ausschnitt vom Isteinerklotz aus gegen Basel (Abb. 66). Durch die zahlreichen Arme mit ihren vielen Windungen und der ganzen malerischen Inselwelt nahm hier das Strombett eine Breite bis zu 3000 m ein je nach dem Wasserstand, während der heutige Rheinlauf in unserer ganzen Gegend nur noch durchschnittlich 200 m beträgt. Dieses ausgedehnte Netz war auf verschiedenen Hauptarmen sowohl der Länge nach als auch im Verkehr von Ufer zu Ufer verhältnismäßig leicht zu befahren mit *Flößen und Einbäumen.*

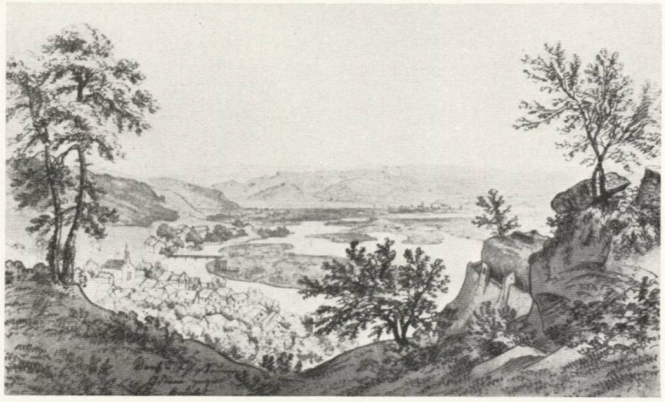


Abb. 66. Ausblick auf den Rhein vom Isteiner Klotz. Staatsarchiv

Sowohl für den frühgeschichtlichen Handel durch die Burgunderpforte ans Mittelmeer als auch für den späteren Handelsweg durch die Schweiz und über die Alpen bildete *Basel* den Umschlagsort und Endpunkt des Wasserweges von Norden her. Bis weit ins Mittelalter hinein dienten Flöße (Abb. 67), große unhandliche *Balkenschiffe* und *kleinere Segelschiffe* dem Verkehr hauptsächlich rheinabwärts. Stromaufwärts wurde stets nur ganz selten geschleppt, da der Strom für das Treideln zu viele Schwierigkeiten bot infolge der Unbeständigkeit seiner Uferlinien und des Fahrwassers. Gewöhnlich wurden die primitiven Fahrzeuge am Endpunkt der Fahrt auseinandergeschlagen und als Nutzholz verkauft. Nicht zu verwechseln damit ist die eigentliche mittelalterliche Flößerei, die lediglich eine billige Art des Holztransportes darstellte. Sie setzte schon von weit oberhalb Basels ein. An schwierigen Stellen wurden die Holzverbände gelöst und die Stämme einzeln durchgelassen, um unterhalb gesammelt und wieder verbunden zu werden. Der Beruf des Flößers war bei weitem mehr nüchtern und rauh als romantisch; es ist aber doch bemerkenswert, daß erst die Anlage von Kraftwerken mit ihren Stromsperren diesem urtümlichen Wesen ein Ende bereitete.

Abb. 67. Floss in Basel.
(Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein)

Lähmend für die eigentliche Handelsschiffahrt wirkten die Anlage mittelalterlicher *Zollstellen* in steigender Anzahl am Strom und andere rechtliche Beschränkungen. Und im *Zeitalter der Entdeckungen* verschob sich der Welthandel überhaupt von dem Kontinent weg nach dem atlantischen Ozean, sodaß es nun erst recht und umso eher stille ward auf dem Rhein. So führt man denn lange Zeit in großer

Abb. 68. Beim Isteiner Klotz.

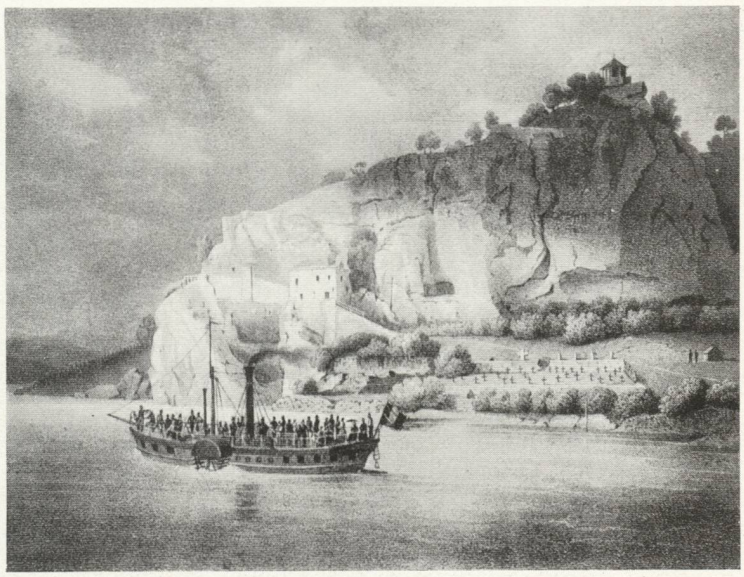


Abb. 69. „Stadt Frankfurt" vor dem Isteiner Klotz auf der Talfahrt. (Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein)

Beschaulichkeit ein geruhsames und idyllisches Fischerleben hier unmittelbar zu Füßen des Isteinerklotzes (Abb. 68), allwo anno dazumal noch ein beträchtlicher Hauptast des Rheines die Felsen plätschernd bespülte. Wohl brachte die französische Revolution im Jahre 1792 durch Konventsbeschluß den Gedanken und Grundsatz der *Freiheit der Stromschiffahrt*. Bis diese aber voll in Wirksamkeit trat und die letzten staatlichen Beschränkungen endlich abgestreift hatte, mußten noch weitere 47 Jahre den Rhein hinunterfließen. Anno 1839 erst beschloß die Basler Regierung als letzte Behörde am Rhein die Aufhebung des Stapelrechts, womit die letzte zünftlerische Schranke fiel. Es pressierte damit schließlich auch nicht so sehr, so lange man in der Technik der Strombefahrung noch nicht über die mittelalterlichen Methoden und Gepflogenheiten hinaus gelangt war.

Erst 1832 erschien als erstes *Dampfschiff* die „Stadt Frankfurt" auf dem Oberrhein und zog stolz am Klotzen vorbei (Abb. 69) in freier Bergfahrt durch das Inselgewirr in die gute Stadt Basel.

Da war die brave, fromme Stadt baß erstaunt; und männiglich bewunderte diese Fortbewegung durch des Dampfes Kraft und Atem. Denn am Beispiel des Dampf*schiffes* war es, daß die Biedermänner jener Tage das Teufelswerk des neuen Geistes zuerst vorgeführt erhielten, sintemalen der erste Dampf*wagen* erst 13 Jahre später seinen triumphalen Einzug in unsere Pfähle hielt.

Dieses remarkable Wasserfuhrwerk (Abb. 70) dampfte am Tag seiner Ankunft, dem 28. Juli 1832, noch bis auf die Höhe von Grenzach und brauchte dazu ab Schifflände drei Stunden Bergfahrt. Wir mögen heute lachen, aber es war dennoch ein historisches Begebnis und hinterließ in den aufgeregten Gemütern jener Tage einen so nachhaltigen Eindruck, daß mehrheitlich baslerisches Geld aus den Krämersäcken

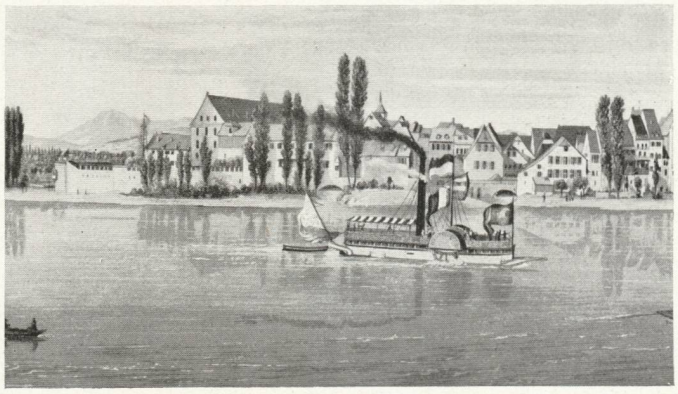


Abb. 70. „Stadt Frankfurt" vor dem Klingental. (Staatsarchiv)

zusammenkam zur Bildung von gleich zwei Schiffahrtsgesellschaften, die den Personendienst bis Straßburg übernahmen. Jede besaß mehrere Dampfschiffe, und der Dienst war mit wechselseitig gleichzeitig bedienter Berg- und Talfahrt gedacht mit Kreuzung bei Breisach. Die „Stadt Frankfurt" hatte gleich anfangs etliche Unfälle und gab den Dienst bald auf. Eines der andern Schiffe war wegen seiner noch geringeren Ausmaße beweglicher und leichter zu handhaben. Es konnte sich einige Jahre behaupten im eigentlichen Baslerdienst. Trotz des stolzen Namens „Adler" aber saß es so häufig — wenn auch jeweils ohne nennenswerten Schaden — auf den unzähligen Kies- und Sandbänken fest, daß der nach verrauschter Begeisterung wieder seine Hörner streckende Beppiwitz ihm den Ehrennamen „Jumpfere Sandryter" zuerkannte.

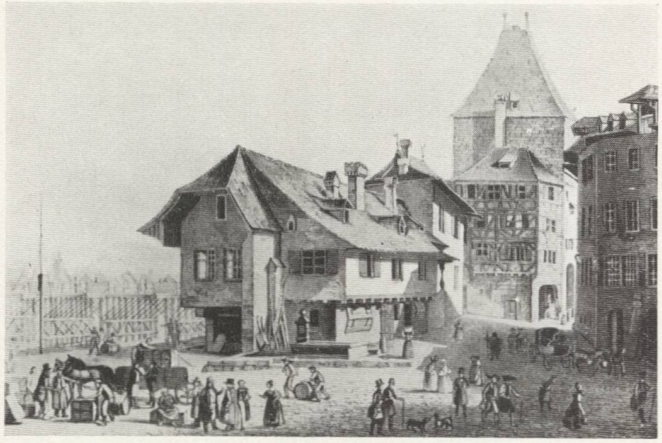


Abb. 71. Alte Schifflände in Basel mit Rheintor.

Von einem Hafen kann zu dieser Zeit selbstverständlich nicht gesprochen werden. Basel besaß den einfachen, althergebrachten Schiffsanlege- und -ausladeplatz an der Schifflände (Abb. 71). Als dann 1844 die neu aufgekommene Eisenbahn ihren Betrieb aufnahm, verzog sich die edle Jungfrau Sandryter auf Nimmerwiedersehn rheinabwärts, und die Schiffahrtsgesellschaft liquidierte im folgenden Jahr.

Einer rentablen Befahrung des Stromlaufes standen noch viel zu große Schwierigkeiten entgegen in den Anfangszeiten der Dampfschiffahrt. Wenn unter den heutigen, so viel verbesserten Umständen noch solche *Niederwasserstände* auftreten können, wie wir sie hier auf dem Bild bei Rheinfelden sehen (Abb. 72), so kann man sich eine Vorstellung davon machen, wie es vor Zeiten in dem ungeheuer verzettelten und verästelten Stromrevier unterhalb Basel bei Niederwasser ausgesehen haben muß. Sodann ging es damals mit der Schiffahrt schon wie heutzutage mit den Bahnen: *Nur der Gütertransport konnte sie rentabel machen.*

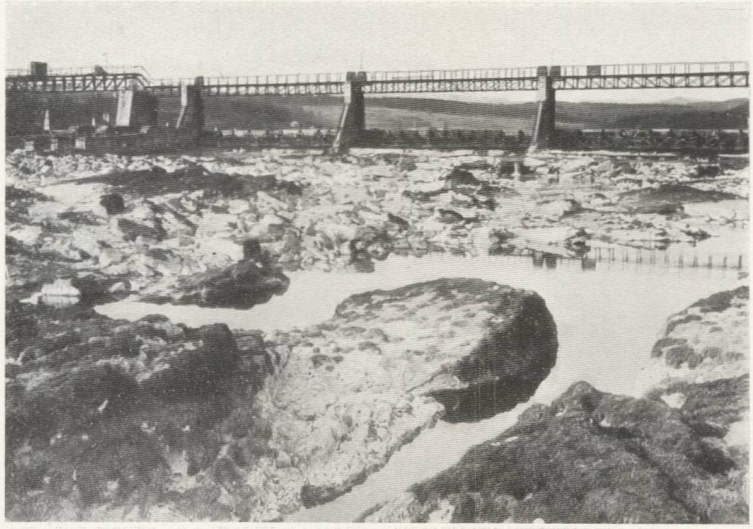


Abb. 72. Niederwasser bei Rheinfelden.

Abb. 73. Hochwasser am Rhein.

War bei Niederwasser jeder Verkehr selbstverständlich unterbunden, so machte sich bei Überfülle des Wassers (Abb. 73) ein anderer Übelstand geltend: Die schwerfälligen ersten *Radschiffe* mit ihrem hohen Eigenkonsum an Kraft konnten auch bei günstigsten Verhältnissen keine auch nur einigermaßen ansehnliche Nutzlast befördern; von einem Nachziehen von Schleppschiffen war selbstverständlich gar keine Rede. Bei Hochwasser war es ausgeschlossen, sich mit solchen Schiffen gegen die Wucht der Strömung bergwärts heraufzukämpfen; wir brauchen nur an die Leistung der „Stadt Frankfurt" im normalen Zustand zu denken. Nun wies aber das Rheinbett in den wechselnden Zuständen zwischen Niederwasser und Hochwasser eigentlich selten brauchbare normale Wasserverhältnisse auf, sodaß auch selbst der Unterhalt einer Personenschiffahrt mehr den Charakter eines luxuriösen Vergnügens annahm und niemals als regelmäßige Reiseverbindung in ähnlichem Sinne wie die Bahnen gelten konnte.

Ein bedenkliches Hindernis bildete sodann in Basels Nähe jene große doppelte Felsenbarre, die unter dem Namen der „Isteiner Schwellen" (Abb. 74) bis in unsere Tage hinein bekannt und gefürchtet war. Sie wird heute durch den Oberwasserkanal des Kembserwerkes umfahren.

Wenn somit auch dieser erste große Anlauf zu Wasser geworden oder im Sande verlaufen war — je nachdem man für Hoch- oder Niederwasser schwärmt —, so war deshalb doch der Gedanke des Transportes zu Wasser absolut nicht stehengeblieben. Wir finden vielmehr hier eine eindrucksvolle Manifestation des Wesens der Technik, die darin besteht, daß sie einen einmal erfaßten Gedanken mit gewandter Anpassung auch auf andere Gebiete anwendet und dadurch auf die große Linie bringt, ohne viel Wesen und dafür mit beharrlicher Arbeit: Wie sich einst unsere Gewerbe von der Ungebärdigkeit und Unstetigkeit unserer natürlichen Wasserläufe weitgehend befreiten durch die Anlage von Kanälen, so wurde auch hier das gleiche Prinzip durchgeführt, indem 1834, also schon zwei Jahre nach Erscheinen des ersten Dampfers in Basel, auf dem *Hüninger-*

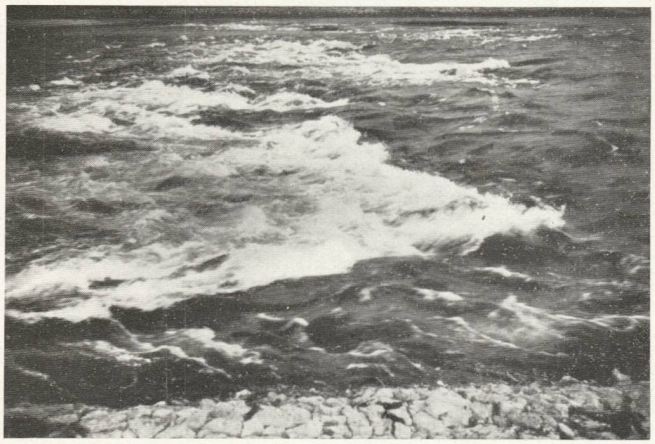


Abb. 74. Untere Isteiner Schwelle.

zweigkanal der Gütertransport bis Straßburg aufgenommen wurde. Das will heißen, daß man schon damals sich ein durchaus richtiges Bild machte von den ungeheuren Schwierigkeiten, die eine wirkliche Schiffbarmachung der offenen Stromrinne mit sich bringen mußte. Es war auch in der Tat das geringere Unternehmen, in 53 Schleusenstufen die Höhendifferenz von 100 Metern zwischen Straßburg und Basel zu überwinden; und man hatte erst noch den großen Vorteil des Anschlusses an das große französische Kanalnetz und damit auch die Möglichkeit des direkten Wassertransportes über die Burgunderpforte selbst bis ans *Mittelmeer*. Wie sehr man auch heute noch den offenen Strom eigentlich fürchtet und lieber die Inkonvenienz so vieler Schleusen und des langsameren Transportes in Kauf nimmt, ersehen wir daraus, daß noch heute rund viermal mehr Güter auf diesem Kanal als auf dem Rhein befördert werden. In den ersten 11 Monaten des Jahres 1933 sind es 1,650,562 Tonnen gewesen.

Bis nahe an unsere Tage heran wurden eigens für die Kanalschiffahrt berechnete Kähne von 250—350 Tonnen verwendet. Diese sogenannten „Penichen" des älteren Typs (Abb. 75) waren nicht nur der Kanalbauten und Schleusen wegen in den Ausmaßen beschränkt, sondern auch um ihrer Fortbewegungsweise willen: Sie wurden von Pferden geschleppt, von einem eigens angelegten Treidelwege aus mittelst einer 20—40 m langen Trosse. Bei diesem Betrieb wurde eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 2—3 km per Stunde erreicht. Das bedeutete eine zu geringe Ausnützung des Schiffsraumes und verteuerte den Transport. Maschinelle Einbauten und Eigenantrieb der Kähne können eine zu starke Beanspruchung der Einfassungs- und Uferbauten bedeuten, welche von allfällig stärkerem Wellengang auf die Dauer schweren Schaden leiden müßten.

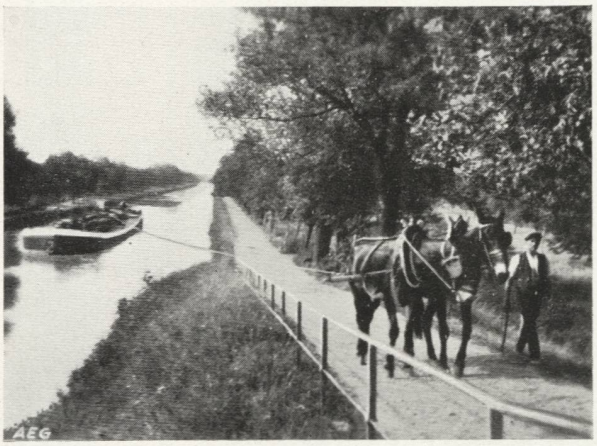


Abb. 75 (oben). Hüninger Kanal. Treideln mit Pferden.
Abb. 76 (unten). Hüninger Kanal. Elektrisches Treideln.

Man verfiel deshalb auf den Ausweg, die tierische Zugkraft am Ufer durch eine maschinelle ebendaselbst zu ersetzen. Nach etlichen Versuchen hat man die besten Erfolge erzielt mit einer elektrischen *Bahntreidelei* (Abb. 76). Mit solch elektrischen Lokomotiven erreicht man nun mit Penichen eine Geschwindigkeit von 4—5 Stundenkilometern. Man kann nun heute auf dem einen Kanalufer mit Rossen und auf dem andern elektrisch treideln. Die Lösung für die Zukunft wird aber doch beim Eigenantrieb liegen; die Motorenkraft muß nur so gewählt sein, daß sie den Kanal nicht schädigt und doch genügt, den Kahn auf dem

freien Rhein selbständig in unsern Hafen überzusetzen, sowie Talfahrten auf dem Strom zu ermöglichen.

Ist einmal der in Verbindung mit dem Kraftwerk Kembs begonnene Grosschiffahrtskanal (Abb. 77, 78) oder „Grand Canal d'Alsace" bis Straßburg fertiggestellt, so wird man neben all den sonstigen Vorteilen einer so großen Wasserstraße auch noch die Wohltat haben, daß nur noch 8 Stufen zu durchschleusen sind. Wir verstehen hiernach das weitgehende *Désintéressement Frankreichs an der Schiffbarmachung des Rheines überhaupt.*

Neben so vielen Vorteilen der Kanalschiffahrt scheint der eine *Vorteil der Schleusenlosigkeit* eines dermaleinst *durchregulierten Rheines* auf den ersten Blick auch gar nicht mehr so groß ins Gewicht zu fallen. Und es könnte beinahe der falsche Schein entstehen, als ob wir neben diesem Weitblick eines sauberen technischen Geistes mit unserer Rheinregulierung zu Schiffahrtszwecken in die eher der verflossenen Jumpfere Sandryter benachbarten Geistesreviere des kleinlichen Pfahlbürgertums absinken wollten, um wieder ein erneutes Mal zu dokumentieren, daß zu einem Vollbasler neben die Weltweite auch eine gehörige zugeknöpfte Enge zu setzen sei.

Wenn wir uns gar in die Details dieser machtvollen Anlage vertiefen — wie zum Beispiel hier (Abb. 79) die untern Ausfahrtstore aus den beiden nebeneinanderliegenden immensen Kembser Schleusen —, so erhalten wir einen Begriff von der Größe der Anstrengung, die unser Nachbarland in der Richtung friedlicher

Abb. 77. Oberwasserkanal und Stauwehr Kembs.

Abb. 78. Kraftwerk Kembs mit Grosschiffahrtsschleuse.

Abb. 79. Grosschiffahrtsschleuse bei Kembs.

Eroberung macht. Wir müssen neben solchen Ausdrücken eines an sich gesunden und machtvollen Willens eines Nachbarn wirklich unsere guten Gründe haben, wenn wir auch weiterhin an einem Ausbau der eigentlichen Stromschiffahrt festhalten. Es mag schon eigentümlich berühren, wie der ursprüngliche französische Gedanke der Revolution vom „freien Rhein" durch diesen Parallelzug des „Grand Canal" im vollsten Sinne ausgeschaltet und lahmgelegt wird durch eben dieses selbe Reich, das einst den Strom befreite. *In der Tat liegt in dieser Kanalhegemonie denn auch eine wirtschaftliche Einseitigkeit zu Gunsten nur eines Landes, die bewirken muß, daß wir nach einer unabhängigen und wirklich freien Verbindung zum Meere streben. Von diesem Hauptgedanken ausgehend müssen wir unsere heutigen Anstrengungen in dieser Richtung bewerten und beurteilen.*

Der heutige Aspekt dieses Problems läßt vergessen, daß es aus zwei ursprünglich völlig getrennten Elementen zusammengewachsen ist dadurch, daß dieselben beide am gleichen Objekt in Funktion gesetzt wurden, eben am Rheinstrom (Abb. 80). Der erste Teil betrifft die *Korrektion des Rheinlaufes*. Darunter verstehen wir das Bestreben, alle Verzweigungen des Strombettes auszuschalten und eine klare, saubere Parallelführung beider Uferlinien zu erreichen. Damit verbunden ist die Festigung dieser neuen, gewissermaßen künstlichen Ufer in dem Maße, daß ein seitlicher Austritt des Stromes auch bei Hochwasser nicht mehr erfolgen kann. Der eminente Gewinn ist insofern *wirtschaftlicher* Natur, als dadurch beidseitig große Flächen Kulturlandes für den Anbau frei werden. Selbstverständlich ist damit auch eine gründliche Gesundung des ganzen betroffenen Gebietes ohne weiteres verbunden. Der Hauptteil dieser wahren Kulturtat wurde innerhalb der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollbracht unter gemeinschaftlicher Mitarbeit *aller* Stromanwänder. Nach Abschluß der Hauptkorrektionsarbeiten im Jahre 1876 ergab sich ein schon bedeutend saniertes Bild. Die Abschnürung der noch vorhandenen Altwasser war schon derart, daß damit eine fortlaufende selbsttätige Verlandung derselben wirksam vorbereitet und garantiert war, sodaß seither mit verhältnismäßig kleinen Zusatzarbeiten der heutige Uferzustand erreicht worden ist, welcher zum Beispiel an dem uns

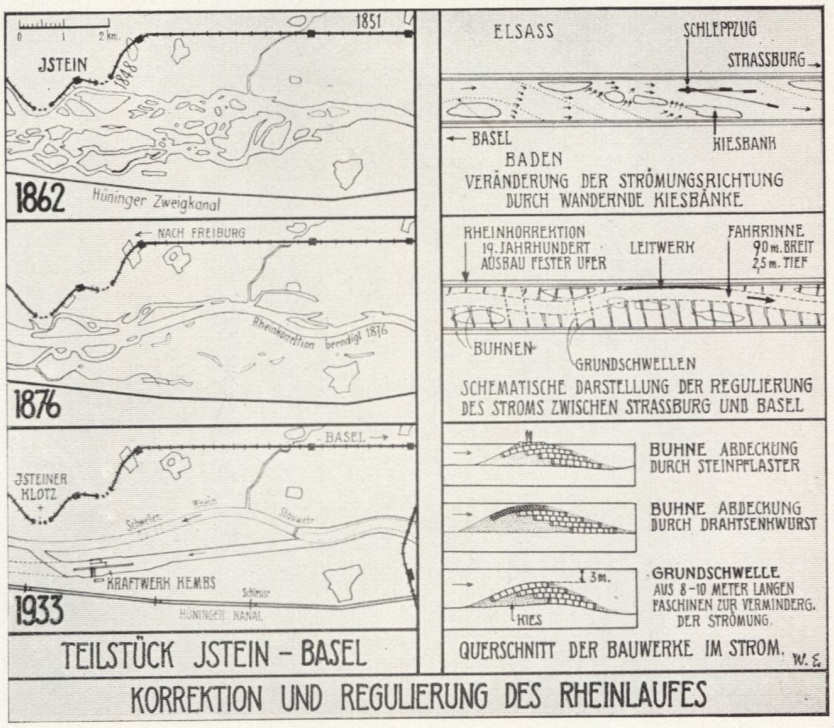


Abb. 80.

Abb. 81. Buhne.

bekannten Klotzen den Wasserlauf um eine respektable Strecke vom Felsfuß entfernt hat.

Der zweite Teil betrifft die *Regulierung der Fahrrinne* innerhalb des korrigierten Bettes. Das ist eindeutig eine Aufgabe, die nur noch durch die Stromschiffahrt bedingt und erwünscht ist. Das will heißen, daß man an sie selbstverständlich erst herantrat, als eine Neubelebung der Stromschiffahrt ins Blickfeld rückte. So ist es dann gar nicht zu verwundern, daß rund 48 Jahre lang kein Dampfschiff den *korrigierten* Rhein hinauffuhr, solang eben das Dampfschiff nicht leistungsfähig genug war speziell für den Gütertransport auf offenem Strom. Heute bezweckt man nun durch beidseitigen Einbau von senkrecht zum Ufer liegenden sogenannten „*Buhnen*" (Abb. 81) ein stabiles Fahrwasser zu erhalten, das auch bei Niederwasser eine mindestens *2 m* tiefe Rinne von 75 m Sohlenbreite sicherstellt. Für normalen Stand soll die Fahrrinne eine Tiefe von 2,50 m und eine Breite von 90 Metern haben. Die Durchführung dieser Regulierung muß die erfahrene Arbeit von ganz gewiegten Praktikern sein, wenn sie Bestand und dauernden Erfolg haben soll.

Der Laie macht sich kaum eine Vorstellung von der Kompliziertheit dieser dem Auge so einfach sich darbietenden Anlagen und Einbauten, und nichts verrät hier die überlegten Finessen, mit welchen die Kraft der Strömung selber gelenkt und eingespannt wird, um die hindernden Kiesbänke automatisch dorthin zu verlagern, wo der Herr Strombaumeister sie haben will. Die Gesamtkosten für diese Arbeiten auf der 127 km langen Strecke Straßburg-Basel belaufen sich auf 60 Millionen Schweizerfranken, wovon die Schweiz einen vertraglichen Anteil von 40 Millionen übernommen hat. Von letzterer Summe wiederum entfällt ein Fünftel oder 8 Millionen allein auf Basel-Stadt.

Abb. 82. Justitia in Basel.

Den zweiten historischen Moment in der Rheinschiffahrt haben wir vor uns im Bild der Ankunft des *Schraubendampfers* „Justitia" am 24. August *1903* an der Schiff-

lände in Basel (Abb. 82). Die genaue, althergebrachte Anlagestelle selbst war damals freilich gerade in Anspruch genommen als Ausgangspunkt für die Notbrücke, welche die im Bau befindliche mittlere Rheinbrücke zu ersetzen hatte. Die „Justitia" hatte zweier Tage zu dieser Fahrt benötigt und lag nun vor den „Drei Königen" vor Anker. Um ohne Fährnis hieher zu gelangen, hatte man einen erfahrenen Rheinschiffer als Lotsen mitnehmen müssen, da das Fahrwasser und die Lage der Hindernisse im Bett völlig unbekannt waren. Doch trug man Sorge, gleich auf dieser ersten Fahrt auch die erste *Fahrwasserkarte* auszupeilen, was in dem großen Zeitaufwand eben miteinzurechnen ist. Sie hat für spätere Fahrten vorzügliche Dienste geleistet. Es hatte zuerst der Erfindung des technischen Prinzips des Schraubenantriebes für Schiffe bedurft, um eine wirksame und wirtschaftliche Triebkraft in einer engen und unregulierten Fahrrinne zu erhalten.

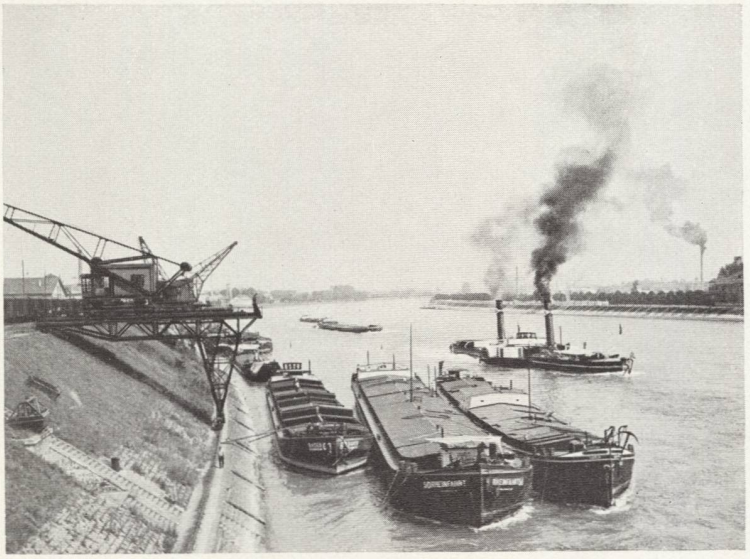


Abb. 83. Rheinhafen St. Johann.
(Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein.)

Seit jedoch die Regulierung vor allem auch die Strömung ausgeglichen und gemildert hat, konnten mit Erfolg die im Kohlenverbrauch sparsameren Raddampfer neueren Systems wieder eingesetzt werden, und Basel erhielt an der alten Gasfabrik den linksufrigen *ersten Rheinhafen „St. Johann"* (Abb. 83).

Die 7 Schiffbrücken auf der uns interessierenden Strecke bedeuten insofern kein wesentliches Hindernis, als sie durch eine einfache technische Manipulation für die Durchfahrt der Schleppzüge geöffnet (Abb. 84) und nachher wieder geschlossen werden können. An der uns benachbarten Hüninger Schiffbrücke kann der Basler gelegentlich diesen interessanten Vorgang betrachten und sich dabei überzeugen durch einen stillen Vergleich auch nur mit der Durchschleusung in Augst, daß eine bloße Schiffbrücke mit weniger Mühe und in kürzerer Zeit zu passieren ist als eine Schleuse.

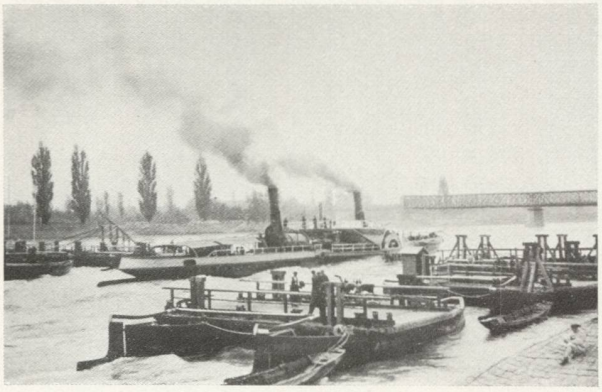


Abb. 84. Schiffbrücke bei Neuenburg.

Mit den fortschreitenden Verbesserungen an den Schiffen und der Fahrrinne tritt nun mehr und mehr eine Eigenheit des Gütertransportes auf dem Wasser in den Vorder-

grund, die in Zukunft sogar noch vor dem Vorteil der Unabhängigkeit dieser Verbindung mit dem Meere den Vorrang haben wird. Ich meine die *enorme Wirtschaftlichkeit dieser Art des Gütertransportes*, die auch um der größeren *Geschwindigkeit* auf offenem Strom gegenüber der Kanalbefahrung noch mehr Relief erhält (Abb. 85). Ein moderner Rheinkahn von 1000 Tonnen Fassung wird für gewöhnlich für unsere Teilstrecke nur mit 750 Tonnen beladen, solange die vollständige Regulierung der Fahrrinne noch nicht erreicht ist; denn diese Arbeiten im Strombett befinden sich ja zur Zeit erst richtig in vollem Gange. Ein Schleppzug umfaßt heute normalerweise zwei solcher Kähne, und man muß sich schon richtig besinnen, wenn man sich ein zutreffendes Bild von dem hier so nahe zusammengebrachten *Tonnagegehalt* machen will: Wenn man die beiden Kähne in unserm Hafen entleert und nach unserm schweizerischen Hinterland verfrachten will, so braucht es *100 Eisenbahnwagen*, um den Inhalt dieser *zwei Schiffe* aufzunehmen. Müßte man diese 100 Wagen vom Meere bis nach Basel laufen lassen, so würden sich ganz bedeutend höhere Transportkosten ergeben. Im weitern ist sehr zu beachten, daß eben unser Verkehr gerade und vor allem nach dem *Meere* tendiert und daß es eine sehr komplizierte Angelegenheit bedeuten würde,

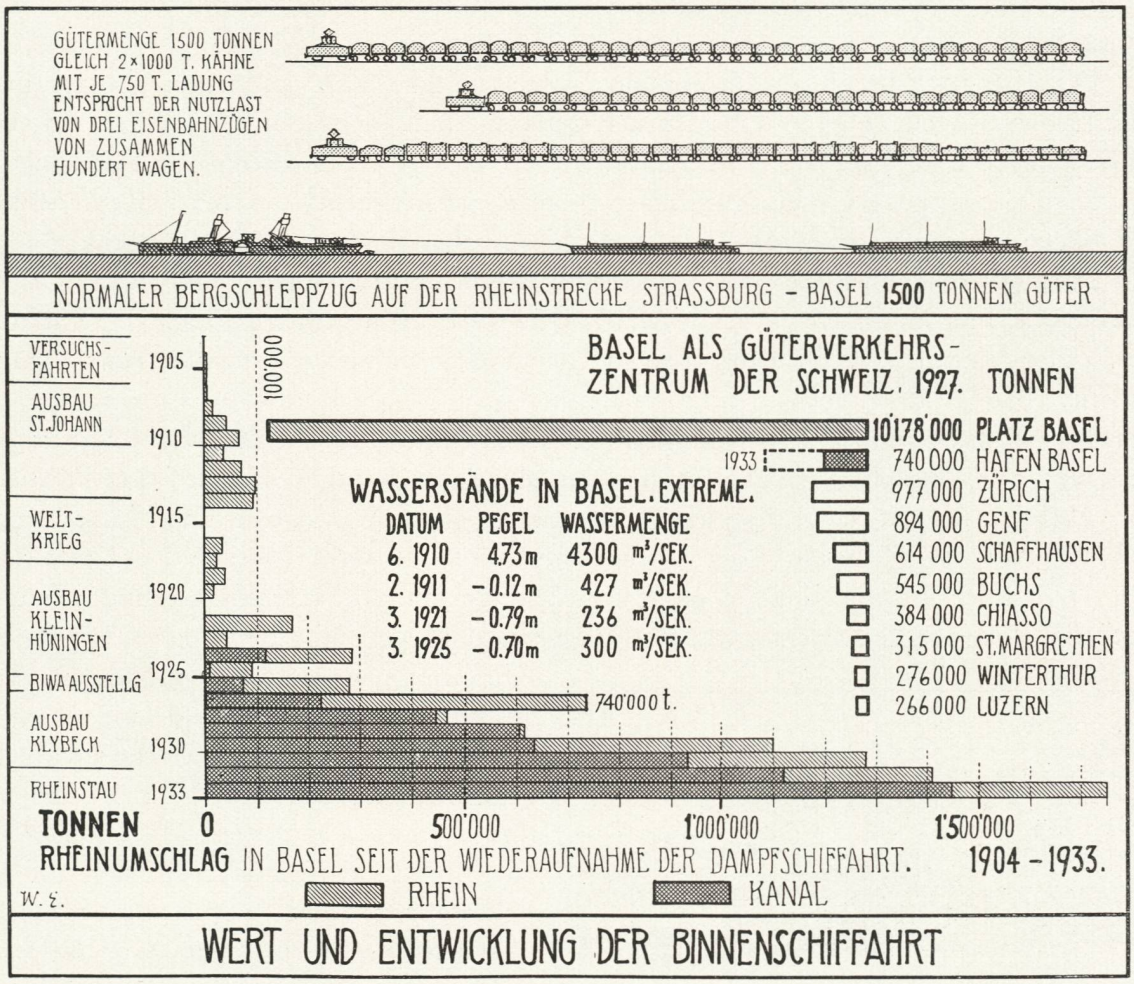


Abb. 85.

sich durch alle Kanalsysteme mit ihren Umwegen und örtlichen Schwierigkeiten bis ans Meer hinunter durchzuschleusen; ein solches Vorgehen würde die ganze *Rentabilität* zum vornherein zunichte machen. Mittelst des Rheines hingegen ist eine so hohe und vorteilhafte Konkurrenzierung der Bahnen möglich, daß eben gelegentlichenorts der Wunsch vorhanden ist, einen weiteren Ausbau der Rheinschiffahrt wenigstens nicht direkt zu fördern. Unser Schema zeigt die Stetigkeit und Geschwindigkeit in der Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Rhein seit der Wiederaufnahme der Dampfschiffahrt nach unserer Stadt.

Abb. 86. Hafenareal Kleinhüningen mit Blick gegen Hüningerkanal und Isteiner Klotz.

Die anfänglich mit großen Opfern von Privaten und der Stadt erstellten und ausgebauten neuen Hafenanlagen (Abb. 86) erweisen sich somit durchaus nicht als investiertes totes Kapital, sondern mehr und mehr als ein fruchtbringendes Element in unserem Wirtschaftskörper.

Den Anstrengungen dieser städtischen Pioniere hat sich deshalb in der Folge der Bund mit Recht angeschlossen. Das Resultat der vereinigten Kräfte ist das Hafenbecken I an der Dreiländerecke unterhalb des Wieseausflusses bei Kleinhüningen (Abb. 87). Diese ansehnliche Industrieanlage ist zeitweise schon so stark frequentiert, daß eine Überfüllung des Beckens eintritt, weshalb man bereits mit dem Gedanken an die Erstellung eines Zusatzbeckens II umgeht. Momentan im Vordergrund steht als gewissermaßen dritte Etappe seit dem Beginn von Basler Hafenanlagen der stromseitige Ausbau des Klybeckquais für Lagerung und Umschlag. Auf dem gesamten Areal der Basler Rheinhäfen sind bis heute drei Lagerhäuser mit Getreidespeichern für 28,000 Tonnen Getreide und Tankanlagen (Abb. 88) für 50 Millionen Liter flüssiger Brennstoffe, sowie im weitern 16 Kräne von je 4—5 Tonnen Tragfähigkeit, 5 große Brückenkräne für die Kohlenlager und 3 pneumatische Getreideheber errichtet worden. Von privater Seite sind 12 Millionen Schweizerfranken investiert, während für den Bau dieser Anlagen von Bund und Kanton 20 Millionen Franken aufgewendet wurden. Rechnen wir dazu noch die Kosten für Verwaltung und Betrieb, so kommen wir für Bund und Kanton zusammen auf die Summe von rund 23 Millionen Franken.

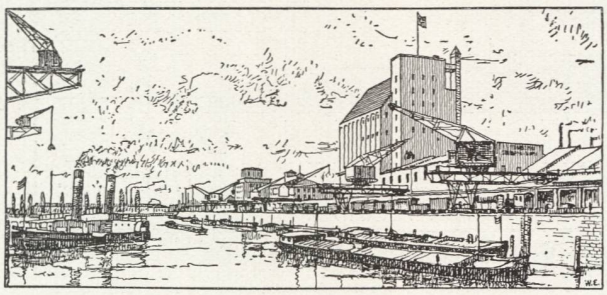


Abb. 87. Hafenbecken I.

Wir erinnern uns, daß Basel im Verhältnis zur Größe der Stadt die ausge-

dehntesten Verkehrsanlagen der Welt besitzt, und wenn wir hinzufügen, daß innerhalb derselben die Rheinhäfen auf unserem Boden schon den zweiten Rang einnehmen, so wird uns die Wichtigkeit und der Aufschwung dieser Unternehmung besonders klar und einleuchtend. Es ist deshalb geplant — wie schon bemerkt —, in naher Zeit bei der neuen Gasfabrik ein zweites, großes Hafenbecken mit dazugehörigen Umschlags- und Rangieranlagen zu bauen.

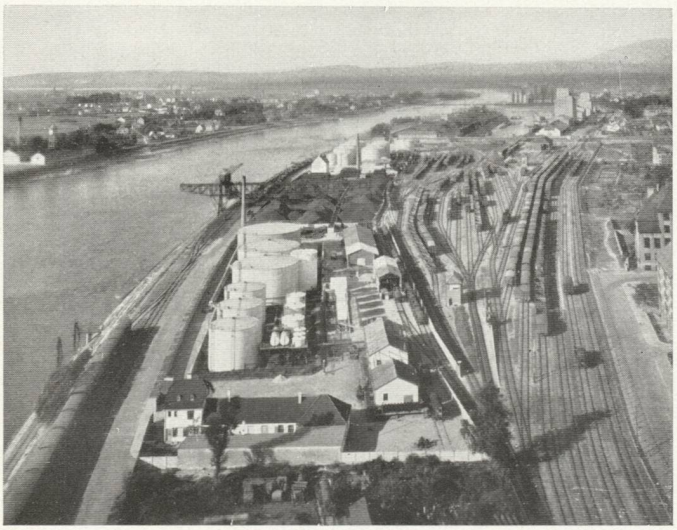


Abb. 88. Tankanlagen am Klybeckquai mit Hafenbahnhof. (Lumina A.-G.)

Wenn nun in Rotterdam unten englische Kohle aus den Meerschiffen direkt in unsere Schweizerkähne umgeschlagen wird (Abb. 89), um von hier aus unter unserer Flagge und ohne Transit-Verumständungen bis in unsere Heimatstadt zu fahren, so glauben wir darin nichts besonderes mehr zu erblicken. Oder wenn eben daselbst durch gewaltige Saugheber das Getreide aus den Ozeandampfern in die Kähne unseres Heimathafens direkt verladen wird, oder schließlich andere Kähne aus unserm selben Heimathafen gewaltige Ladungen von Rohbaumwolleballen fassen (Abb. 90), so imponiert uns Fernerstehenden wohl im Moment die Kompliziertheit der technischen Aufmachung, aber wir nehmen die Tatsache eigentlich fast achtlos schon als etwas Gewohntes hin. Besinnen wir uns aber darauf, daß diese ganze Entwicklung sich im Zeitraum der kurzen letzten dreißig Jahre vollzog, und welch lange fruchtlose Zeiträume davorgelagert sind, so geht uns erst das Verständnis auf für die Großartigkeit dieses stillen Waltens und des wahrhaft souveränen Zusammenspiels von Handel, Gewerbe und Technik unserer Tage. Einer der ersten Teilhaber an der

Abb. 89. Rotterdam. Umschlag von Kohle direkt aus Ozeanschiff.

Abb. 90. (Phot. Kling-Jenny)
Rotterdam. Baumwollumschlag. Im Hintergrund Getreideheber.

Billigkeit des Wasserweges ist jede Haushaltung in Basel; denn von dieser Billigkeit unmittelbar beeinflußt ist der Gaspreis. Wir kennen die Zeiten nicht mehr, wo man es sich bei Spekulations-Mietbauten überlegte, ob in den Wohnungen nur Feuerherde zu stellen seien, oder ob man den Komfort und Luxus von Gas-Rechauds, Gas-Herden und Gas-Beleuchtung einrichten wolle. Gas als Licht ist aus Straßen und Häusern verschwunden, abgelöst von der elektrischen Glühbirne. Hingegen sind Gasherde und Rechauds heute eine Selbstverständlichkeit auch für den „kleinen Mann" im Volk. Diese Entwicklung zum Wohle des Letzten ist in so hohem Grade durch den Wasserweg bedingt, daß der erste Rheinhafen ja hauptsächlich für die Kohlenzufuhr der alten Gasfabrik angelegt wurde, und daß die neue *Gasfabrik* dem verbesserten Hafen ins Kleinbasel nachgereist ist. Unser Bild (Abb. 91) zeigt uns die Hauptfront unserer neuen Gasfabrik in Kleinhüningen, die mit dem richtigen Namen eine Gaskokerei genannt werden muß. Sie ist 1931 mit einem Kostenaufwand von 17 Millionen (ohne Terrainerwerb) fertiggestellt und dem Betrieb übergeben worden. Sie verarbeitet heute schon 80,000 Tonnen Kohle per Jahr; das sind 8000 Eisenbahnwagen zu 10 Tonnen; auf dem Wasserweg läßt sich diese ungeheure Menge mit 100 Kähnen herbeischleppen. Die Hauptfront der Anlage ist deswegen gerade auf das erwähnte zweite Hafenbecken orientiert, welches an Stelle der heute davor liegenden Wiesengelände ausgehoben werden soll. An unser Gaswerk sind heute außerhalb des eigenen Kantonsgebietes noch 19 Gemeinden angeschlossen, die ferner liegenden mittelst Hochdruckleitungen. Die äußersten Plätze des Netzes sind Rheinfelden, Lausen, Dornach und Oberwil. Das gesamte Leitungsnetz umfaßt heute ohne Hausanschlüsse 531 Kilometer Länge. In diesem Wettstreit gegenseitiger Dienstbarkeit erblicken wir mit Freude und Stolz jenen *Sinn fürs Ganze*, der die Geschichte unserer Stadt von Urtagen her durchzieht und der sie als Ausdruck ihres innersten Wesens krönt wie ein wahrhaftes Epos vom königlichen Dienen.

Wir haben dieses Wesen unserer Stadt nach ihrer Lage und Art und Geist ihrer Einwohner von Anbeginn an verstehen gelernt als ein Hauptbestreben, nichts Endgiltiges und Abgeschlossenes, kein Endpunkt und kein Schluß sein zu wollen, sondern sich der Entwicklung und dem offenen Durchgang aufzutun und ein *Zentrum und Herz* des ganzen Gewebes zu werden auf allen geistigen und wirtschaftlichen Gebieten. Wir müssen zwangsläufig auch hier wieder darauf stoßen. Wir tendieren zunächst nach der Gewinnung der *Wasserstraße bis zum Bodensee* (Abb. 92). Auf dieser Strecke und mit der Höhendifferenz von 156 Metern ist bei den zahlreichen natürlichen Hindernissen mit einer einfachen Regulierung einer Fahrrinne analog der Strecke Basel—Straßburg nichts zu erreichen. Technisch einfacher ist die Lösung mit der direkten Überstauung aller Hindernisse durch die Anlage einer ganzen Anzahl von Stufen. Muß aber schon

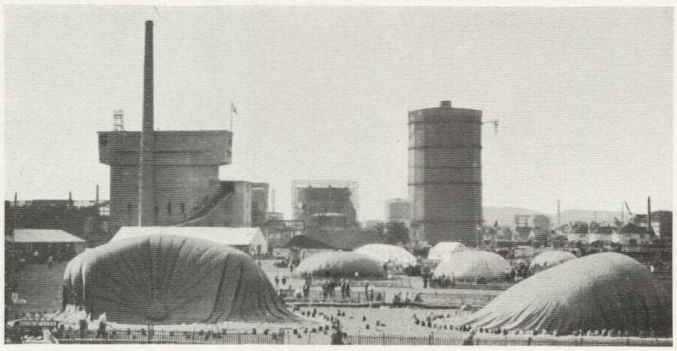


Abb. 91. Neue Gasfabrik in Kleinhüningen (vor dem Gordon-Bennett-Flug).

einmal gestaut werden, so ist es gegeben, die so erhaltenen Wasserbecken zum Betrieb von Niederdruckkraftwerken auszunützen, bei welchen zugleich *Schleusen* betrieben werden zur Überwindung der *Staustufen* für die Schiffahrt, d. h. wir erhalten *oberhalb* Basels die Umwandlung des direkten Strombettes in eine Art „Grand Canal". Der schwierigste Punkt in der Strecke ist selbstverständlich der Rheinfall, welcher natürlich nicht beseitigt, sondern umfahren wird durch die Mittel moderner Technik.

Das Vorbild für die künftigen Schleusen haben wir in Kembs. Ein Vergleich dieser Bauten für bloße Binnenschiffahrtswege mit den größten Schleusen der Welt beim Panamakanal gibt uns einen Begriff vom Ausmaß des geplanten Unternehmens.

Eine wesentliche Verbesserung und Garantierung gleichmäßiger Wasserstände auf diesem neuen Schiffahrtswege ist schon jetzt vorbereitet und gegeben durch die Anlage der zahlreichen Hochdruckkraftwerke mit ihren Stau- und Ausgleichsbecken in den Alpen.

Wir wären nicht Basler und unserer Vergangenheit nicht wert, würden wir nicht auch einen Blick in die Zukunft tun, solange wir am Werke unter den Händen arbeiten. Wie es bei den Landstraßen, bei der Eisenbahn und im Luftverkehr geschehen ist, so ist es weit

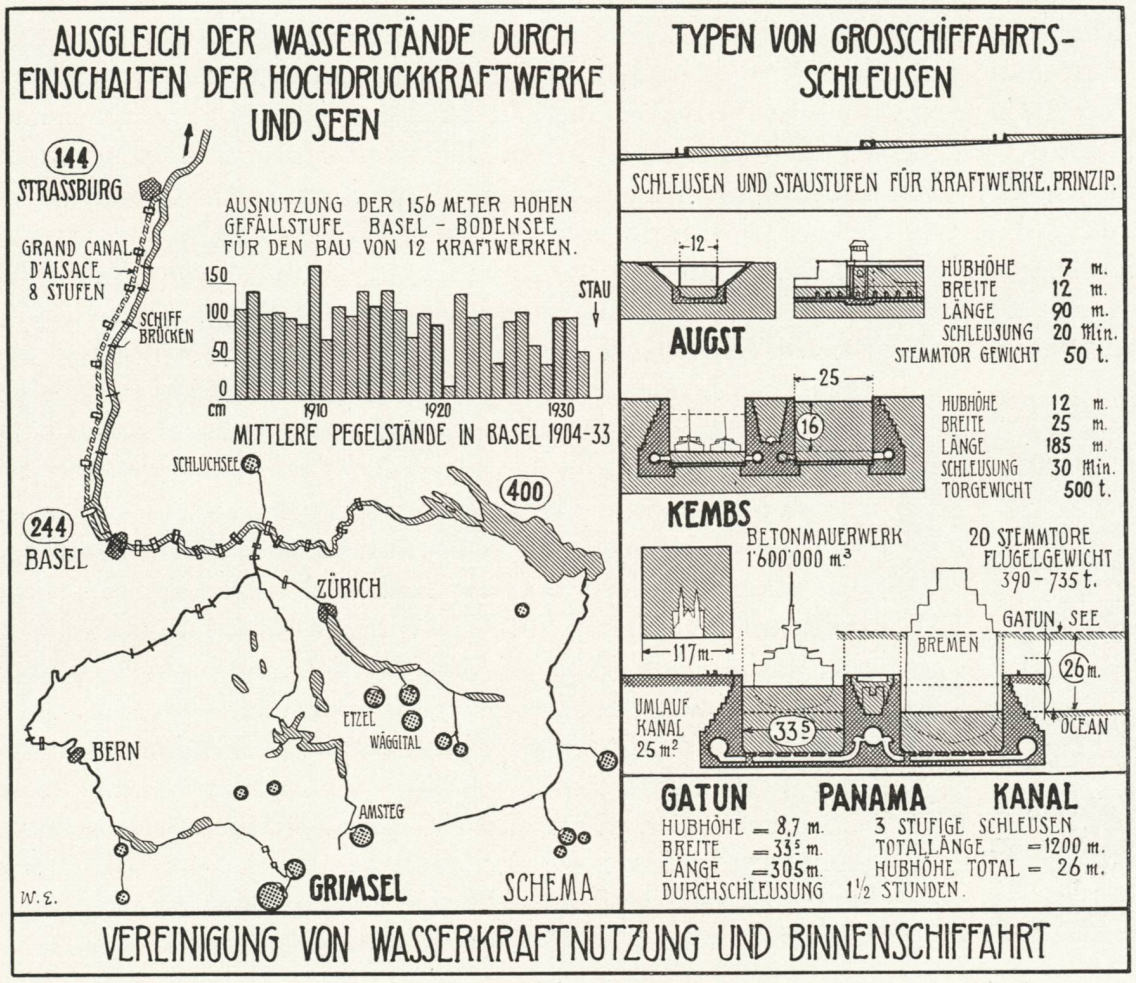


Abb. 92.

ausschauend auch für die Wasserwege geplant: *Basel soll die Schlüsselstellung erhalten* (Abb. 93). Aus dem Bodensee wird man durch einen Seitenkanal die Verbindung mit dem großen Stromgebiet der Donau bis ans Schwarze Meer erschaffen. Durch einen schweizerischen Mittellandkanal über unsere Juraseen und den Léman hinweg wird ein zweiter Anschluß an das Mittelmeer gesucht, welcher den bisherigen ablösen und die nördliche Route ganz für die Verbindung mit der Nordsee freigeben soll. In der Zwischenzeit bedienen die Bahnen diese für die Zukunft gedachten Ausfallsrouten, wie wir es schon beim Luftverkehr gesehen haben. Die künftige neue Stellung der Bahnen läßt sich jetzt schon abtasten: Sie werden gegenüber dem langsameren Wasserweg den Schnellverkehr von Gütern in jenem gewissen Quantum behalten, welches für den noch schnelleren Luftverkehr technisch zu groß ist. Es ist für die historische wie für die philosophische Betrachtungsweise gleich eigenartig und reizvoll festzustellen, wie wir es in den Beziehungen Basels zu seinem Strom nicht mit jener traditionell gern gesuchten und gern gesehenen konstanten Entwicklungsreihe zu tun haben, welche sich mit gleichbleibendem Ziel durch die Jahrhunderte hindurch mit immer neuen Mitteln durchsetzt und fortsetzt und wächst. Wir haben mit dem heutigen Stand *nicht* das Ergebnis weit ausschauender und kühner Bestrebungen *früherer* Stadtherren vor uns. Wohl zeigt uns schon das älteste bekannte Stadtsiegel unser Münster — noch im ersten, romanischen Stil — als Wahrzeichen auffallenderweise von der Rheinseite her (Abb. 94), ohne daß sich diese dunkle Vorstellung einer Verbindung mit dem Strom heute mehr aufhellen ließe. Auch wird unser *Krummstab* in graphischer Hinsicht in Verbindung gebracht mit dem Fischerstachel, welchen der zünftige Sprachgebrauch „Schalte" nennt. Aber dieses Werkzeug ist auch heute noch wie einst dazu bestimmt, die eine Hälfte der Arbeit beim *Übersetzen* zu tun: Das Boot muß zuerst längs des Ufers genügend weit hinaufgestachelt werden, um dann in schräger Überfahrt durch die Strömung und mit dem Ruder an den gewünschten jenseitigen

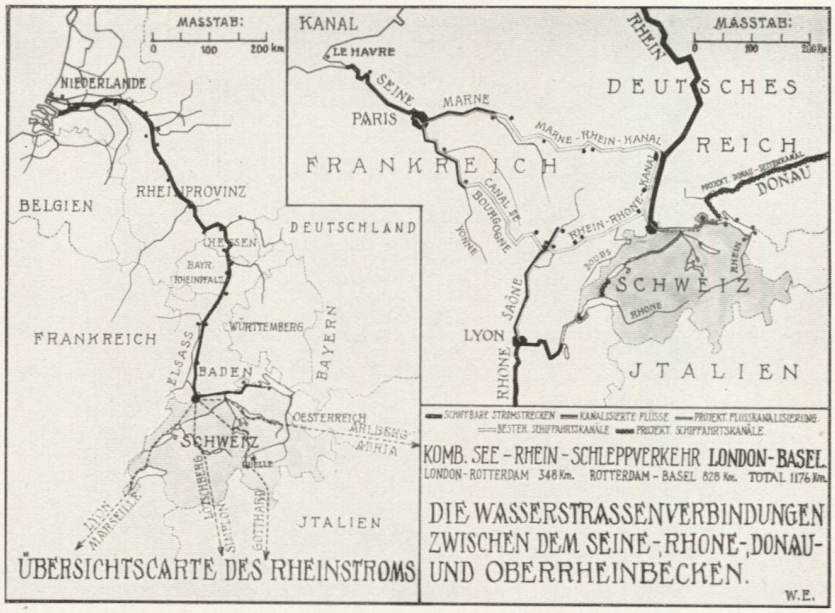


Abb. 93.

Abb. 94.

Punkt bugsiert zu werden. Es wäre kaum verständlich, wenn man dieses Werkzeug als Symbol der Stromfischerei in unserm Stadtwappen ansprechen wollte, da die Fischerbevölkerung stets zum ärmern Teil des Volkes gezählt hat und nie zu Bedeutung, Ansehen und Einfluß gelangt ist. Vielmehr ersehen wir darin das *Wahrzeichen des Fährdienstes*. Ihm in der Tat kam auch schon in den Augen der allerältesten Stadtherren eine hervorragende Bedeutung zu; und sie hätten mit seiner Verewigung im Stadtwappen bewiesen, daß sie durchaus nicht in der Enge nächstliegender Geschäfte befangen geblieben wären, sondern schon einen ganz gesunden Blick in die Weite getan und sonach eben im Wappen verewigt hätten. Aber es ist interessant, daß wir darin den *Strom als Hindernis* empfunden und seine *Überwindung* gefeiert sehen. Darin liegt eigentlich doch schon das Aufgeben des Stromes als Handelsweg und das Verlegen des Schwergewichtes auf die Landwege.

Wir haben in unserer Betrachtung die Fährnisse und Schwierigkeiten kennen gelernt, die einer wirklich vorteilhaften Verwendung des Stromes als Schiffsweg so viele Jahrhunderte lang entgegenstehen mußten. Sie liegen zum allerwenigsten im eigenen Bereiche unserer guten alten Stadt, sondern an seinem ganzen Laufe unterhalb derselben, eigentlich bis nach Mainz hinunter. Bei den unendlich verzwickten Kleinstaatereien und unglaublich verwirrten und verzettelten Eigeninteressen aller eigenmächtigen kleinen Anwänder in den verflossenen Jahrhunderten war es unmöglich, zu einer gemeinsamen Aktion zum allgemeinen Besten zusammenzustehen. Wir, die wir es erleben, verstehen sehr gut, wie nur eine wahrhaft übernationale Anstrengung und ein einheitliches, gleichzeitiges Vorgehen von ganz gewaltigem Ausmaß in all diesen Dingen wirklich Remedur zu schaffen vermochte. Umsomehr zeugt es von der Einsicht der alten Basler und der richtigen Einschätzung der Verhältnisse um den Strom, wenn sie auf seine Auswertung verzichteten und dafür mit aller Energie auf andern Wegen den Anschluß an die Welt suchten. *So ist es denn unserer eigenen Generation vorbehalten geblieben, diese letzte Verkehrsmöglichkeit zu äufnen und als unser Werk würdig den Taten der Vorzeit anzuschließen und an die Seite zu stellen.*

*51. 1873. (Vischer, W.) Das Karthäuser-Kloster und die Bürgerschaft von Basel.
*52. 1874. (Heyne, M.) Über die mittelalterliche Sammlung zu Basel.
*53. 1875. (Stähelin, R.) Karl Rudolf Hagenbach.
*54. 1876. (Frey, Hans.) Die Staatsumwälzung des Kantons Basel im Jahre 1798.
*55. 1877. (Frey, Hans.) Basel während der Helvetik 1798—1803.
*56. 1878. (Wieland, Carl.) Basel während der Vermittlungszeit 1803—1815.
*57. 1879. (Wieland, Carl.) Die vier Schweizerregimenter in Diensten Napoleons 1813—1814.
*58. 1880. (Burckhardt, Albert.) Basel zur Zeit des dreißigjährigen Krieges. Erster Teil.
*59. 1881. (Burckhardt, Albert.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*60. 1882. (Bernoulli, August.) Die Schlacht bei St. Jakob an der Birs.
*61. 1883. (Bernoulli, August.) Basel im Kriege mit Österreich. 1445—1449.
62. 1884. (Probst, Emanuel.) Bonifacius Amerbach.
*63. 1885. (Boos, Heinrich.) Wie Basel die Landschaft erwarb.
64. 1886. (Burckhardt, Achilles.) Hans Holbein.
65. 1887. (Burckhardt-Biedermann, Th.) Helvetien unter den Römern.
66. 1888. (Birmann, M.) Die Einrichtungen deutscher Stämme auf dem Boden Helvetiens.
67. 1889. (Trog, Hans.) Die Schweiz vom Tode Karls des Großen bis zum Ende des burgundischen Reichs.
68. 1890. (Burckhardt, Albert.) Die Schweiz unter den salischen Kaisern.
69. 1891. (Bernoulli, August.) Die Entstehung des ewigen Bundes der Eidgenossen.
70. 1892. (Thommen, Rudolf.) Geschichte der Eidgenossenschaft bis zum Eintritt Luzerns in den Bund. 1291—1332.
71. 1893. (Wackernagel, Rudolf.) Die Stadt Basel im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert.
72. 1894. (Fäh, Franz.) Johann Rudolf Wettstein. Ein Zeit- und Lebensbild. (Zur Säkularerinnerung.) Erster Teil.
73. 1895. (Fäh, Franz.) Dasselbe. Zweiter Teil.
74. 1896. (Socin, Adolf.) Basler Mundart und Basler Dichter.
75. 1897. (Huber, August.) Die Refugianten in Basel.
76. 1898. (Bernoulli, August.) Basels Anteil am Burgunderkriege. Erster Teil.
77. 1899. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Zweiter Teil.
78. 1900. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Dritter Teil.
*79. 1901. (Burckhardt, Paul.) Basels Eintritt in den Schweizerbund. 1501.
80. 1902. (Holzach, Ferdinand.) Die Basler in den Hugenottenkriegen.
81. 1903. (Buser, Hans.) Basel während der ersten Jahre der Mediation. 1803—1806.
82. 1904. (Buser, Hans.) Basel in den Mediationsjahren. 1807—1813.
83. 1905. (Vischer, Wilhelm.) Basel in der Zeit der Restauration. 1814—1830. I. Die Jahre 1814 und 1815.
84. 1906. (Vischer, Wilhelm.) Dasselbe II. Die Zeit von 1815—1830.
*85. 1907. (Bernoulli, August.) Basel in den Dreißigerwirren. Erster Teil.
86. 1908. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Zweiter Teil.
87. 1909. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Dritter Teil.
88. 1910. (Bernoulli, August.) Dasselbe. Vierter Teil.
89. 1911. (Vischer, Wilhelm.) Die Basler Universität seit ihrer Gründung.
90. 1912. (Burckhardt, Paul.) Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung. 1833—1848.
*91. 1913. (Burckhardt, Paul.) Dasselbe. Zweiter Teil.
*92. 1914. (Burckhardt, Paul.) Dasselbe. Dritter Teil.
*93. 1915. (Barth, Paul.) Basler Bilder und Skizzen aus der Mitte des 19. Jahrhunderts.
94. 1916. (Schaub, Emil.) Aus dem Leben des Basler Kaufmanns im 18. Jahrhundert.
95. 1917. (Burckhardt, August.) Basler in fremden Diensten.
*96. 1918. (Kölner, Paul.) Die Basler Rheinschiffahrt.
97. 1919. (Burckhardt, August.) Bürgerschaft und Regiment im alten Basel.
98. 1920. (Jenny, Ernst.) Theodor Meyer-Merian. Ein Basler Literatur- und Kulturbild aus dem 19. Jahrh.
99. 1921. (Barth, Wilhelm.) Basler Wandbilder. Ein Beitrag zum Verständnis zeitgenössischer Kunst.
100. 1922. (Heusler, Andreas.) Basels Gerichtswesen im Mittelalter.
101. 1923. (Schwarz, Ferdinand.) Isaac Iselins Jugend- und Bildungsjahre.
102. 1924. (Steiner, Gustav.) Der Bruch der schweizerischen Neutralität im Jahre 1913.
103. 1925. (Siegfried, Paul.) Basel und die neue Eidgenossenschaft. Der Anschluß Basels an die Eisenbahnen. Basels Gesundungswerk.
104. 1916. (Siegfried, Paul.) Basel und der erste badische Aufstand im April 1848.
105. 1927. (Jenny, Ernst.) Basler Dichtung und Basler Art im 19. Jahrhundert.
*106. 1928. (Siegfried, Paul.) Basel während des zweiten und dritten badischen Aufstandes 1848/49.
107. 1929. (Schaub, Emil.) Bilder aus der Sittengeschichte Basels im 18. Jahrhundert.
108. 1930. (Barth, Wilhelm.) Basler Maler der Spätromantik. Böcklins Zeitgenossen und Nachfolger.
109. 1931. (Schweizer, Eduard.) Eine Revolution im alten Basel. (Das Einundneunziger Wesen.)
110. 1932. (Gustav Steiner.) Die Befreiung der Landschaft Basel in der Revolution von 1798.
111. 1933. (Andreas Heusler.) Gestalten aus der mittelalterlichen Reichs- und Schweizergeschichte.

* bedeutet vergriffen.