

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen
Herausgeber: Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen
Band: 146 (1968)

Artikel: Die Entwicklung des Äusseren St. Johann-Quartiers
Autor: Vögelin, Hans Adolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006911>

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: 08.01.2026

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



Die Entwicklung des
Äußeren St. Johann-Quartiers

H. A. Vögelin / Die Entwicklung des Äußeren St. Johann-Quartiers

Die Entwicklung des Äußeren St. Johann-Quartiers

von Hans Adolf Vögelin
mit 14 Kunstdrucktafeln

146. Neujahrsblatt
Herausgegeben von der Gesellschaft zur Beförderung
des Guten und Gemeinnützigen

In Kommission bei Helbing & Lichtenhahn, Basel 1968

Die Entwicklung des Anbeters St. Johann-Quartiers

von Hans Adolf Vogel

mit 12 Abbildungen

Die Entwicklung des
Anbeters St. Johann-Quartiers
von Hans Adolf Vogel

© Copyright 1967 by Helbing & Lichtenhahn, Verlag, Basel
Clichés: Cliché Steiner & Co., Basel
Druck: Cratander AG, Basel

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----|
| Einleitung | 7 |
| I. Der Boden bis zu seiner Überbauung | 10 |
| II. Das Wachstum des Quartiers | 18 |
| III. Die Eidgenössischen Betriebe | 33 |
| 1. Die Elsässerbahn | 33 |
| 2. Post und Zoll | 41 |
| 3. Das Eidgenössische Vakzine-Institut | 44 |
| IV. Die staatlichen Betriebe entlang der abgebrochenen Stadtmauer | 45 |
| 1. Die Strafanstalt | 45 |
| 2. Die Arbeitsplätze des Baudepartementes | 48 |
| 3. Die Universitätsanstalten | 50 |
| 4. Die Schulhäuser | 59 |
| V. Die staatlichen Betriebe außerhalb der Stadtmauer | 61 |
| 1. Die Gasanstalt (Gaswerk) | 61 |
| 2. Die Schlachthanstalt (Schlachthof) | 64 |
| 3. Die Irrenanstalt (Friedmatt) | 71 |
| 4. Die Kraftstation und die übrigen Anlagen des Elektrizitätswerkes | 74 |
| 5. Wasenmeisterei, Kehrrechtverbrennung, Fernheizung | 76 |
| 6. Die übrigen Betriebe | 79 |
| VI. Kirchen und Gottesäcker | 82 |
| 1. Evangelisch-reformierte Kirche | 82 |
| 2. Römisch-katholische Kirche | 85 |
| 3. Der Kannenfeldgottesacker und seine Vorgänger | 86 |
| VII. Verkehr | 88 |
| 1. Rheinbrücken und Fähren | 88 |
| 2. Polizeiposten | 90 |
| 3. Straßenbahn und Autobus | 91 |
| 4. Die Industriegeleise | 95 |
| 5. Das Kanalhafenprojekt | 96 |
| 6. Der Rheinhafen St. Johann | 98 |
| VIII. Private Betriebe | 99 |
| IX. Die Bewohner | 104 |
| Abbildungsverzeichnis | 107 |
| Literaturverzeichnis | 108 |

Einleitung

Der Versuch, die Entwicklung des Äußeren St. Johann-Quartiers im hier gegebenen Rahmen aufzuzeichnen, geht auf eine Anregung des Präsidenten der «Kommission zum Neujahrsblatt», Herrn Prof. Dr. Marc Sieber, zurück. Der Verfasser hat den Auftrag aus verschiedenen Gründen sehr gerne angenommen.

Eine Behandlung dieses Themas schien einmal deswegen verlockend, weil im Basler Staatsarchiv ein überaus reichhaltiges und noch nicht bearbeitetes Aktenmaterial zur Verfügung stand. Als besonders nützlich erwiesen sich die aufschlußreichen und mit Sorgfalt geordneten Dokumente des Baudepartementes, und wertvolle Ergänzungen lieferte in vielen Fällen die Basler Presse. Die großzügige Hilfsbereitschaft sämtlicher Archivbeamten sei hier speziell festgehalten und verdankt.

Ferner besteht der Sinn einer derartigen Untersuchung ja nicht darin, bloß Geschehnisse und Tatsachen aneinanderzureihen. In erster Linie stellt sich die Doppelaufgabe, einerseits das Eigenleben des betreffenden Quartiers möglichst klar hervortreten zu lassen und anderseits das Verhältnis zur gesamten Stadt — es gibt bekanntlich keine speziellen Quartierbehörden — zu verfolgen. Beim zur Verfügung stehenden Raum kann es sich selbstverständlich nicht darum handeln, eine lückenlose Chronik zusammenzustellen, vermöchte man doch bereits über einzelne Betriebe im Quartier mehrere Bände zu schreiben. Immerhin soll die Geschichte dieses Stadtteils mit möglichst vielen Einzelheiten aufgedeckt und belebt werden.

Jeder «äußere» Stadtbezirk, mag man darin noch so wichtige Spuren vergangener Zeiten entdecken, hat natürlich vor allem dazu beigetragen, das heutige Bild der Stadt zu prägen. Nicht jedem Stadtviertel kommt dabei die gleiche Bedeutung zu. Das Äußere St. Johann-Quartier läßt sich nun wohl am wenigsten aus der neueren Geschichte Basels wegdenken, auch wenn die Bedeutung Kleinbasels keineswegs unterschätzt wird.

Daß ein Stadtquartier an die Landesgrenze stößt und Zollstätten aufweist, ist sicher außergewöhnlich, wenn auch nicht einmalig. Kreuzlingen, Chiasso und einige Grenzorte unserer Nachbarstaaten liegen ebenfalls an der Grenze, unterscheiden sich aber durch ihre Größe und Bedeutung von Basel derart, daß Vergleiche nur in beschränktem Maße möglich sind. Eine wirkliche Besonderheit, die das Werden unseres Quartiers mit beeinflusste, ist die Tatsache, daß es in den letzten hundert Jahren mehrmals den Nach-

barn wechselte. An die Stelle Frankreichs trat von 1871 bis 1918 sowie im Zweiten Weltkrieg das Deutsche Reich. Basel konnte der Grenzlage wegen die Entwicklung seines «Westendes» nicht völlig frei bestimmen. Bei verschiedenen schwerwiegenden Entscheidungen schalteten sich die Nachbarstaaten ein und nach 1848 zudem auch die eidgenössischen Behörden. Weiter sind die Einflüsse der nähern elsässischen Umgebung zu nennen, die heute von «Regio-Basiliensis»-Kennern speziell erforscht werden.

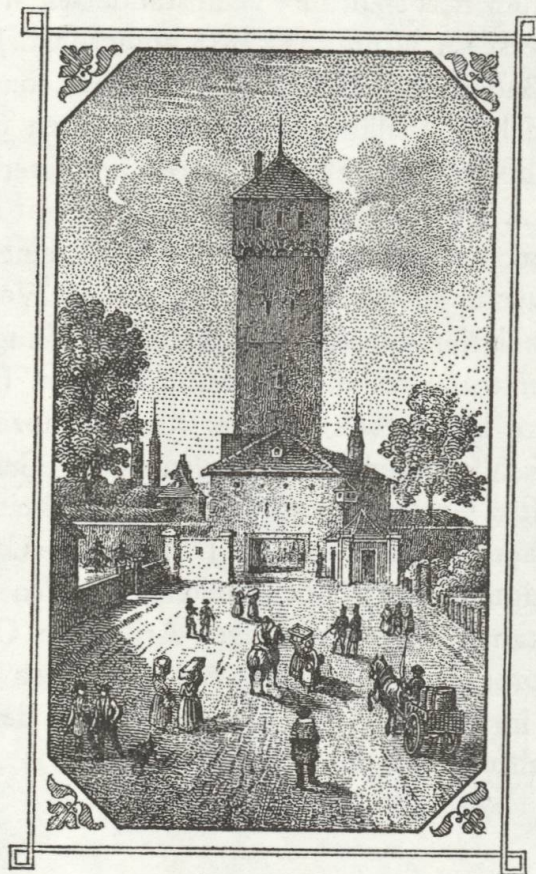
Die für das neunzehnte und zwanzigste Jahrhundert charakteristische Bevölkerungszunahme, welche zum Bau der neuen Stadtquartiere Anlaß gab, war nicht durch staatliches Eingreifen zu beeinflussen. Mochte man sich nun darüber freuen oder nicht, man hatte sich damit abzufinden. Bei der Gestaltung der Stadtviertel hingegen trafen die Behörden und gegebenenfalls auch die Stimmbürger wichtigste Entscheide selbst. Bis nach dem Ersten Weltkrieg wurde das rasche Anwachsen der Stadt von allen Bevölkerungskreisen sehr begrüßt. Noch im Jahre 1909, zum Beispiel, gab der Verkehrsverein einen Stadtführer heraus, der zur Niederlassung in Basel aufrief. Neben den guten Verdienstmöglichkeiten und den niedrigen Steuern wurde sogar das überdurchschnittlich gesunde Klima angepriesen. Erst heute sind die Zeiten vorbei, wo die Mehrzahl der Einwohner jeden neuen Trottoirrandstein und jeden Meter neue Teerstraße als kleines, aber sichtbares Zeichen des Fortschrittes interpretierte. Wohl stoßen wir in der Presse und in der Basler Literatur immer wieder auf warnende Stimmen, es herrschen bei ihnen aber meistens Wehmut und Klage über verlorenes Schönes vor und nicht die modernen Probleme der Raumnot und Übervölkerung.

Abgegrenzt wird das Äußere St. Johann-Quartier am besten durch die von der Regierung festgesetzten Grenzen des früheren St. Johann-Wahlquartiers. Mit dem Rhein und der Landesgrenze sind zwei Seiten von vornherein gegeben. Die Straßenmitte der Missions- und Burgfelderstraße bildet die dritte Seite, sie stößt ans Spalenquartier. Stadteinwärts wurde die Quartiergrenze mehrmals abgeändert, zeitweise zählte sogar eine Hälfte der Spalenvorstadt zu St. Johann; doch spielt dies für unsere Zwecke keine Rolle, da wir den Verlauf der Stadtmauer vom Spalentor bis zum St. Johannstor als sinnvollste Trennlinie zwischen Äußerem und Innerem St. Johann-Quartier auswählen. Der Stadtteil innerhalb der Mauer, hauptsächlich die St. Johannsvorstadt, wurde im Verlauf der Jahrzehnte immer mehr zur Innenstadt gerechnet. Seine reiche eigene Geschichte kann nur dann gestreift werden, wenn die Geschehnisse untrennbar mit dem äußeren Quartier verbunden sind.

Da die Anfänge des Äußeren St. Johann-Quartiers ins frühere neunzehnte Jahrhundert zurückgehen, sei erwähnt, daß das gegenwärtige Basler Regierungssystem erst im Jahre 1875 geschaffen wurde. Vorher hatte anstelle

des Regierungsrates der vom Amtsbürgermeister präsidierte Kleine Rat geamtet, dem verschiedene Fach-«Collegien» beratend zur Seite standen. Die neue Kantonsregierung übernahm damals auch die Geschäfte der Gemeindebehörden; Großer und Kleiner Stadtrat verschwanden. Nur für die Verwaltung des Bürgergutes wurden ein Weiterer und ein Engerer Bürgerrat eingesetzt, der übrige Stadtbesitz kam an den Kanton. Für weitere Auskünfte über die gesamte Stadt sei auf die «Geschichte der Stadt Basel» von Paul Burckhardt und die «Basler Heimatkunde» von Gottlieb Burckhardt hingewiesen.

Schließlich bleibt zu bemerken, daß das Festhalten der Quartiergeschichte sich gerade im gegenwärtigen Augenblick besonders lohnt, weil die Ausdehnung abgeschlossen ist und das Bestehende neuen Bauten mehr und mehr weichen muß. Wandlungen scheinen übrigens hier von Anfang an üblicher gewesen zu sein als in andern Stadtteilen, man denke nur etwa an den kurzfristig benützten ersten Bahnhof auf Schweizerboden, an das Kommen und Gehen des Gaswerks und der Jung'schen Anstalt zur Hoffnung. Damit eine möglichst klare Übersicht gewährleistet bleibt, hat sich eine nach Themen geordnete Betrachtungsweise aufgedrängt, wie aus dem Inhaltsverzeichnis ja ersichtlich ist. Der Leser sollte aber stets bedenken, daß das Äußere St. Johann-Quartier nicht kapitelweise gewachsen ist, und den Blick aufs Gesamte zu bewahren versuchen.



Porte St. Jean.

I. Der Boden bis zu seiner Überbauung

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

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

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

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

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

Unsere kurze Übersicht beginnt im Altertum. Auf der Rheinuferterrasse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

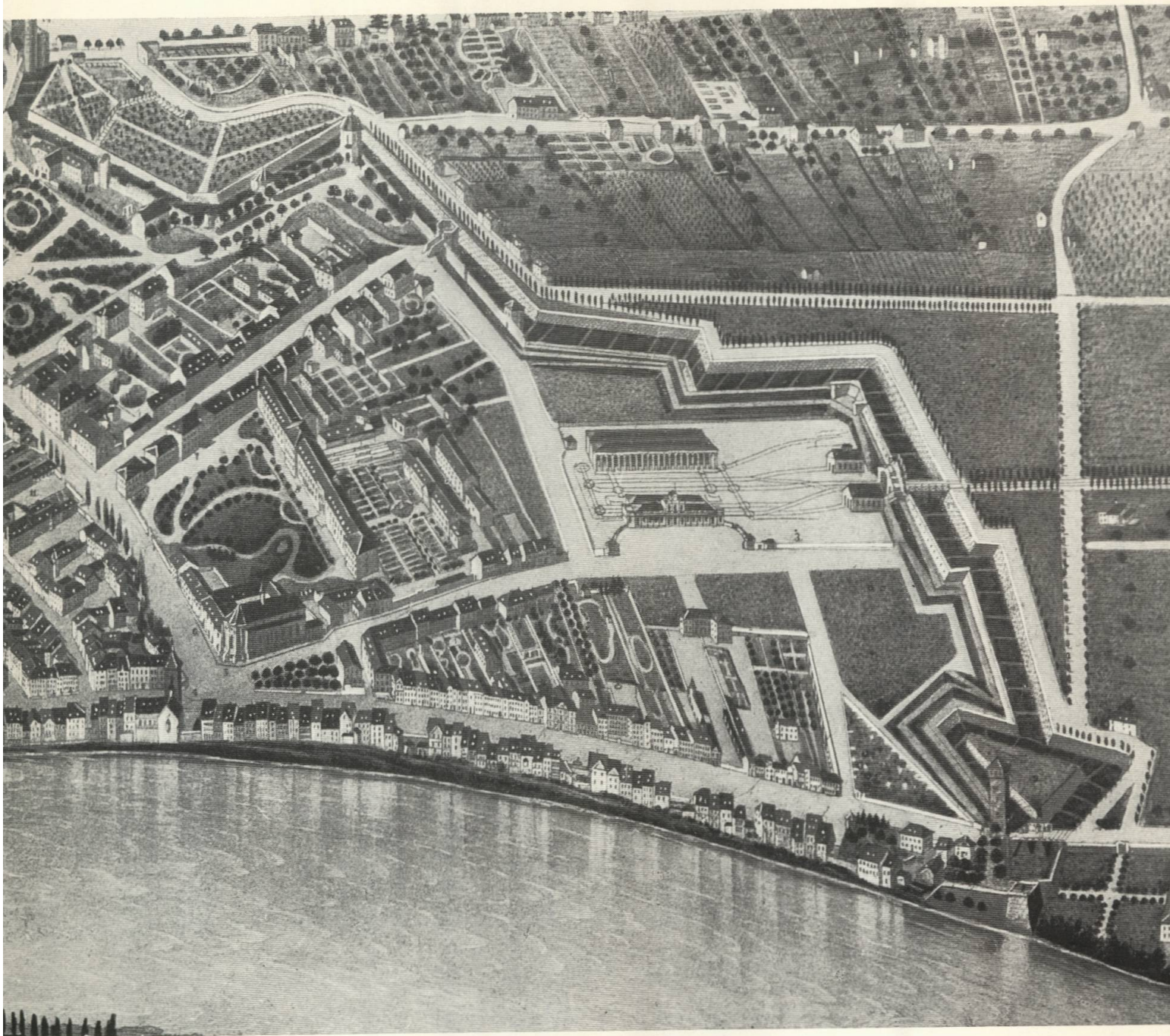
Die Aufhebung des Weidgangs, die 1835 provisorisch und später definitiv beschlossen wurde, hatte verschiedene Gründe. Von 1830 an waren keine Kühe mehr, sondern nur noch Schafe und Schweine geschickt worden, die großen Landschaden anrichteten, besonders da die Landwirte damals zum Kleebau übergingen.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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

II. Das Wachstum des Quartiers

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

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

Wir geben die Titel absichtlich genau wieder, weil sie einerseits zeigen, daß die Behörden zu allen Zeiten eine Gesamtplanung bevorzugten, und andererseits zu erkennen geben, daß die Idee einer Totalüberbauung des Quartiers noch lange nicht aufkam und man in Gedanken bloß stets größere Kreise rund um die Stadt zog. Dieses Kreisdanken entsprach natürlich dem Wunsche und auch der Notwendigkeit, sämtliche Quartiere gleich zu behandeln. Genaue Bestimmungen für das Gebiet bis zur Landesgrenze erließ der Große Rat erst am 29. Januar 1920, als er den ersten, hauptsächlich von Ing. Ed. Riggensbach entworfenen Bauzonenplan guthieß. Neu war nicht nur die Einteilung der Stadt in vier Bauzonen, sondern auch die Abgrenzung von Industriequartieren.

Trotz der Tatsache, daß Regierungsrat und Großer Rat sowohl über die Planung im Großen als auch über Einzelheiten wie etwa die Einführung des elektrischen Lichtes in einem staatlichen Gebäude diskutierten, ist das heutige Äußere St. Johann-Quartier weitgehend auf Grund der Ideen eines einzelnen Beamten gerade so gewachsen und nicht anders. Dieser Beamte ist der Kantonsingenieur. Von allen Kantonsingenieuren wiederum war es nur einem gegönnt, in vierzigjähriger, rastloser Tätigkeit das Wesentliche zu planen und fast alles unverändert durchführen zu dürfen. Der aus Hallau gebürtige Hermann Bringolf war 1875 als junger Ingenieur vom Bau-departement in die Bauleitung für die Wettstein- und dann die Johanniterbrücke gewählt worden. 1882 rückte er auf den Posten des Kantonsingenieurs vor, da nicht bloß sein übrigens ebenfalls begabter Vorgänger Johannes Merian-Müller, sondern auch dessen Stellvertreter Abraham Züllig ganz unerwartet gestorben waren. Von Anfang an bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1922 galt er bei sämtlichen Instanzen als maßgebende Autorität. Er starb 75jährig am 1. November 1925. Wurde seltenerweise von Bringolfs ursprünglicher Idee abgewichen, so war dies nicht unbedingt von Gutem. Das plötzliche Abbrechen der Metzger- und der Lachenstraße oder das gewundene Ende des Luzernerringviaduktes sind bleibende Denkmäler derartiger Korrekturen. Die unzähligen Dokumente mit der Unterschrift Bringolfs beeindrucken den Leser noch heute; sie sind klar aufgebaut und so begründet, daß es allfälligen Gegnern schwer fallen mußte, eine Angriffsfläche zu finden.

Auf privater Seite regierte zur gleichen Zeit im Hintergrunde ebenfalls ein ungekrönter König, der bereits erwähnte Baumeister Gregor Stächelin-Algeier (1852—1929). Sein aufschlussreicher, selbstverfaßter Lebenslauf wurde 1930 veröffentlicht. Der aus dem badischen Istein stammende Gregor Stächelin war ohne Mittel erstmals im Jahre 1870 nach Basel gekommen, hatte zuerst als Maurer gearbeitet und 1877 ein eigenes Baugeschäft eröffnet.

Er überlebte die erschreckende Konkurswelle, die Basels Baufirmen damals heimsuchte, wurde 1884 Basler Bürger und 1887 bereits Großrat, zuerst als freisinniger Vertreter des Bläsiquartiers und später als Mitglied der neu gegründeten katholischen Volkspartei. Um die Jahrhundertwende hatte er sich durch seine Bauten in verschiedenen Teilen der Stadt eine finanzielle Unabhängigkeit erworben, die ihm erlaubte, im Wallis Kraftwerke zu finanzieren und bei Belfort eine Fabrik zu übernehmen. Gregor Stächelin kaufte nun nicht nur 1889 das Rebersche Landgut. Im Jahre 1896 erstand er das der Witwe des 1886 verstorbenen Rats Herrn Karl Sarasin-Sauvin gehörende Lysbüchelgut, Elsässerstraße 183, in dem neben dem Landwirtschaftsbetrieb ein Heim für rekonvaleszente Kinder untergebracht war. Die Landfläche betrug 116 096 m² links und 10 204 m² rechts von der Elsässerstraße, dazu kamen 43 Jucharten auf Elsässerboden. Die Besitzerin fragte zuerst noch den Regierungsrat an, doch dieser betrachtete den Kaufpreis von Fr. 5.— pro Quadratmeter als zu hoch und wollte nicht über die Hälfte gehen. Stächelin hingegen packte zu und offerierte, Fr. 650 000.— bar auf den Tisch zu legen. Als er bald darauf Land für den neuen Bahnhof St. Johann abtreten mußte, wählte er das Expropriationsverfahren und erhielt, ohne einen Advokaten beizuziehen, vom Bundesgericht Fr. 60 000.— mehr zugesprochen, als der Kanton zu geben bereit war. Die Entschädigung für das verhältnismäßig bescheidene Stück Land betrug Fr. 320 000.—, fast die Hälfte der Kaufsumme für das gesamte Gut.

Zwischen den beiden mächtigen Gütern hatte er sich Parzellen des Landgutes Graber-Würgler gesichert, nur das Gebäude Elsässerstraße 70 kam 1898 ans Gaswerk. Fast bei jeder Straßenverbreiterung oder Neuanlage sah er sich nun in der für ihn angenehmen Lage, Land abtreten zu müssen. Da er stets wesentlich höhere Beiträge verlangte, als der Staat zu geben willens oder imstande war, verschlechterten sich die ehemals ausgezeichneten Beziehungen zum Baudepartement merklich. Das Aktenmaterial des Kantonsingenieurs oder des die Industriegeleise überwachenden Dreispitzverwalters Iselin vermittelt einen Einblick in die gegenseitigen Reibereien, die manchmal den Beginn der Bauarbeiten unangenehm verzögerten. Wie hart der Kampf geführt wurde, zeigt zum Beispiel ein Bericht des Baudepartementes vom 3. Mai 1907 an den Regierungsrat. Eine Verständigung über die Landabtretung für ein Industriegeleise hinter der Kohlenstraße, heißt es darin, habe nicht gefunden werden können. Herr Stächelin sei jedoch angesichts der Dringlichkeit bereit, den Beginn der Bauarbeiten sofort zu gestatten, wenn ihm bis zur Festsetzung des Preises ein Zins von 4½ % zugesichert werde.

Der Staat beschäftigte sich, wenn wir von den geschickten Abrundungs-

käufen des Gaswerks und dem zurückgewiesenen Lysbüchelangebot absehen, erst in späteren Jahren mit Landkäufen in unserem Gebiete. Am 8. Juli 1911 bewilligte der Große Rat ohne längere Diskussion eine Million Franken zum Ankauf des 101 446 m² haltenden Bauerngutes Schneider-Elmer an der Burgfelderstrasse 74. Nach fünfjährigen Verhandlungen war es dem Regierungsrat geglückt, den Quadratmeterpreis auf Fr. 9.50 zu senken, was als äusserst billig galt. Das neben dem 90 166 m² großen Kannenfeldgottesacker liegende Areal war wegen der geplanten Friedhoferweiterung zum Kaufe vorgeschlagen worden. Als sich die Behörden dann nach dem Ersten Weltkrieg für den Zentralfriedhof Hörnli entschieden, verkauften sie das Gut parzellenweise zu Wohnbauzwecken; es war dies ein kleiner Lichtblick für das in den Nachkriegsjahren arg in Bedrängnis geratene Finanzdepartement. Ende 1931 erklärte der Große Rat sein Einverständnis zum Erwerb des Bauerngutes Schneider-Schwarz, Burgfelderstrasse 116, sowie zum Landankauf im Wasenboden für eine geplante Kehrlichtverbrennungsanstalt aus dem Besitz der Erben Gregor Stächelin-Allgeier. Dieses zweite Schneidersche Gut war etwa gleich groß, kostete jedoch bereits anderthalb Millionen. Die übrigen Käufe und Verkäufe betrafen wesentlich kleinere Flächen.

Die Entwicklung des Quartiers läßt sich wohl am besten anhand des Straßenbaus verfolgen. Es ist deshalb zweckmäßig, wenn wir nun für eine kurze Zeit den Stadtplan neben unsere Lektüre legen. Dann können auch die absichtlich angeführten, aber auf den ersten Blick vielleicht etwas langweiligen Jahreszahlen die ihnen zugedachte Aufgabe erfüllen. Zu den Straßenbezeichnungen sei bloß bemerkt, daß Großbasel-West zahlreiche elsässische Ortschaftsnamen zugeteilt erhielt; genaue Angaben vermittelt das vom verstorbenen Staatsarchivar Dr. Paul Roth 1959 publizierte Verzeichnis «Die Straßennamen der Stadt Basel». Das Staatsarchiv führt über jede einzelne Straße ein besonderes Dossier, welches nicht nur die Beschlüsse der Behörden, sondern auch die Planungsarbeiten der verantwortlichen Beamten, Angaben über spätere Veränderungen und allfällige Petitionen enthält; manchmal liegen auch Expropriationsberichte oder Briefe von Privaten bei. Neue Straßen wurden laut Gesetz meistens als sogenannte Spekulationsstraßen betrachtet, das heißt, die ersten Anwohner hatten für die Kosten aufzukommen. Der Staat übernahm den Unterhalt erst, wenn das erschlossene Gebiet mehrheitlich überbaut war. Meistens beschlossen die Behörden, die Erbauer von Häusern zur Anlage eines Vorgartens zu zwingen. Der Anblick einzelner Gärten zwischen dem Trottoir und der Hausmauer versetzt uns übrigens noch heute in die Entstehungszeit zurück.

Wir müssen darauf verzichten, die Geschichte jeder einzelnen Straße bis in alle Einzelheiten, wie etwa eine Neuteerung oder Trottoiränderung, zu

besprechen. Immerhin wollen wir einige beachtenswerte Details herausgreifen. 1799 und 1800 zwangen Klagen der französischen Armee die Basler «Municipalität» zur sofortigen Ausbesserung der Elsässer- und der Hünigerstraße. Der Straßenzustand wurde auch von Einheimischen immer wieder gerügt, das ganze neunzehnte Jahrhundert hindurch und im zwanzigsten bis über den Ersten Weltkrieg hinaus. Die seit etwa 1860 durchgeführten Versuche mit Asphalttrottoirs und Macadam-Straßenbelag befriedigten noch jahrzehntelang nur in sehr beschränktem Maße. Im Mai 1906 bewilligte der Große Rat einen Kredit, um den Macadambelag der Elsässerstraße bis zur Wasserstraße entfernen zu lassen, da er dem Verkehr nicht gewachsen war, und ihn durch eine Steinpflasterung zu ersetzen; die in der Innerstadt angewandte geräuscharme Holzpflasterung wäre zu teuer gekommen. Erst 1957 wich das Pflaster anlässlich einer kleinen Fahrbahnverbreiterung dem gegenwärtigen Bitumenbelag. Noch im Jahre 1924 antwortete der Vorsteher des Baudepartementes den über die Staub- und Kotplage verärgerten Unterzeichnern einer Petition, die steile Klingelbergstraße könne nur zwischen den Tramgeleisen geteert werden, da die Pferde sonst im Winter keinen Halt hätten. Die Kannenfeldstraße erhielt trotz jahrelangen und äußerst heftigen brieflichen Angriffen des bekannten Organisten S. E. Breil gegen das Baudepartement erst 1928 einen festen Belag. Bei Straßen mit Tramgeleisen beeilte sich der Staat schon deshalb nicht, weil die Straßenbahnen über Motorspritzenwagen verfügten. Da die ersten geteerten Straßen, um den Belag zu schonen, vom Baudepartement gereinigt wurden, während bei den übrigen die Anwohner noch jahrelang für die Sauberkeit verantwortlich waren, gab es verständlicherweise allerlei Mißgunst. Gelegentlich stoßen wir noch auf eine Strecke der kostspieligen, aber ausgezeichneten Zementtrottoirs, die Basel sich kurz vor dem Ersten Weltkrieg in verschiedenen Straßen leistete. Die Immengasse zum Beispiel erhielt solche im Sommer 1908, nach einer schriftlichen Beschwerde der Anwohner wegen des Mergelbelages, der bei Regenwetter an den Schuhen kleben blieb.

Bereits im Ausbau der alten Straßen, die, wie wir schon wissen, mit Ausnahme des Entenweidgäßchens und des Rheinuferweges übernommen wurden, spiegelt sich die Quartiergeschichte. Man paßte sie nämlich stets den neuen Erfordernissen an, modernisierte sie jedoch nie auf ihrer ganzen Länge. Einige Angaben über die *Elsässerstraße* sollen diese Feststellung bestätigen. Die Baulinien für eine neue Straße bis zur Hünigerstraße wurden bereits 1863 festgelegt. 1882 erstellte das Baudepartement an Stelle der bei Regenwetter nicht mehr begehbaren Seitenwege Trottoirs bis zur Gasstraße, gleichzeitig sorgte es durch Abgrabungen für ein gleichmäßiges Straßenprofil. 1883 erfolgte die Fortsetzung des Trottoirs bis zur Hünigerstrasse;

auf das Legen einer Wasser- oder Gasleitung glaubte man verzichten zu können. Als im Oktober 1886 auf dem Lysbüchel die Bihrrersche Liegenschaft, welche zehn Familien Obdach bot und deren Scheune für eine Hühnerzucht benützt wurde, niederbrannte, war die Feuerwehr deshalb völlig machtlos. Aber erst am 3. März 1894 bewilligte der Regierungsrat den Kredit für die Wasserleitung bis zum Lysbüchel. Anfangs November 1897 gelangte der freisinnige Quartierverein St. Johann mit einer Eingabe an die Regierung, weil die öffentliche Beleuchtung zwischen der Gasstraße und der Landesgrenze aus einer einzigen Petrollaterne bei der Einmündung der Hüningerstraße bestand. Die Petition war von Erfolg gekrönt, im Februar 1898 wurde der Kredit für die Verlängerung der Gasleitung zur Verfügung gestellt.

Die äußere Elsässerstraße, zwischen Hüningerstraße und Landesgrenze, erhielt im Jahre 1899 ein einspuriges Straßenbahngleise und eine Wasserleitung, zudem wurde die Fahrbahn verbreitert. Die Breite des rechten Straßenstreifens betrug trotzdem nur 1,38 m, was zu häufigen Kollisionen von Lastfuhrwerken und Tramwagen führte. 1911 bemerkte die Straßenbahnverwaltung, es sei «geradezu auffallend, daß die Verbreiterung auf deutschem Gebiet schon vor einer Anzahl von Jahren vorgenommen worden ist». Im Sommer 1912 erhielt diese Strecke dann ihre heutige Gestalt, aber noch lange nicht ihren heutigen Belag. Während die innere Elsässerstraße bereits durch einen Regierungsratsbeschluß vom 12. August 1908 ins Verzeichnis der täglich zu reinigenden Straßen aufgenommen worden war, widerfuhr diese Ehre der äußern Strecke erst im November 1925. Auch die elektrische Beleuchtungsanlage wurde zuerst nur bis zum Lysbüchel eingerichtet, 1913 leuchteten stadteinwärts die ersten Bogenlampen.

Wohl oder übel müssen wir uns bei den übrigen alten Straßen etwas kürzer fassen. Wir beginnen am Rhein und wenden uns dann den Anhöhen zu. Die ursprüngliche *Hüningerstraße* führte von der Landesgrenze bis zur Elsässerstraße. Zwischen 1837 und dem Jahre 1894, als eine Petition aus Großhüningen den Basler Regierungsrat um eine Verbreiterung der nur fünf Meter breiten Fahrbahn bat, gab sie zu keiner einzigen Bemerkung Anlaß. Basel zögerte wohl nicht zuletzt auch deshalb, weil die prächtigen Baumreihen verschwinden mußten; zudem verursachte die Aufschüttung der seitlichen Gräben sowie die Ausmerzung des steilen Anstieges gerade vor der Elsässerstraße große Kosten. Im Januar 1908 bewilligte der Große Rat den Ausbau, um die Legung der Straßenbahngleise nach Hüningen zu ermöglichen. Der obere Teil, zwischen der Elsässerstraße und der Vogesenstraße, wurde auf Grund eines Großratsbeschlusses vom Sommer 1908 neu angelegt. Er ersetzte in gerader Linie den letzten Rest des gebogenen und nur

4,5 m breiten Entenweidgäßchens, das für den großen Warenverkehr zum Güterbahnhof von Anfang an zu eng gewesen war.

Schwieriger ist es, die *Mittlere Straße* in Kürze zu beschreiben. Der Ausbau von ihrem heutigen Ausgangspunkt bis zum St. Johannis-Ring wurde 1876 in Angriff genommen. Das Verbindungsstück zum Spalentor kam an die *Schönbeinstraße*, konnte jedoch erst 1885 verbreitert werden. Diese Korrektur gab im Großen Rat viel zu reden. Trotz Zeitungsartikeln über die gefährliche, gekrümmte und von Mauern umschlossene schmale Straße verweigerte die Legislative noch 1883 den Baukredit, da die zwanzigjährige Schonzeit des 1868 geschlossenen Spalengottesackers noch nicht abgelaufen war und gegen 800 Gräber im projektierten Straßenareal lagen. Eine Petition mit fast hundert Unterschriften, die erneut auf die Gefährdung der Passanten durch ungebärdiges Schlachtvieh hinwies, das in Scharen durch diesen Engpaß getrieben wurde, vermochte dann 1884 die Mehrheit des Rates umzustimmen. Im Winter 1895/96 erfolgte die Fortsetzung der Korrektur am andern Ende der Mittleren Straße, aber nur bis zur Wintergasse. Die Arbeiten an der letzten Strecke fielen zusammen mit dem Bau des Güterbahnhofes St. Johann, begannen also 1898. Im spätern neunzehnten Jahrhundert hatte die Bedeutung der Straße zugenommen, weil zum bestehenden Verkehr über das Entenweidgäßchen derjenige des Wasensträßchens hinzukam. Bis 1957 führte die Mittlere Straße nicht bloß wie heute zum Kannenfeldplatz, sondern bis vor das Milchsuppengut, das heißt bis in die Nähe des Luzernerrings. Lange Zeit war geplant, sie bis zum Hauptportal der «Friedmatt» zu verlängern, welche die Adresse Mittlere Straße 300 erhielt, ohne je mit ihr in Berührung zu kommen. Der 1859 errichtete und schlecht nivellierte Bahnübergang auf der Höhe der abgeschrägten Kannenfeldparkmauer fiel mit der Eisenbahnverlegung weg. Die Straße wurde auf einer ebenfalls bis 1957 sichtbaren Brücke über die neuen Geleise hinweggeführt. 1957 kam dieses Schlußstück in verbreiteter Gestalt zur Flughafenstraße; die Bewohner der drei Hochhäuser hatten noch kurze Zeit das Vergnügen, an der Mittleren Straße zu wohnen. Vergeblich wehrten sich die Anwohner 1912 gegen die häßlichen Holzmasten der neuen Telephonleitung ins Elsaß, sie mußten ihren Anblick bis zur Legung eines Kabels drei Jahrzehnte lang in Kauf nehmen.

Einfachere Verhältnisse treffen wir bei der *Burgfelderstraße* an. Die Strecke vom Spalentor bis zum Bahnübergang bei der Einmündung des St. Johannis-Rings erhielt anlässlich einer Korrektur im Jahre 1861 den Namen *Missionsstraße*, vorher war sie vielfach Äußere Spalenvorstadt genannt worden. Der Bau von Häusern hatte hier wesentlich früher als anderswo eingesetzt, bereits 1835 besaß die Straße «Trottoirs» und zur Vermeidung

von Wasseransammlungen eine gewölbte Fahrbahn. 1861 grub man die Wölbung ab und ließ die Straße zuerst ansteigen und dann wieder fallen, so daß bis zur Einführung der Kanalisation wenigstens nur an den Enden Wasserprobleme entstehen konnten. 1863 mußte die Trinkwasserquelle der Missionsstraße, der Sodbrunnen beim Milchhüsli, wegen Verunreinigung aufgehoben und durch zwei neue Anlagen ersetzt werden. 1889 bewilligte der Regierungsrat den Kredit für neue Baumreihen; die unregelmäßig gepflanzten Bäume der alten hatten das Ziehen einer geraden Trottoirlinie verunmöglicht. 1908, 1958 und 1966 erfolgten weitere Verbreiterungen. Die *Burgfelderstraße* wurde 1868 mit einem neuen Belag bis zum soeben eröffneten Kannenfeldgottesacker den neuen Erfordernissen angepaßt, das Stück bis zur Landesgrenze kam erst im Jahre 1900 an die Reihe, wobei man es streckte und etwas verbreiterte. 1905 schließlich sah man sich wegen der projektierten Straßenbahnlinie gezwungen, das Teilstück von der Missionsstraße bis zur Straßburgerallee zu verbreitern, die Trottoirs erhielten damals weder Randsteine noch Belag. Im Winter 1929/30 folgte zur Milderung der Arbeitslosigkeit der Ausbau von der Straßburgerallee bis zur heutigen Theodor Herzl-Straße; darüber hinaus blieb die Burgfelderstraße eine Nebenstraße bis auf den heutigen Tag.

Die neuen Straßen wurden mit wenigen Ausnahmen so erstellt, wie sie uns vom Alltag her bekannt sind. Die Beschaffenheit des Geländes ermöglichte den Bau von fast ebenen Längs- oder Radialstraßen. Geradlinige Querverbindungen fehlen, und nur auf einer, dem St. Johannis-Ring, wechselt der Straßenname nicht. Aber auch bei den längeren Radialstraßen stoßen wir auf einen plötzlichen Anfang oder ein unerwartetes Ende, keine einzige führt direkt ins Stadtzentrum. Sie zeugen alle von der bereits erwähnten Denkart, die Planung der Stadterweiterung bloß in immer größer gezogenen Kreisen vorzunehmen. Die Schrägverbindungen und Kurven sind entweder auf Abhänge oder dann auf die Besitzverhältnisse zurückzuführen. Bemerkenswerte Opposition gegen die Straßenführung gab es nicht, bei der Landabtretung hingegen mußte sehr häufig vom Expropriationsrecht Gebrauch gemacht werden.

Eine erste Gruppe neuer Straßen entstand im Zusammenhang mit dem Abbruch der Stadtmauer zwischen dem Spalentor und der Rheinschanze in den Jahren 1874—76. Es war dies zugleich der Abschluß der Entfestigungsarbeiten. Bewußt hatten die Behörden mit diesem Teilstück so lange als möglich zugewartet, denn die ausgedehnten Befestigungsanlagen zum Schutze des ersten Bahnhofs waren erst vor dreißig Jahren mit großen Kosten erstellt worden. Sobald nun in der Öffentlichkeit der Ruf nach neuzeitlichen Lösungen lauter tönte als die Kritik über unzuweckmäßige Ausgaben, durften

sie die Beseitigung der Mauerwerke getrost an die Hand nehmen. 1874 erhielt das St. Johannstor eine Umfahrungsstraße und übrigens auch das nicht gerade überzeugende spitze Dach sowie die schon lange gewünschte Uhr. Dann folgte die *Bernoullistraße*, eine neue Zufahrt zur Mittleren Straße. Die *Klingelbergstraße*, deren untere Hälfte beim Bau des Bahnhofs um die neu errichtete Mauer herumgeführt worden war, mußte oben abgegraben werden, damit sie auf die gleiche Höhe wie die zwischen der Hebelstraße und der markanten Straßenbiegung parallel verlaufende *Schanzenstraße* zu liegen kam. Zuerst legte man die Fahrbahnen, welche bisher durch die Stadtmauer getrennt gewesen waren, noch nicht zusammen; später jedoch übernahm die verbreiterte Klingelbergstraße den Verkehr. Die oben gekürzte Schanzenstraße erhielt jedoch 1882 eine Verlängerung von der Spitalstraße bis zur Johanniterbrücke, was den direkten Verkehr vom Kleinbasel zum Spalentor ermöglichte. So kam diese kurze, neue und von Anfang an sehr oft benützte Verbindung zu drei Straßennamen: Schanzenstraße — Klingelbergstraße — Schönbeinstraße. Ungeschickterweise beteiligen sich die beiden letztern nur mit einem Teilstück an dieser Hauptverkehrsader.

Zwei weitere Straßen sind jetzt ganz oder teilweise aufgehoben. Die *Thomas Platter-Straße*, welche mitten durch das heutige Frauenspitalareal verlief, erhielt 1893 wegen des neuen Thomas Platter-Schulhauses im Kleinbasel den Namen *Blochmonterstraße* und wurde 1923 geschlossen. Die *Pestalozzistraße*, die bis 1893 Blochmonterstraße hieß, führte bis nach dem Zweiten Weltkrieg in die St. Johannis-Vorstadt. Die dritte Blochmonterstraße befindet sich nicht in unserem Gebiet, sie mündet in die Benkenstraße. In dieser Zeit begann auch der Ausbau der neben der Schanzenstraße bald ebenfalls bedeutenden Querverbindung, des *St. Johannis-Rings* (bis 1901 Ringweg), allerdings nur zwischen der Klingelbergstraße und der Mittleren Straße. Das Stück bis zum Rhein folgte 1887 und der letzte Teil bis zur Missionsstraße 1891. Im gleichen Jahre wurde die *Spitalstraße* bis zum Ring verlängert; sie hatte schon seit 1865 die Strafanstalt mit der Stadt verbunden.

Es ist nun am besten, zuerst die weitere Überbauung der untersten Terrasse aufzuzeigen und anschließend die höher gelegenen Gebiete zu besprechen; eine rein chronologische Zusammenstellung wäre allzu unübersichtlich. Wir wollen uns zudem zuerst mit den Längsstraßen befassen und dann zu den Querstraßen übergehen. Wenn wir nochmals auf einige Einzelheiten eingehen, so geschieht das deshalb, weil sie unsere Kenntnisse über das recht komplizierte Werden des Äußeren St. Johann-Quartiers doch noch wesentlich erweitern.

Die 1880 getaufte *Lothringerstraße*, die auf einem Projekt den nicht be-

willigten Namen Wilhelmstraße trägt, wurde zuerst nur bis zur Immengasse erstellt. Petitionen von 1899 und 1903 wiesen auf die unhaltbaren Zustände bei Regenwetter hin, denn das Publikum hatte das für die Straße ausgesparte Areal längst zu benützen begonnen. 1903 erfolgte der Ausbau zwischen der Immengasse und der Mülhauserstraße, erst 1907 führte sie bis zur Ryffstraße und 1910 bis zur Voltastraße. Das erste, bereits 1860 verlassene Bahntrasse der Elsässerbahn, welches die Bevölkerung trotz der steinigen Oberfläche ebenfalls als Straße benützte, wurde schließlich nur im mittleren Teil als *Vogesenstraße* ausgebaut. Das 1872 verbesserte Stück zwischen dem Bahnhof und dem St. Johannis-Ring hob der Große Rat 1894 auf, weil dadurch ein großer rechteckiger Platz für staatliche Betriebe gewonnen werden konnte; die Strecke an der Landesgrenze fand für ein Industriegeleise zum Gaswerk Verwendung. Der Ausbau des für die Straße übrig gebliebenen Teilstückes begann 1899 im Zusammenhang mit der Errichtung des Güterbahnhofes St. Johann. Die *Davidsbodenstraße* ersetzte in den 1890er Jahren das in Kurven angelegte Davidsbodengäßlein. Das letzte, 1901 eröffnete Teilstück von der Mülhauserstraße bis zur Landskronstraße wurde stark aufgeschüttet, verschiedene Besitzer tiefliegender Häuser erhielten deshalb eine Entschädigung. 1933 verzichtete der Regierungsrat endgültig auf die einst vorgesehene und wegen des unbequemen Geländes nie ausgeführte Verlängerung.

Die *Fabrikstraße* war 1882 als *Schlachthausstraße* geplant worden und erhielt ihren zweiten Namen, unter welchem die Sperrstraße im Kleinbasel früher bekannt gewesen war, erst 1889. Gleichzeitig beschloß der Regierungsrat die Erstellung einer neuen Schlachthausstraße zwischen der Elsässerstraße und dem Elsässerrheinweg; sie führte der Grenze zwischen dem Schlachthof und der Stadtgärtnerei entlang und wurde 1934 aufgehoben. Die heutige *Schlachthofstraße* an der Landesgrenze weist auf die Zukunft hin. Die Fabrikstraße mußte 1887 von den Anwändern, den Firmen Kern & Sandoz und Durand & Huguenin, in halber Breite als Zufahrtsstraße ausgebaut werden. Auf die vorgesehene Strecke Mülhauserstraße-Voltastraße verzichtete der Regierungsrat im Jahre 1903; das andere Ende, jenseits der Hüningerstraße, ließ er hingegen 1909 ausführen. Zuletzt kam 1911 die Verbreiterung der Mittelstrecke an die Reihe.

Auch die Querstraßen entstanden, kleine Verbindungsstraßen ausgenommen, nicht in einem Zuge. Petitionen aus der *Ryff-* und *Landskronstraße* zeigen, daß der Bau von Häusern dem Straßenbau vorausgehen konnte; die Passanten mußten dann mit Wagenspuren und Fußweglein vorlieb nehmen und allfällige Pfützen oder auch etwa Abfallhaufen geschickt zu umgehen trachten. Diese zwei Querverbindungen standen zusammen mit der *Mül-*

hauserstraße bereits 1876 auf einer Liste neu bekannter Straßen und wurden in den folgenden Jahren zwischen Elsässer- und Vogesenstraße mehr oder weniger gut ausgebaut. Die geplante bergseitige Verlängerung der Ryffstraße fiel 1922 endgültig dahin, die beiden anderen Straßen hingegen führen heute auf die Anhöhe. Mit der Straßburgerallee verbunden ist die Mülhauserstraße erst seit 1926; 1906 erreichte sie aber bereits die Mittlere Straße. Auf der Seite gegen den Rhein zu begann Gregor Stächelin-Allgeier 1890 mit der Überbauung des von ihm gekauften Hisschen Areals. Er erstellte zu diesem Zwecke die *Wasserstraße*, die 1903 zur Durchgangsstraße verlängert wurde und seit 1965 wieder Sackgasse ist, und die *Metzgergasse*. Die letztere wurde jedoch, als die Kanalisation bereits erstellt war, im Hinblick auf die Schlachthoferweiterung zugunsten der gebogenen Fortsetzung der Mülhauserstraße fallen gelassen. Der aufmerksame Beobachter erkennt noch heute an den Häusern Nr. 49—53 die Baulinie der angefangenen Metzgergasse.

Nicht mehr vorhanden ist die ursprüngliche *Gasstraße*; sie begann, wo die heutige aufhört, und führte in gleicher Richtung quer über die grüne Fläche zum Gaswerk. Die Strecke zwischen Elsässerstraße und Vogesenstraße wurde im Winter 1910/11 durch Arbeitslose gebaut. Sie ersetzte einen nicht auf dem Straßenareal verlaufenden etwa vier Meter breiten Feldweg, die Landabtretungen und Impropropiationen gaben den Gerichten außerordentlich zu schaffen. In den ersten Kriegsmonaten des Jahres 1914 schütteten von der Mobilisation nicht betroffene Arbeitskräfte den mächtigen Damm bis zur Entenweidstraße auf. Die Arbeiten für die *Voltastrasse* begannen 1902 zwischen der Elsässerstraße und dem Bahnhof; die Fortsetzung bis an den Rhein erfolgte neun Jahre später. Die *Kohlenstraße* konnte nach fünf Jahre dauernden Expropriationsprozessen und Auffüllarbeiten 1908 dem Verkehr übergeben werden, das Stück oberhalb der Elsässerstraße kam 1938 an die Schlachthofstraße. Aufschlußreich sind schließlich die Baujahre der übrigen Straßen, die hauptsächlich der bessern Ausnützung des Bodens zu Wohnzwecken dienten: die nach einem dort stehenden Bienenhaus als Bienengasse projektierte *Immengasse* 1894, *Licht-, Farb- und Kraftstraße* 1903, *Schiffmühle- und Murbacherstraße* 1907, *Wattstraße* 1911.

Der Name der 1908 gebauten *Jungstraße* erinnert an den Gründer der Anstalt «Zur Hoffnung», Prof. Dr. med. Carl Gustav Jung († 1864). 1925 richtete der Quartierverein eine Petition an die Regierung, man möge sie nach dem ersten Vereinspräsidenten in Fritz Ziller-Straße umbezeichnen. Es war eine verspätete und auch vergebliche Reue des Quartiers. Großrat Ziller, der an der Mülhauserstraße 70 eine Seifenfabrik betrieben hatte, mußte im Herbst 1907 das Geschäft plötzlich schließen, um gutmütig eingegangene Bürgschaftspflichten erfüllen zu können. Erfolglos versuchte er, in Argen-

tinien eine neue Existenz aufzubauen; auf seiner Rückreise starb er anfangs September 1909 in Lugano. Das Quartier fand erst Geld, als es galt, dem Toten im Tessin einen Grabstein aufzustellen. Vielleicht empfahl Regierungsrat Brenner gerade deshalb, die an der Jungstraße abzweigende, 1926 fertig erstellte Straße nach einem andern unglücklichen Basler *Fatiostraße* zu benennen. Dr. med. Johannes Fatio, Initiant einer demokratischeren Verfassung und Anführer der städtischen Revolution von 1691, wurde nach der Niederlage der Erneuerer auf dem Marktplatz enthauptet. Zuletzt wurde 1933 die lange vorher vorbereitete *Beckenstraße* dem Verkehr übergeben; sie erinnert an den Bäckermeister und Leckerlifabrikanten Junker an der Elsässerstraße 14, der dort Land besaß. Endgültig verzichtete der Regierungsrat 1932 auf die projektierte *Lysbüchelstraße*, die den Verkehr des Luzerner-ringviaduktes in gerader Linie hätte übernehmen und bis zur Elsässerstraße weiterleiten sollen.

Nun gelangen wir zur letzten Gruppe, den Straßen der höher gelegenen Gebiete. Die Verlängerung der *Hebelstraße* ausserhalb der Stadtmauer wurde 1876 bis zur Friedensgasse an die Hand genommen, 1902 folgte das Teilstück vom St.Johanns-Ring bis zum Hebelplatz und anschließend erst das Mittelstück. Als erste Querstraße entstand 1872 die *Friedensgasse*, die als Tellstraße vorgesehen war, dann aber der Freude Basels über den beendigten Krieg zwischen Deutschland und Frankreich Ausdruck verleihen sollte. Sie ist eine kleine Rarität, denn als einzige Straße hat sie keine Trottoirrandsteine erhalten. Die Petition eines Einzelnen aus dem Jahre 1940 wurde mit der Begründung abgewiesen, allen übrigen Anwohnern sei es wohl so — hoffentlich auch weiterhin! An das Areal der Handelsgärtnerei Trueb erinnert die in den ersten Aktenstücken als Blumenstraße bezeichnete *Maiengasse*. Das oberste Teilstück stammt aus dem Jahre 1891, zehn Jahre später wurde der Abschnitt von der Klingelbergstraße zur Hebelstraße, teilweise einem Privatweg der Zimmerei Bachofen folgend, ausgebaut. Die Beschwerden des Anwänders Reinhard Koch-Zeller gegen die geplante Erstellung der mittleren Strecke zwischen Hebelstraße und Mittlerer Straße beschäftigten sowohl den Großen Rat als auch das Bundesgericht über Jahre; der Bau kam 1904 zustande, fünf Jahre vor der letzten eingereichten Reklamation. Die *Rheinländerstraße* folgte 1908.

Von den übrigen Hangstraßen kam die *Entenweidstraße* im Jahre 1902 zuerst an die Reihe, aber nur bis zur Mittleren Straße. Bis zur Eröffnung der Straßenbahnlinie im Juli 1913 konnte man die *Straßburgerallee*, welche zwischen der Burgfelderstraße und dem heutigen Kannenfeldplatz von 1904 an zur Verfügung stand, nur auf dem Umweg über die Wintergasse erreichen. Die Schülerinnen des Isaak Iselin-Schulhauses benützten allerdings ein Fuß-

weglein mitten über den heutigen Platz. Die Arbeiten an der *Metzerstraße* begannen 1901 zwischen dem St. Johannis-Ring und dem Hebelplatz, 1904 folgte die Fortsetzung bis zur Mittleren Straße und 1908 auf der Gegenseite bis zur Klingelbergstraße. Die geplante Zufahrt zur Johanniterbrücke wurde aufgegeben; ein 1925 erstellter, heute wieder geschlossener Fußgängerweg zwischen der Strafanstalt und dem Frauenspital und die 1931 ausgeführte *Wilhelm His-Straße* hatten als Ersatz zu dienen. Der *Davidsrain* stammt aus dem Jahre 1904, der *Krayenrain* kam erst 1931 an die Reihe. Nicht gebaut wurden zwei weitere Längsstraßen, eine geforderte Verbindung zwischen der Maien- und der Friedensgasse und die Hagenauerstraße, die den Krayenrain mit der Mülhauserstraße hätte verbinden sollen.

Stadtwärts der Elsässerbahn liegen nun noch vier weitere Straßen. 1877 bezeichnete der Regierungsrat die links und rechts der 1860 gebauten zweiten Elsässerbahnstrecke verlaufenden Fortsetzungen des Spalenring- und des Müllerweges als *Innere* und *Äußere Kannenfeldstraße*. Im Winter 1903/04 verschmolzen sie mit der aufgegebenen Bahnlinie zur Kannenfeldstraße. Nach einer Brücke über die dritte Elsässerbahnlinie mündete sie bis 1957 jenseits des Kannenfeldplatzes in die Mittlere Straße. 1894 wurden die *Sommer-* und die *Wintergasse* erstellt, sie erschlossen das große Areal der Holzhandlung Wächter-Bohrer dem Wohnbau. Die *Herbstgasse* folgte 1901.

Jenseits der Eisenbahn kam viele Jahre lang dem heute zum größten Teil verschwundenen *Wasensträßchen* die größte Bedeutung zu. Sein Anfang gehört seit der Eröffnung des Luzernerringviaduktes zur Lenzgasse, anschließend dient es noch unter seinem alten Namen ein Stück weit als Zufahrt zu zahlreichen Garagen und bricht dann ab. Nur die letzten paar Meter an der Landesgrenze mit den Wohnhäusern Nr. 191—213, seit 1941 *Am Bachgraben* 32 ff., zeugen noch von der Verbindungsstraße quer durch das heutige Industriegebiet. Die neue Bezeichnung erinnert an den dort im Feld versickernden Allschwilerbach, der bei Regenwetter auch auf Basler Boden verheerende Überschwemmungen anrichten konnte, wie aus einer Petition an die Regierung aus dem Jahre 1895 hervorgeht. Der Durchgangsverkehr wurde von der 1939 begonnenen *Neudorfstraße* übernommen. Die verschiedenen von 1948 an gebauten Zufahrten zu den einzelnen Betrieben heißen alle *Hagenaustraße*. Oben erhielt das Wasensträßchen 1883 eine namenlose Zufahrtsstraße zur Irrenanstalt. Sie und ihre Verlängerung, ein als *Milchsuppe* bezeichneter Weg zur Grenze, verliefen wie die 1950/51 gebaute *Flugplatzstraße*, die 1957 zusammen mit dem letzten Abschnitt der Mittleren Straße in *Flughafenstraße* umgetauft wurde. Die rechtwinklig abzweigende, zum Hauptportal der Anstalt führende *Friedmattstraße* ist erst vor einem Jahr aufgehoben worden. Zugang gewähren nun nur noch die den

Regierungsräten *Gustav Wenk* und *Wilhelm Klein* gewidmeten *Straßen* aus den Jahren 1955/56. Den Fußgängern vorbehalten bleibt das 1927 zuerst sehr einfach angelegte, vom Luzernerring abzweigende *Friedmattweglein*.

Auf der Gegenseite verband der *Lysbüchelweg*, von 1860 an mit einer modern anmutenden und beliebten Bahnunterführung versehen, das obere Wasensträßchen mit den Straßen der untersten Terrasse. Da er ins Bahnhofareal zu liegen kam, musste er 1899 geschlossen werden. Etwas später fiel auch ein Fußweg über die Bahn bei der Landesgrenze weg. Die deutschen Zollbehörden erlaubten darauf die Benützung eines Weges etwas weiter unten, aber auch dieser fiel Umbauten zum Opfer. Schließlich erstellte die Regierung nach zwei Eingaben des Quartiervereins die heute allzu enge Unterführung bei der Landesgrenze; die Eröffnung kam gerade noch rechtzeitig, nämlich im Mai 1914. Der am 22. Mai 1965 eingeweihte *Luzernerringviadukt* war, wenn auch nicht ganz in der heutigen Richtung und Gestalt, bereits beim Bau des Bahnhofs vorgesehen; die ersten genaueren Studien stammen aus dem Jahre 1928, und der auf einen 1952 eingereichten Anzug des heutigen Bundesrates Tschudi zurückgehende Ratschlag konnte im November 1960 den Großräten zugestellt werden. In den Krisenjahren zwischen den beiden Weltkriegen waren die Stimmen derer, die von Anfang an den Bau gefordert hatten, nicht durchgedrungen. Der *Luzernerring* selbst wurde in unserem Gebiet erst nach 1945 erstellt, zuerst nur ein kurzes Stück, 1949 bis auf die Höhe der Lachenstraße und 1954 bis zum Wasensträßchen; die Radfahrwege zu beiden Seiten wichen schon nach kurzer Zeit den geforderten Parkplätzen.

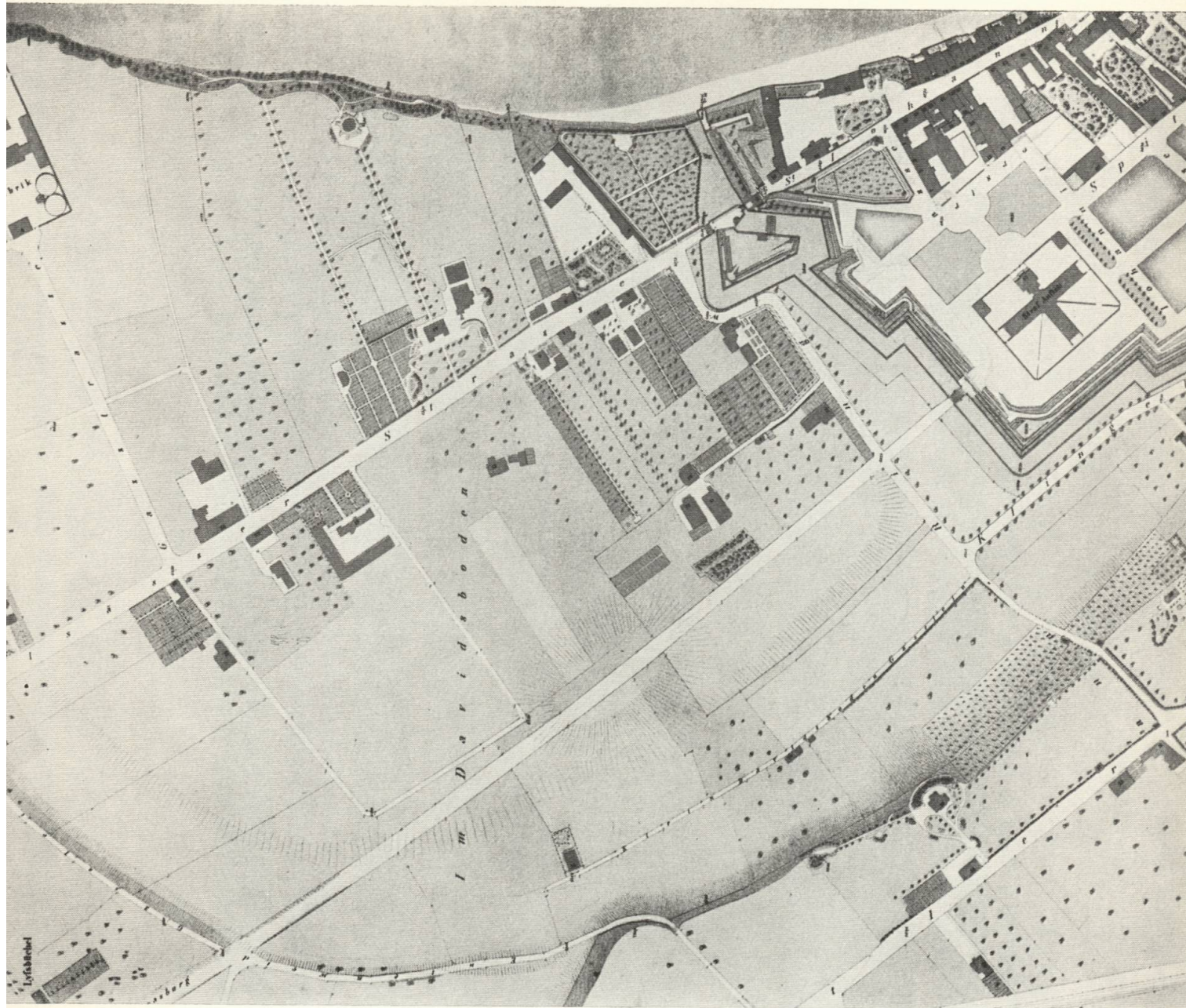
Speziell für Wohnkolonien baute man 1907 die *Lenzgasse* sowie 1920 und 1947 die Strassen *Im Wasenboden* und *In der Rosenau*. Ebenfalls dem Wohnbau diente das erwähnte Schneider-Elmersche Areal. Darauf entstanden im Jahre 1926 die *Septerstraße*, 1928 die *Glaserbergstraße* und von 1929 an die *Largitzen-* und die *Dammerkirchstraße*. Die geplante Gebweilerstraße, eine Parallelstraße zur Septerstraße, wurde fallen gelassen. Die 1904 als Radialstraße vorgesehene *Lachenstraße* folgte schließlich verkürzt im Jahre 1933.

Etwas für Basel ganz Außergewöhnliches schlug der Regierungsrat dem Großen Rat in einem Ratschlag vom November 1960 vor, nämlich die «Aufhebung und Impropropriation der *Farbstraße* und eines Abschnittes der *Kohlenstraße* und der *Fabrikstraße* zugunsten der Firma SANDOZ AG». Der Kaufpreis betrug Fr. 150.— pro Quadratmeter, was die Summe von 1,34 Millionen ergab. Die gesetzgebende Behörde war bereit einzuwilligen, und auch die Unzufriedenen sahen sich nicht mehr veranlaßt, das Referendum zu ergreifen wie kurz vorher gegen einen beabsichtigten Landabtausch zwischen den gleichen Partnern. Das Resultat war damals zu eindeutig ausgefallen,

mit 17 712 gegen 2113 Stimmen wurde der Tausch im Mai 1960 von den Stimmbürgern gebilligt. Man wollte allseits die unter Umständen drohende Abwanderung eines für Basel so wichtigen Betriebes denn doch verhindern. Der äußerste Zipfel der Fabrikstraße war übrigens bereits 1953 verkauft worden.

Einige Bemerkungen über die nicht gerade zahlreichen Plätze sollen dieses Kapitel beenden. Der *St. Johannisplatz* entstand 1874 beim Abbruch der Stadtmauer. Das Viereck bei der 1930 an den heutigen Ort verlegten Tramhaltestelle war jahrelang ein ungepflegter Abstellplatz für die Fuhrwerke aus der nähern und weitem Umgebung; die Parkanlage bis zur Johanniterstraße wurde vom 1868 geschlossenen Friedhof St. Johann übernommen. 1898 richtete der Quartierverein eine Eingabe an den Regierungsrat, man möge den Platz verschönern; dieser lehnte aber das Begehren ab, da kein Ersatz zur Verfügung stehe. Eine Klage aus dem Jahre 1909 beanstandete den Zustand bei Regenwetter. Nach dem Zweiten Weltkrieg sah der Platz wiederum etwas mitgenommen aus, besonders da nun Karussell- und Budenbesitzern ein längeres Asylrecht gewährt wurde. Seit der Instandstellung von 1952 läßt sich jedoch nichts Nachteiliges mehr über ihn aussagen.

Der *Voltaplatz* befand sich von 1911 bis 1959 am Rheinufer und diente bis zur Eröffnung der Dreirosenbrücke im Jahre 1934 als Wendeplatz für alle einmündenden Straßen. Der gegenwärtige Voltaplatz gehört zu den Straßenkreuzungen, die immer wieder den neuen Verkehrsverhältnissen angepaßt werden mußten; beinahe könnte man von einer permanenten Baustelle sprechen. Der 1912 vor der Erstellung der Tramlinie getaufte *Kannenfeldplatz* verdiente die Bezeichnung Platz eigentlich erst seit 1926, als auf dem Land der ehemaligen Gärtnerei Ranft das Transformatorenhaus mit Wartehalle und Kiosk erstellt und alle einmündenden Straßen miteinander verbunden waren. 1956/57 erfolgte die Verbreiterung über die Bahngleise hinaus und die Einführung des Kreisverkehrs. Dazu mußte die Bahnlinie vom Tunnel bis zum Anfang des Bahnhofs überdeckt werden, und so verschwanden die beiden Überführungsbrücken für die Kannenfeld- und die Mittlere Straße, die stets kleine und große Eisenbahnverehrer angezogen hatten. Die Geschichte des *Hebelplatzes* weist keine besonderen Ereignisse auf. Er wurde in den Jahren 1903/05 erstellt und mußte, wie übrigens auch die Metzgerstraße, vor der Aufnahme des Autobusbetriebes neu, und zwar flacher profiliert werden. Von der *Kreuzung Elsässerstraße/Hünningerstraße*, die lange Zeit Aufgaben erfüllte, welche eigentlich einen Platz erfordert hätten, wird bei der Besprechung der Zoll- und Straßenbahnverhältnisse noch die Rede sein.



3 Unser Quartier im Jahre 1862. Aus dem Loeffelschen Stadtplan



4 An der späteren Lothringerstraße. Rechts Nr. 30

III. Die Eidgenössischen Betriebe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Post und Zoll

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

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

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

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

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

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

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

3. Das Eidgenössische Vakzine-Institut (Hagenastraße 74)

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

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

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

IV. Die staatlichen Betriebe entlang der abgebrochenen Stadtmauer

1. Die Strafanstalt

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

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

sischen Gesandtschaft auf deren Kosten einen Plan zu übermitteln, da der russische Generalmajor Khlebnikoff nach einer Studienreise in Europa die Strafanstalten Basels und Lenzburgs als Musterbetriebe bezeichnet habe.

Aber man soll bekanntlich den Tag nicht vor dem Abend loben. In der Nacht vom 19. auf den 20. Juli 1876 ereignete sich ein zum Glück einmaliger Zwischenfall, der drei Beamten das Leben kostete. Der italienische Totschläger Bernardo Marciali und der wegen in Frankfurt und Budapest begangenen Betrügereien eingesperrte Emil Bienz aus Basel versuchten, die Flucht zu ergreifen. Marciali hatte um neun Uhr abends mit einem selbstverfertigten Holzschlüssel die beiden Zellentüren geöffnet. Gemeinsam warteten die beiden, bis morgens um vier Uhr einer der beiden im Erdgeschoß postierten Wärter auf die obere Galerie ging, um die Gaslampen zu löschen. In diesem Augenblick brachen sie auf. Marciali erstach mit einem aus der Werkstatt entwendeten Messer zuerst den oben stehenden Aufseher Hess, Bienz rannte dann mit dieser Waffe die Treppe hinab und tötete den unten gebliebenen Amtskollegen Hiller, der mit einem ungeladenen Karabiner zu Hilfe eilen wollte. Marciali konnte sich nun in Ruhe aus dem Gewehrrechen eine geladene Waffe aneignen. Sie nützte ihm allerdings nicht viel, denn der Sträfling Nirk, dem er nun die Zellentüre ebenfalls öffnete — wahrscheinlich, weil er einen alten Feind noch schnell beseitigen wollte, begann sofort ein Handgemenge. Marciali verspätete sich dadurch so, daß ihm nur übrig blieb, mit seinem Gegner Frieden zu schließen und mit dem erbeuteten Gewehr Selbstmord zu begehen. Weil der Gefangene Nirk die Gelegenheit zur Flucht nicht ergriff, schenkte ihm dann ein Regierungsratsbeschluß vom 19. August die Freiheit.

Bienz hingegen polterte von innen an die Eingangstüre, erstach den öffnenden Hofwächter Pfister, verzichtete auf den geplanten Mord des Direktors und entkam über die Mauer. Der mutige Portier Surbeck verfolgte ihn und konnte ihn beim Birsigviadukt so überraschend fassen, daß Bienz sich mit dem Messer nur noch einige nutzlose Wunden beizubringen vermochte. Bienz, der 1879 entlassen worden wäre, erhielt als eindeutiger Planer des Ausbruchs nun lebenslängliches Zuchthaus und wurde entgegen der neuen Praxis wegen steter Fluchtgefahr angekettet. Er starb bereits im November 1879 an Lungenschwindsucht. Die Beerdigung der Opfer fand unter großer Anteilnahme aller Bevölkerungsschichten statt. Die zwei Leichenpredigten des Anstaltspfarrers Oser wurden gedruckt und zugunsten der Hinterbliebenen verkauft. Der Regierungsrat entschädigte die Witwen und ihre Kinder mit für die damaligen Begriffe recht ansehnlichen Renten.

Natürlich beschäftigten sich die Behörden eingehend mit diesem Vorfall. An den Gerichtsverhandlungen gegen Bienz warf der Verteidiger der Straf-

anstaltsverwaltung vor, die Beaufsichtigung der Gefangenen, die in einer gemeinsamen Werkstatt arbeiteten, sei ihr Nebensache; sie wolle wie eine Fabrik bloß möglichst viel Geld verdienen. In den folgenden Jahren wurden die schwachen Zellentüren durch eichene ersetzt und die Verschlüsse verbessert. Bienz bewirkte mit seinen Klagen eine Untersuchung der Verpflegung und eine Verbesserung der Kost. Von 1879 bis 1884 stand die Erweiterung zur Diskussion; der Große Rat lehnte sie ab, weil zu dieser Zeit ein Rückgang der Sträflingszahl zu verzeichnen war, besonders bei den Frauen. Eine Reihe sogenannter Weiberzellen konnte später mit männlichen Sträflingen belegt werden. Der Sparwille wurde gestärkt durch die Tatsache, daß die meisten Insassen keine Basler Bürger waren. Im April 1888 verzichtete der Große Rat auf die Trennung zwischen Gefängnisinsassen und Zuchthaussträflingen. Zur Entlastung des überfüllten Lohnhofs verbüßte nun ein Teil der Häftlinge die Strafe im Zuchthaus.

Wichtige Entscheide fielen im Jahre 1899. Im Frühling verurteilte das Strafgericht zwei Aufseher, weil sie unerlaubten Lebensmittel- und Getränkeschmuggel sowie unrechtmäßigen Ausgang toleriert hatten. Darauf erklärte der erste Direktor, der 1864 aus dem Bergell berufene Pfarrer Jakob von Salis, seinen Rücktritt. Erst jetzt bewilligte der Große Rat die Schaffung eines Oberaufseherpostens, der dem Direktor, welcher übrigens noch bis 1953 innerhalb der Mauern wohnte, einen Teil der Last abnehmen sollte. Die Abstimmung über die Einsetzung einer Strafanstaltskommission fiel hingegen negativ aus. Man solle nicht 1899 einführen, was man 1875 abgeschafft habe, warnte Regierungsrat Speiser. Schließlich forderte die Regierung mit Erfolg noch die Kompetenz, Sträflinge in außerkantonalen Anstalten unterzubringen, und im Januar 1900 gestattete der Große Rat den Umzug aller weiblichen Gefangenen in den Lohnhof.

Seither ist es allzu still geworden um unsere Strafanstalt. Sie wurde natürlich von Zeit zu Zeit renoviert und auch modernisiert. 1902 stellte man spezielle Nachtwächter an, und etwas später wurden die Zinnen der Mauer entfernt und verschiedene Bäume gefällt, um Fluchtversuche zu erschweren. Den Anforderungen, die man heute an einen Zuchthausbetrieb stellt, ist sie aber nicht mehr gewachsen. Sicher gehört ein Neubau zu den Zukunftsaufgaben der Stadt Basel. Die Namen der Direktoren nach Jakob von Salis sind: David Widmer (1899—1923), Ernst Nyffeler (1923—1941), Dr. Eduard Borel (1941—1953), Willy Bourgnon (seit 1953).

2. Die Arbeitsplätze des Baudepartementes

In erster Linie muß hier der Werkhof erwähnt werden, der dem Quartier während einer Reihe von Jahren ein besonderes Gepräge gab. Vor dem Bau des Vesalianums auf dem Areal des alten Werkhofes im Jahre 1883 mußte das Materiallager ins Klingental verlegt werden, wo sich bereits der staatliche Zimmerhof befand. Reklamationen der Kasernenverwaltung und einer Reihe von Kleinbaslern führten bald zur Ausarbeitung eines Projektes für einen definitiven neuen Werkhof neben der Strafanstalt. Es fand aber keine Gnade, weil viele Großräte durch gut ausgebaute Regiebetriebe eine Schädigung des Handwerkerstandes befürchteten. Das Baudepartement mußte 1888 einen neuen Plan «in den bescheidensten Grenzen» ausarbeiten. Der Zimmerhof und die Wohnung des Materialverwalters blieben im Kleinbasel. Ein Schuppen längs der Klingelbergstraße, genau an der Stelle der heutigen physikalischen Anstalt und in etwa gleicher Länge, sowie ein Palisadenzaun durften 1889 zum Bau ausgeschrieben werden. Daß schöne Bäume gefällt wurden, bewog die Anwohner, eine Petition einzureichen; sie erhielten die behördliche Zusicherung, man sei um eine Neuanpflanzung besorgt.

Schon 1891 sah sich der Große Rat aber veranlaßt, wegen eines Turnhallenbaus auf dem Kasernenareal die Zimmerei doch zu verlegen und dem Bau eines zweiten Schopfes zuzustimmen. 1894 hob ein Regierungsratsbeschluß die Vogesenstraße bis zum St. Johannis-Ring auf, so daß nun ein großes Rechteck, umgeben von der Klingelberg- und der Spitalstraße einerseits und der Pestalozzistraße und dem St. Johannis-Ring anderseits, zur Verfügung stand. Um Materialdiebstähle möglichst zu erschweren, war die Anlage bewohnt, und nachts lag zudem der staatliche Wachthund auf der Lauer. Anfänglich bezog das Baudepartement sogar die Hundekuchen selbst, wie die Werkhofakten bezeugen, später erhielt der Herr des Tieres eine Pauschalentschädigung. Der Spitalstraße entlang, auf dem Areal der heutigen chemischen Anstalt, befand sich ein Turnplatz mit einer Schirmhütte, er war im September 1891 festlich eingeweiht worden.

Bereits im Jahre 1902 schlug der Kantonsbaumeister vor, diesen gesamten idealen Baugrund nutzbringender zu verwerten und den Werkplatz zu verlegen. Der Große Rat trat darauf nicht ein, sondern bewilligte 1904 einen Kredit für Dampfwalzenschuppen. Der Neubau der chemischen Anstalt (1908—10) beanspruchte nur den Turnplatz. Der Bau des Anatomiegebäudes hingegen bedingte im Sommer 1918 den Umzug eines Teils des Werkhofes auf das Dreispitzareal; einige Schuppen wurden bei dieser Gelegenheit der chemischen Anstalt für behelfsmäßige Laboratorien zugeteilt. Im Herbst



5 Prinzessin Marie Thérèse Charlotte vor dem Reberschen Landhaus
(S. 16)



6 Der Pavillon des Reberschen Landhauses und die alte Johanniterbrücke

1921 folgten die noch übrig gebliebenen Abteilungen, da Platz für die physikalische Anstalt geschaffen werden mußte. Der Große Rat hatte den Umzugsplan zuerst mit dem Auftrag zurückgewiesen, auf dem Dreispitz zugleich auch für Arbeiterwohnungen zu sorgen.

Neben diesem Werkplatzareal benützte das Baudepartement auch den Streifen Land zwischen der Strafanstalt und der Klingelbergstraße bis zum Frauenspital, das damals viel kleiner war als jetzt. Als 1889 das schweizerische Militärdepartement dem Kanton Basel-Stadt die Erhöhung des Salzvorrates auf 3500 Säcke vorschrieb, beschloß der Regierungsrat, hinter der Strafanstalt sofort ein dem Vorrat angepaßtes Salzmagazin zu erstellen. Es wurde aber bereits 1906 auf den mit Industriegeleisen versehenen Dreispitz verlegt, was die Transportspesen wesentlich verringerte; der Dreispitzverwalter übernahm zugleich die Pflichten des bisherigen Salzfaktors. Das freigewordene Areal konnte seit dem Spätsommer 1908 als Ersatz für den aufgehobenen Turnplatz an der Spitalstraße benützt werden. Seit dem Herbst 1951 verfügt allerdings nur noch die Strafanstalt darüber.

Weiter oben, wo sich jetzt das Ökonomiegebäude des Frauenspitals befindet, nahm am 4. Juni 1888 die «Arbeitshütte Klingelbergstraße» den Betrieb auf. Sie gehörte einem Wohltätigkeitsverein, der das Land vom Staat gegen Bezahlung einer minimalen jährlichen Rekognitionsgebühr zur Verfügung erhielt. Die Vereinsgründung ging auf eine Anregung des damals überall bekannten Pastors von Bodelschwingh aus Bielefeld zurück, der in einem in Basel gehaltenen Vortrag anregte, man solle, um die Bettelei zu verhindern, Arbeitslose beschäftigen und sie dafür unentgeltlich beherbergen. Die Arbeitshütte befaßte sich mit der Brennholzzubereitung; für acht Stunden Arbeit erhielt man ein Gratisnachtlager und drei Mahlzeiten. Der Betrieb entwickelte sich sehr erfreulich. Im August 1922 wurden die Bauten wegen der Spitalerweiterung auf das für eine allfällige Verlängerung der Ryffstraße ausgesparte Areal versetzt (Vogesenstraße 91). Zwischen das Salzmagazin und die Arbeitshütte stellte das Baudepartement den Meßbudenschopf. Er steht als letzter Zeuge all dieser Anlagen samt seinem Hausnummernschild Nr. 70 noch da, obschon er im Adreßbuch von der Häuserliste der Klingelbergstraße vor etlichen Jahren gestrichen wurde.

1937 kehrte das Baudepartement wieder an die Klingelbergstrasse zurück. Ein Großratsbeschluß vom 15. Oktober dieses Jahres ermächtigte es, das Areal der ehemaligen Zimmerei Bachofen, das sich bis zur Maiengasse erstreckt, zu mieten, und ein weiterer Beschluß vom Juni 1942 billigte den Kauf. Es war nun möglich, die verzettelten Regiebetriebe der Hochbauabteilung an einem Orte zusammenzufassen. Die Stimmbürger, die 1936 den Ankauf der Wagnerschen Möbelfabrik (Mittlere Straße 24—30) zu diesem

Zwecke in einer Referendumsabstimmung sehr stark verworfen hatten, ließen diese späteren Großratsbeschlüsse gelten. Schließlich benützte das Baudepartement einen Teil der heute verschwundenen Kiesgrube auf der rechten Seite der Elsässerstraße unmittelbar nach der Kreuzung Hünigerstraße bis zur Überbauung als Lagerplatz. Einen Ersatz fand es dann über dem Tunnel der Elsässerbahn zwischen der Straßburgerallee und der Mauer des Kannenfeldparkes.

3. Die Universitätsanstalten

Sämtliche Universitätsanstalten unseres Gebietes, die zum Teil auch der Öffentlichkeit dienen oder im Falle des Frauenspitals mit einem öffentlichen Betrieb verknüpft sind, zeigen heute nicht mehr ihr ursprüngliches Gesicht, da sie alle mindestens einmal vergrößert worden sind. Sie legen Zeugnis ab vom Willen der Stadt, die Universität so gut als möglich auszurüsten. Als die ersten Institute in unserem Quartier gebaut wurden, war die Frage, ob man die Universität zugunsten einer Gewerbeschule aufgeben sollte, längst zum Vorteil der Alma Mater entschieden worden. Nur ein einziges Mal, nach dem Beschluß, die Skulpturhalle zu bauen, hielten es die Stimmberechtigten für angezeigt, das Referendum zu ergreifen. Das starke Mehr der Neinsager im Juni 1936 kam aber nicht deshalb zustande, weil das Geld an sich sie gereut hätte. Neben der offenen Hand des Staates spielten auch immer wieder private Schenkungen eine wichtige Rolle.

Wir wollen die einzelnen Anstalten kurz in der Reihenfolge charakterisieren, in welcher sie gebaut worden sind. Sicher darf man es bedauern, daß die Stadtmauer zwischen dem Spalentor und dem St. Johannstor ohne jede Rücksicht auf die recht eindrucksvollen Türme abgebrochen worden ist. Die Überbauung des freigewordenen öffentlichen Landes mit einer Reihe von Universitätsinstituten war jedoch immerhin besser, als wenn diese Parzellen an Spekulanten verkauft worden wären. Jahrelang benützte vor allem die Presse das Schlagwort vom baslerischen Quartier Latin, aber der Klingelbergstraße fehlten denn doch zu viele Voraussetzungen, deren es für die Entstehung einer speziellen Studentenatmosphäre bedurft hätte.

Das älteste der Institute ist das an die berühmte Professorenfamilie Bernoulli erinnernde *Bernoullianum*. Seine außergewöhnliche Entstehungsgeschichte, über die es eine lesenswerte Festschrift gibt, muß auch hier wenigstens gestreift werden. Am 17. Dezember 1859 erschien in den «Basler Nachrichten» ein vom Staatsschreiber Dr. G. Bischoff und über dreißig weiteren Basler Persönlichkeiten unterzeichneter «Aufruf zur Gründung einer Stern-

warte», die als Schenkung der Bürger- und Einwohnerschaft für die 1860 fällige Vierhundertjahrfeier der Universität gedacht war. Der Aufruf betonte, daß Genf, Bern und Neuenburg bereits über eine derartige Einrichtung verfügten und daß Basel die auf den ersten Blick hoch scheinende Kostensumme von Fr. 60 000. nicht scheuen dürfe. Der Erfolg blieb nicht aus; die aufschlußreiche Gönnerliste mit ihren unzähligen kleinen und großen Beiträgen weist ein Total von Fr. 58 654.— auf. So baslerisch wie die Gebefreudigkeit war allerdings auch das Seilziehen um den Standort bis ins Jahr 1868 hinein. Der Fonds stieg inzwischen auf über Fr. 85 000.— an.

Die feierliche Grundsteinlegung fand erst am 17. September 1872 statt. Es entstand nun aber, nachdem eine eingeräumte Frist für allfällige Einwendungen der Subskribenten unbenützt verstrichen war, etwas anderes als vorgesehen, nämlich das vom bekannten Mathematik- und Physikprofessor Eduard Hagenbach-Bischoff angeregte Bernoullianum. Das große Bauvorhaben konnte nur verwirklicht werden, weil die Freiwillige Akademische Gesellschaft für die Finanzierung aufkam. Der Staat nahm das fertige Gebäude in seinen Unterhalt und erstellte eine spezielle Abwasserleitung bis zum Rhein. Der Stadtrat beschloß die Gratisabgabe eines bestimmten Quantum an Gas und Wasser. Als während der Bauarbeiten ein Maurer aus Hegenheim zutode stürzte, erließ Prof. Hagenbach sofort einen Aufruf für Geldspenden zugunsten der Hinterbliebenen; der Dankesbrief des sich auch 1873 noch maire nennenden Gemeindeoberhauptes liegt im Staatsarchiv. Eine weitere Sammlung ermöglichte 1876 die Anschaffung der Büsten von Daniel Bernoulli und Leonhard Euler, an der Einweihung hatte man sich aus finanziellen Gründen mit den Bildnissen von Jakob und Johannes Bernoulli zufrieden geben müssen. Der Regierungsrat beschloß 1875 noch den Kredit für eine anständige Freitreppe. Kurzum, Basel zeigte sich wirklich von seiner besten Seite.

Mit einer glänzenden Feier wurde das Gebäude am 2. Juni 1874 eingeweiht. Es gab verschiedene Ehrendoktoren und der Rector Magnificus lud auf den kommenden Winter auch «alles Volk zu dem collegium physicum experimentale» ein. Prof. Hagenbach, der nicht nur in der Fachwelt zu den anerkannten Größen zählte, sondern auch den Baslern als Großrat und Vater des Proporzsystems wohlbekannt war, führte diese populären Kurse noch jahrelang fort. Mit Demonstrationen über das Wunder Elektrizität oder Erklärungen über die damals gerade aufkommende Luftdruckbremse vermochte er die wißbegierigen Zuhörer stets in Atem zu halten. Erfreulicherweise lebt die Tradition der öffentlichen Vorträge heute weiter.

Das Bernoullianum enthielt die physikalische Anstalt unter Prof. Hagenbach und die chemische Anstalt unter Prof. Piccard; der erstern unterstand

bis zur Abtrennung im Jahre 1895 auch die astronomisch-meteorologische Anstalt. Bis dahin hatte übrigens die Universität im Gegensatz zu etlichen schweizerischen Kantonsschulen über kein Labor verfügt. Wichtig war auch der 450 Personen fassende große Hörsaal.

Aber schon nach zwanzig Jahren litten die Anstalten an Raumnot. Die Chemieabteilung, die für 25 Studenten berechnet worden war, mußte bald zwischen achtzig und hundert Studenten aufnehmen. Sie zog als erste im Jahre 1910 aus, die physikalische Anstalt folgte 1926. Am 4. Dezember 1926 konnten die Geologen, Mineralogen und Geographen im Bernoullianum einziehen. Zuletzt verlegte die astronomisch-meteorologische Anstalt ihren Sitz; seit Anfang 1929 werden die täglichen Messungen in der neuen Sternwarte oberhalb des Margarethenparkes vorgenommen. Nach mehr als vierjähriger Diskussion über die Art der Verwendung bewilligte der Große Rat im Februar 1956 2,5 Millionen Franken für eine Erweiterung. Der Altbau wurde im gleichen Stil um fünf Fensterachsen verbreitert, dahinter entstand ein Neubau, und die ehemalige Schanze erhielt ihr heutiges Aussehen. Auf den ursprünglichen Plan, dem historischen Seminar einen Platz einzuräumen, verzichteten die Behörden.

In unmittelbarer Nähe des früheren Mauergürtels, auf dem alten Werkplatz, entstand in den Jahren 1883—85 die Anstalt für normale Anatomie und Physiologie, das *Vesalianum*. Auch dieses Gebäude kam nur dank finanzieller Mithilfe der Freiwilligen Akademischen Gesellschaft zustande, welche die Hälfte der Bausumme von Fr. 320 000.— übernahm. In der Begründung wiesen die Initianten auf den Studentenzuwachs und die Tatsache hin, daß sämtliche Präparate im feuchten Rheinsprunglokal verdürben. Schon damals dachte man an ein Kollegiengebäude in unmittelbarer Nähe, ein Wunsch, der allerdings erst 1939 in Erfüllung ging. Der Große Rat faßte den Baubeschluß für die neue Anatomie am 29. Januar 1883; am 3. November fand bereits das Aufrichtefest statt, der Unterricht begann im Frühling 1885. Zur Eröffnung erschien ebenfalls eine Festschrift. Der Name erinnert an den berühmten, in Brüssel geborenen Medizinprofessor Andreas Vesalius (1514—64), der von 1540 bis 1544 in Basel weilte und hier bei Oporin sein Hauptwerk «De corporis humani fabrica» drucken ließ. Noch heute besitzt die Universität das Skelett eines von ihm seziierten hingerichteten Verbrechers, welches nach den Angaben im Historisch-Biographischen Lexikon das älteste nachweisbare anatomische Präparat der Welt ist. Vesalius lebte später als Leibarzt Karls V. und Philipps II. in Madrid. Er starb nach einem Schiffbruch auf der Rückfahrt von einer Pilgerreise ins Heilige Land.

Die anatomische Anstalt konnte im Herbst 1921 den ersehnten Neubau an der Pestalozzistraße beziehen, genügte doch der etwas über fünfzig Per-

sonen fassende Saal im Vesalianum schon längst nicht mehr. Im Wintersemester 1913/14 zählte man zum Beispiel neben hundert Schweizern noch über vierzig russische Studenten. Ein staatlicher Kredit erlaubte 1922 den Ausbau der physiologischen Anstalt, der physiologisch-chemischen Anstalt und der pharmakologischen Anstalt, die später auszog. Dafür erhielt das schweizerische Vitamininstitut hier ein Obdach. Den ersten Kredit für die 1966 noch nicht abgeschlossene großzügige Erweiterung gewährte der Große Rat im Sommer 1957; der eigentliche Baubeginn verzögerte sich, da die Universität gegen einen geplanten Vorbau im Garten des Kollegiengebäudes Einspruch erhob und mit Erfolg die Ausarbeitung eines neuen Projektes verlangte.

Acht Jahre nach der Einweihung des Vesalianums beschloß der Große Rat den Bau von gleich zwei bedeutenden Gebäuden. Am 9. März 1893 bewilligte er das Frauenspital und am 18. Mai 1893 die Öffentliche Bibliothek (Universitätsbibliothek).

Das *Frauenspital* oder die gynäkologisch-geburtshilfliche Anstalt wurde auf Staatskosten erstellt, weil die finanziellen Kräfte der das Bürgerspital verwaltenden Bürgergemeinde für einen zweiten derartigen Betrieb nicht ausreichten. Die Institution hatte seit 1868 bestanden, aber stets an Raumnot gelitten. Im Erdgeschoß des von den Architekten Vischer und Fueter entworfenen Gebäudes befanden sich die Verwaltungsräume, die Poliklinik und der Hörsaal. Die Gebärabteilung war im ersten Stock untergebracht, die gynäkologische im zweiten; beiden Abteilungen standen zwei Operationssäle zur Verfügung. Der Dachstock beherbergte Zimmer für das Personal und die Absolventinnen von Hebammenkursen. Die Kosten betrugen etwas mehr als eine Million Franken. Prof. Bumm, der erste Vorsteher, bemerkte in der Eröffnungsansprache am 22. Februar 1896, er kenne die meisten derartigen Spitäler in Deutschland, auch etliche in England, Frankreich und Italien. Er dürfe behaupten, daß Basel nun eines der schönsten besitze. Das Gebäude ist heute noch erkennbar, es ist der inzwischen aufgestockte Seitenflügel längs der Klingelbergstraße, wo sich auch der Haupteingang befand. Die Zufahrt ist jetzt verschwunden, und die davorliegende öffentliche Anlage gehört seit der ersten Erweiterung zum Spitalgarten.

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg war das Frauenspital überfüllt, und zwar hauptsächlich wegen des Zuzugs aus der elsässischen und der badischen Nachbarschaft. Das Baudepartement stellte deshalb die Erweiterungsprojekte im Ersten Weltkrieg zurück. Als das Spital in den Nachkriegsjahren auch das Vertrauen der Basler Frauen gewann, wurde die Vergrößerung unumgänglich. Im Juni 1923 beschloß der Große Rat nach eingehender Kommissionsberatung einen etappenweisen Ausbau im Betrage von rund

fünf Millionen Franken. Zuerst konnten das Ökonomiegebäude mit einem markanten Fabrikamin, der dann später abgebrochen wurde, und die Isolierabteilung dem Betrieb übergeben werden. 1926 folgte der Bau des Flügels an der Schanzenstraße mit Verwaltungs- und Unterrichtsräumen sowie dem neuen Haupteingang. Schließlich entstand auf dem ehemaligen Schellenmätteli, welches als Spiel- und Eislaufplatz sehr beliebt gewesen war, die neue gynäkologische Abteilung. Nach der Eröffnungsfeier am 9. März 1929 kam der Umbau des alten Hauses an die Reihe, dieses diente nun nur noch der geburtshilflichen Abteilung. Prof. Labhardt, der damalige Vorsteher, verfaßte zur Erinnerung an den Abschluß der Bauarbeiten eine kurze, aber aufschlußreiche Spitalgeschichte.

Zwischen 1930 und 1955 stieg die Zahl der Geburten von 2000 auf 3300 und der gynäkologischen Fälle von 1100 auf 2100 an, was die Behörden zwang, wiederum etappenweise eine zweite Vergrößerung in Angriff zu nehmen. Zuerst wurde das Stammhaus, in dem seit 1930 nur noch die geburtshilfliche Abteilung untergebracht war, für rund vier Millionen Franken aufgestockt; das neue Flachdach ist nur sechzig Zentimeter höher als der alte Dachfirst. Anschließend bewilligte der Große Rat im Dezember 1959 fast vierzehn Millionen Franken, hauptsächlich für die Erweiterung der gynäkologischen Abteilung. Diese Arbeiten sind zur Zeit noch nicht abgeschlossen.

Dem Bau der *Öffentlichen Bibliothek (Universitätsbibliothek)* war 1891 ein Planwettbewerb vorausgegangen, der nicht befriedigte. Der Regierungsrat erteilte darauf dem nicht beteiligten Architekten Emanuel La Roche einen Projektauftrag, welcher dann allgemeine Zustimmung fand. Wenn kürzlich ein großer Teil der neobarocken Anlage der Erweiterung geopfert wurde, so geschah das nicht aus ästhetischen Gründen, sondern weil es an Platz fehlte und die drei fächerförmig auseinanderstrebenden Gebäudeflügel einen rationellen Betrieb verunmöglichten. Die alte Eingangshalle und auch der Lesesaal hatten eine wirkungsvolle Würde ausgestrahlt, so daß auch der modern eingestellte Benutzer bereit gewesen war, die zeitbedingten Verzierungen in Kauf zu nehmen. Der Bau kam wiederum nur deshalb zustande, weil die Freiwillige Akademische Gesellschaft Fr. 400 000.—, also die Hälfte der Kosten, zu übernehmen imstande war. Aus Sicherheitsgründen wurde die damals noch gar nicht übliche elektrische Beleuchtung gewählt. Die Einweihung am 6. November 1896 fiel mit der Rektoratsfeier, dem heutigen dies academicus, zusammen. Die Presse vermerkte, daß der Große Rat fast vollständig an der Feier in der Martinskirche teilnahm und daß eine Reihe von Studenten schon an diesem Festakt über Gebühr betrunken war. Der Rector Magnificus, Prof. Duhm, sprach über das zur Zeit der

Basler Zionistenkongresse durchaus aktuelle Thema der Bibliothek der jüdischen Gemeinde. Dann bewegte sich der Festzug zum Bibliotheksgebäude, wo Prof. Andreas Heusler, der Präsident der Bibliothekskommission und Verfasser der Festschrift, gemäß «altem deutschem Rechtsbrauch» zum Umgang einlud. Ein Zunftessen in größerem Rahmen beendigte den Tag.

In den Jahren 1912—13 wurde das Büchermagazin längs der Bernoullistraße um zwei Drittel im gleichen Stil verlängert. Den Bau einer Abwärtswohnung wiesen die Behörden aus gesundheitspolizeilichen Gründen jedoch ab, so daß bis in die Gegenwart hinein ein Angestellter Nachtdienst leisten mußte. Nach dem Ersten Weltkrieg klagte die Verwaltung erneut über Raummangel. Die 1928 entworfenen Ausbaupläne wurden jedoch zugunsten des Kunstmuseums und des Kollegiengebäudes auf die Seite gelegt. Zu den nun unumgänglichen Notmaßnahmen gehörte die Umwandlung des Ausstellungsaals im ersten Stock in einen zweiten Lesesaal und die Verlegung des Kataloges in den Keller. Die Projektierungsarbeiten für einen Neubau dauerten von 1935 bis 1961, als der Große Rat nach einer Kommissionsberatung im Februar die Ausführung des Projektes von Architekt Otto Senn im Betrage von 11,7 Millionen Franken beschloß. Dazu kam noch ungefähr eine Million für die in den Jahren 1948—50 ausgeführten Unterkellerungsarbeiten, welche aus Raummangel einfach nicht mehr aufgeschoben werden konnten. Es gelang dem Architekten, einen Bauplan aufzustellen, der den Bibliotheksbetrieb stets gewährleistete. Im Herbst 1965 fand der Umzug in den neuen Lesesaal statt, und anfangs 1966 folgte der Abbruch der alten Gebäude mit Ausnahme des Magazinflügels längs der Bernoullistraße, welcher bestehen bleibt. Gegenwärtig wird an der Überbauung des freigelegten Areals gearbeitet. Es sei noch erwähnt, daß beim Umzug der Bücher aus dem Museum an der Augustinergasse im Jahre 1896 rund 217 000 Bände gezählt wurden, 1966 waren es 1,9 Millionen.

Noch vor der Eröffnung des Frauenspitals und der Öffentlichen Bibliothek, im April 1895, beantragte der Regierungsrat die Verlegung des *Botanischen Gartens* vom Areal beim heutigen Polizeiposten Aeschenplatz auf den verwahrlosten Spalengottesacker zwischen der Universitätsbibliothek, dem Stachelschützenhaus, der Schönbeinstrasse und dem Spalentor. Der Große Rat war mit der Verlegung des Gartens einverstanden, wies das vorgelegte Projekt aber trotzdem zurück, weil er fand, die gleichzeitig geplante Botanische Anstalt könne billiger im Polizeiposten beim Spalentor untergebracht werden. Als der Regierungsrat in einem zweiten Ratschlag auf seiner Ansicht beharrte, wurde der Kredit im Februar 1896 mit einem knappen Mehr gebilligt. Die Ausgaben waren übrigens durch die Landverkäufe beim Aeschenplatz mehr als gedeckt. Im Sommer 1898 konnte der Garten

mit seinen Gewächshäusern und der Botanischen Anstalt an der Schönbeinstraße seiner Bestimmung übergeben werden.

Da für die Erweiterung der Universitätsbibliothek ein Stück des Botanischen Gartens benötigt wurde, schlug der Regierungsrat gleichzeitig mit der Veröffentlichung des Ratschlages über die Bibliothekserneuerung im Sommer 1959 noch eine Neugestaltung des Gartens vor. Der Große Rat untersuchte vor seiner Zusage zuerst die Frage, ob der Garten beim Spalentor nicht besser aufzuheben sei, da bereits von einer Anlage in Brüglingen gesprochen werde. Der Wunsch der Universität, nach dem Vorbild Münchens einen Teil des Botanischen Gartens in der Innenstadt zu behalten, fand dann bei den Ratsherren Gehör. Der bewilligte Betrag von 4,5 Millionen Franken erlaubte die Beseitigung der abbruchreifen Gewächshäuser und Schöpfe, den Bau einer Orangerie mit unterirdischem Labor und die Errichtung von Dienstgebäuden am Spalengraben. Der Polizeiposten mußte weichen. Die Bauarbeiten konnten 1966 nicht beendet werden.

Wenden wir uns nun den bereits erwähnten Anstalten auf dem ehemaligen Werkhofareal des Baudepartementes zu. Der Bau der *Chemischen Anstalt* längs der Spitalstraße war schon vor der Jahrhundertwende gefordert worden, doch ließen die Behörden 1895 zur Entlastung des Bernoullianums zuerst einmal ein provisorisches Laboratorium in der Kleinbasler Eisfabrik errichten. 1903 nahm der Staat zudem das Privatlabor des Chemieprofessors Nietzki unter seine Verwaltung, weil er sich immer noch nicht an einen kostspieligen Neubau heranwagte. 1905 schließlich unternahmen die Chemieprofessoren mit Kantonsbaumeister Th. Hünerwadel, der dann die allseits bewunderten Pläne entwarf, eine Studienreise nach Deutschland. Vor der Annahme des Ratschlages durch den Großen Rat im November 1907 war noch der Widerstand des Quartiers gegen die Verwendung des Turnplatzes als Baugrund zu überwinden. Einmal mehr beteiligte sich die Freiwillige Akademische Gesellschaft an den Kosten, sie überwies Fr. 225 000.—, so daß nur noch ein Staatsbeitrag von Fr. 605 000.— nötig war. Die Bauarbeiten begannen im Sommer 1908, und am 13. Mai 1910 zogen die Studenten, angeführt von einem Reiter und zwei Radfahrern, samt ihren Utensilien in Droschken von der Eisfabrik ins neue Heim um. An der Einweihungsfeier zwei Tage später konnten die Gäste das Gebäude in betriebsbereitem Zustand besichtigen.

1918 wurde die Gasbeleuchtung durch die elektrische ersetzt, weil das Gas knapp war. Wie wir wissen, erhielt die Anstalt bereits 1919 Werkhofgebäude zugeteilt, die als Hilfslaboratorien eingerichtet wurden und eine Erhöhung der Studentenzahl ermöglichten. Die Genugtuung darüber, daß man gespart hatte, war also von kurzer Dauer. Erst im Sommer 1948

konnte jedoch der Regierungsrat eine Erweiterung im Betrage von rund fünf Millionen Franken vorschlagen. Der Ratschlag stellte fest, das Fabrikinspektorat hätte einen derartigen Privatbetrieb schon längst geschlossen, es gehe dort zu, wie wenn man eine Kompagnie Soldaten in einem Einfamilienhaus einquartiere. Da von privater Seite bereits eine Million Franken für eine Farbchemieabteilung gestiftet worden waren und weitere 2,4 Millionen in Aussicht standen, willigte der Große Rat noch im Dezember desselben Jahres ein. Der Neubau längs des St. Johannis-Rings wurde im Januar 1953 eingeweiht, er dient der organischen Abteilung. Ein im Juni 1957 gewährter Kredit ermöglichte auch den Ausbau der anorganischen Abteilung im Altbau und in einem anschließenden Neubau an der Pestalozzistraße. Gegenwärtig wird die organische Abteilung wiederum erweitert.

Den Bau eines neuen *Anatomiegebäudes* beschloß der Große Rat im März 1918. Die Vorlage schien zuerst gefährdet, die Vertreter der sozialdemokratischen Partei gaben ihre Einwilligung nämlich erst, nachdem die bürgerlichen Parteien versprochen hatten, die Errichtung eines Volkshauses ebenfalls zu unterstützen. Nicht zum erstenmal las man im Ratschlag, das alte Gebäude — hier das Vesalianum — sei von Anfang an zu klein gewesen. Die Übergabe an die Fakultät fand am 26. Oktober 1921 statt, auf eine öffentliche Besichtigung wurde absichtlich verzichtet. Nun war Platz für 150 Studenten vorhanden statt bloß für fünfzig, und der Leichenkeller erlaubte die einwandfreie Aufbewahrung von 48 Leichen. Die Pläne schuf wiederum Kantonsbaumeister Th. Hünerwadel, die Plastiken sind das Werk des Bildhauers Karl Gutekunst. Im Sommer 1957 gelangte der Regierungsrat mit einem Erweiterungsprojekt an den Großen Rat, welches mit 2,39 Millionen fast dreimal soviel kostete wie der große Bau von 1918. Auf Antrag der eingesetzten Untersuchungskommission wurde der Kredit bewilligt. Seit 1921 befindet sich auch das *Gerichtlich-medizinische Institut* in diesem Gebäude.

Auf ungewöhnliche Art und Weise kam es zum Baubeschluß für die *Physikalische und Physikalisch-chemische Anstalt*, er wurde zusammen mit dem Baubeschluß für eine Straßenbahnlinie vom Badischen Bahnhof über die Johanniterbrücke zum Schützenhaus im März 1923 gefaßt. Die Feststellung der maßgebenden Professoren, daß ein Trambetrieb neben dem Bernoullianum die wissenschaftliche Arbeit verunmögliche, hatte die Erstellung der Linie jahrelang verzögert. Als diese zuletzt doch beschlossen wurde, bewilligte man gleichzeitig den Auszug der Physiker in ein neues Heim auf dem Werkplatz längs der Klingelbergstraße. Die Vorlage war 1919 ausgearbeitet, doch fehlte es damals an Geld. Erst als Bundessubventionen zur

Behebung der Arbeitslosigkeit zur Verfügung standen, wagten die Behörden die Errichtung des Gebäudes, dessen Kosten von 2,4 Millionen Franken für damalige Verhältnisse recht hoch waren. Seine Länge betrug 112 Meter, es war nach dem Bürgerspital das weitaus größte staatliche Haus. Einen besondern Akzent verliehen die beiden 1925 im Hofe aufgestellten, vierzig Meter hohen Sendetürme, die kurze Zeit vom Radiosender Basel mitbenützt wurden und erst der gegenwärtigen Erweiterung zum Opfer fielen. Die Projektierung lag erneut in den Händen des Kantonsbaumeisters; die Bildhauer Karl Gutekunst und Albert Roos erhielten den Auftrag, ein Relief für eine der beiden Eingangstüren zu schaffen. Regierungsrat Hauser hatte für das vielerorts als überdimensioniert bezeichnete Projekt kämpfen müssen. Die Weitsicht lohnte sich aber, denn die Anstalt blieb dem steten Ansteigen der Studentenzahl lange Zeit gewachsen. Erst im November 1965 sah sich der Große Rat veranlaßt, fünfzehn Millionen Franken für eine Erweiterung zu gewähren. Die Arbeiten sind gegenwärtig im Gange. Eine Verlegung wurde nicht gefordert, nicht zuletzt weil im bestehenden Gebäude Millionenwerte investiert sind.

Außerhalb der ehemaligen Stadtmauer stehen die beiden letzten Universitätsanstalten des Äußeren St. Johann-Quartiers. An der Mittleren Straße 17 konnte die *Skulpturhalle* mit dem archäologischen Seminar Ende Februar 1963 doch noch eröffnet werden. Die Sammlung von Gipsabgüssen, welche von 1887 bis 1927 in der Kunsthalle aufgestellt gewesen war, mußte aus Platzgründen entfernt und magaziniert werden, zuerst im Hause Mittlere Straße 21 und von 1940 an im Hinterhaus der ehemaligen Gesslerschen Fabrik, Mittlere Straße 23. Der Abbruch der Liegenschaft zwang zu einer neuen Lösung. Sie bestand darin, daß der Staat, der gleichzeitig für das Altersheim der Adullam-Stiftung einen Erweiterungsbau finanzierte, das Erdgeschoß zur Aufstellung der so lange vernachlässigten Sammlung für sich beanspruchte.

Ein schönes Beispiel privater Initiative ist die *Augenheilanstalt*, die noch heute von einer Stiftung verwaltet wird. 1864 gründete der Arzt Dr. Heinrich Schiess mit privaten Mitteln die «Augenheilanstalt für arme Augenkranken» an der Missionsstraße 45. Es war dies nicht bloß das erste Augenspital in der Schweiz, sondern auch die erste poliklinische Institution in Basel. Als Schiess zum Ordinarius ernannt wurde, baute er 1877 ein Spital an der Mittleren Straße 91, das seither die ophtalmologische Klinik und Poliklinik beherbergt. Die Stiftung bemühte sich stets, so weit als möglich auf privatem Wege zu Geld zu kommen, zum Beispiel auch durch Bazarveranstaltungen. Von Zeit zu Zeit mußte natürlich der Staat einspringen, der Große Rat zeigte aber jedesmal Verständnis. 1926 erwarb die Stiftung

die anstoßende Liegenschaft Nr. 93, und in den Jahren 1950—53 konnte das Spital mit großzügiger staatlicher Hilfe erweitert werden. Der gegenwärtige Leiter, Prof. Rintelen, betonte, es sei nun eines der schönsten Augenspitäler in Europa. In den über hundert Betriebsjahren büßte die Augenheilanstalt nie etwas von ihrem guten Rufe ein und kann heute ebenso stolz auf eine internationale Kundschaft sein wie in früheren Jahrzehnten. Seit 1955 ziert übrigens der alte Claraplatzbrunnen die Gartenanlage.

4. Die Schulhäuser

Angesichts der beträchtlichen Ausdehnung des Quartiers mag es auf den ersten Blick erstaunen, daß, wenn wir von den Kindergärten absehen, nur zwei Schulhäuser gebaut worden sind. Wir müssen uns jedoch bewußt sein, daß die industriellen und die öffentlichen Betriebe mehr als die Hälfte des Bodens beanspruchen. Zudem stehen in angemessener Distanz Schulhäuser der Nachbarquartiere zur Verfügung. Die Eröffnung der Johanniterbrücke war zum Beispiel ein Grund, mit dem Bau einer Mittelschule noch zuzuwarten.

Das ältere der zwei Schulhäuser, die beide auf den Trümmern der Stadtbefestigung stehen, ist die *Primarschule St. Johann*. Der Baukredit wurde vom Großen Rat im März 1885 zuerst verweigert. In den Sitzungen fielen sehr harte Worte. Ein Großrat meinte, Basel «gebe es zu nobel», man solle lieber für gute Lehrer sorgen, statt Paläste wie das viel zu teure Bläsischulhaus hinzustellen. Einige wenige hätten sich mit einem billigen Shedbau noch einverstanden erklären können. Nun, die Verdoppelung der Schülerzahl zwischen 1870 und 1884 war natürlich nicht von einer Verdoppelung der Steuereinnahmen begleitet, und viele Großräte befürchteten nach acht neuen Schulhausbauten Steuererhöhungen. Eine eingesetzte Kommission zur «Beratung der Schulbaunormalien» kam aber zum Schluß, man könne keine großen Einsparungen vornehmen. Im Juni 1886 fand ein neues Projekt dann Gnade; mit Fr. 413 000.— war es etwa Fr. 80 000.— billiger als das kritisierte Bläsischulhaus. Der Plan sah erstmals einen dritten Stock vor, 24 Zimmer für je 54 Kinder ermöglichten die Schließung einer Reihe sanitär unzulänglicher Klassenzimmer in ungeeigneten Gebäuden. Die Abwartwohnung und eine kleine Turnhalle wurden auf der anderen Seite des Hofes als selbständige Gebäude errichtet. Der Unterricht begann am 10. Oktober 1888. Im Juli 1889 bewilligte der Regierungsrat einen Kredit von Fr. 900.— für die Einrichtung der Gasbeleuchtung in vorläufig sechs Zimmern.

Bald darauf, am 27. April 1891, beschloß der Große Rat den Bau des *Pestalozzischulhauses* für die damalige Knabensekundarschule, die heutige Realschule. Für Fr. 461 000.— ließen sich ein Schulgebäude mit 15 Zimmern für 48 und 2 Zimmern für 56 Schüler, eine Turnhalle und eine Abwartswohnung erstellen. Die Benennung erhielt das Schulhaus nach einer Pestalozzistatue, die der Regierungsrat für das 1892 fällige fünfzigjährige Jubiläum der Sekundarschule zu stiften beschloß und dann dem neuesten Schulhaus anvertraute. Der in Paris lebende Schweizer Bildhauer Alfred Lanz hatte sich angeboten, für zweieinhalbtausend Franken eine kleine Kopie seiner in Yverdon stehenden Pestalozzistatue anzufertigen. An der öffentlichen Besichtigung anfangs Oktober 1893 erregte neben dieser Gabe die moderne Douchenanlage besonderes Aufsehen.

Es dauerte nicht lange, bis die Primarschule zu klein wurde. Im Frühjahr 1899 mußte eine Baracke für drei Schulklassen im Hofe aufgestellt werden, die zweite folgte ein Jahr später auf dem Turnplatz gegenüber der Schule. Als im Dezember 1900 noch eine Suppenverteilungshütte die Turner einengte, reklamierte ein Betroffener in der Presse, allerdings vergeblich. Beim Bau der Chemischen Anstalt verschwanden dann diese Notgebäude; die Schulbaracke wurde an der Liesbergerstraße wieder aufgestellt. Als Ersatz diente vom Frühling 1908 bis zum Herbst 1917 die vom Staat erworbene Zäslinsche Liegenschaft, Johanniterstraße 17—19, wo das Baudepartement einen Teil seiner Regiebetriebe untergebracht hatte. Seither benützt man wieder Baracken, die neueste steht vor dem Schulhaus, gegenüber der Strafanstalt.

Im November 1912 führte die Lehrerschaft der St. Johannesschule den ersten Elternabend in Basel durch. Die Presse begrüßte dieses Unternehmen sehr und berichtete auch kurz über die folgenden Zusammenkünfte, die jeweils an Sonntagabenden in der Turnhalle stattzufinden pflegten. Neben Referaten von Lehrern oder Fachleuten gab es stets Schülerdarbietungen. Regierungsrat Mangold, der damalige Vorsteher des Erziehungsdepartementes, ließ es sich nicht nehmen, einmal persönlich zu erscheinen und den Dank der Behörden auszusprechen. Der Erste Weltkrieg scheint dann dieser Tradition ein Ende bereitet zu haben. Dafür wurde am 1. Februar 1917 in der Turnhalle ein Eßlokal der Volksküche für die unzähligen Minderbemittelten eröffnet. Die Küche befand sich zuerst im Schlachthof und später an der Wasserstraße. Für zehn Rappen konnte man eine Portion Suppe essen oder abholen, für vierzig Rappen erhielt man eine Mahlzeit. Ende Juli 1920 wurde dieser Betrieb wegen mangelnder Frequenz eingestellt.

Aus der Geschichte des Pestalozzischulhauses sei noch folgendes erwähnt. Eine Petition von zwanzig Lehrern bewirkte 1918 die Einführung des elek-

trischen Lichtes; das Gaslicht durfte damals wegen Kohlenmangels nicht benützt werden. 1926 übergab die Kunstkreditkommission der Schule den «Kleinen Nazi»-Brunnen, ein Werk von Karl Wilde. 1927 wurde die Turnhalle gemäß den Wünschen der Turnvereine verbreitert und erhöht. Am 10. Februar 1930 mußte eine Schar Halbwüchsiger polizeilich entfernt werden; diese Burschen hatten versucht, die Schüler wegen eines erlassenen Fußballspielverbotes zu einem Krawall aufzureizen, und sich geweigert, das Schulhaus freiwillig zu verlassen.

Große Umbau- und Erneuerungsarbeiten erstreckten sich über die Jahre 1957—64. Das Abwartshaus und die Turnhalle der St. Johannesschule wurden abgerissen und durch geräumigere Neubauten ersetzt, die auch Zimmer für ein Primarschulrektorat enthalten. Weiter erneuerte man die Baracke im Hof, die zuletzt von der Gewerbeschule benützt worden war. Die Hofmauer zwischen den beiden Schulhöfen fiel zugunsten einer gefälligeren Abgrenzung. Schließlich erfolgte die Außenrenovation des Pestalozzischulhauses.

Für die *Kindergärten*, die erst 1895 verstaatlicht worden waren, pflegte das Erziehungsdepartement Räumlichkeiten in Privathäusern zu mieten. Nach dem Ersten Weltkrieg stieß es jedoch auf immer größere Schwierigkeiten, so daß es sich entschloß, eigene Gebäude zu erstellen. So entstand 1925 der Kindergarten an der Ecke Mülhauserstraße/Lothringerstraße mit zwei Seitenflügeln und einer Wohnung über dem Mitteleingang auf dem damals noch nicht verkauften Viehmarktareal. Der Große Rat billigte den Anschluß des Referendums. Da nicht weniger als drei Mietverträge aufgehoben werden mußten, wollte er den Neubau nicht gefährden. Die Kosten betrugen nur Fr. 90 000.—.

Die Aufstellung von nicht unterkellerten Durisolhütten zum Preise von rund Fr. 80 000.— für eine Einheit ermöglichte eine zweite Zusammenlegung in den Jahren 1950—55. Ein Haus kam an die Neudorfstraße und drei wurden an der Ecke Burgfelderstraße/Straßburgerallee aufgestellt.

V. Die staatlichen Betriebe außerhalb der Stadtmauer

1. Die Gasanstalt (später Gaswerk) 1860—1931

Die Gasanstalt vor dem St. Johannstor, welche ihre Tätigkeit Ende Oktober 1860 aufnahm, war das zweite Gaswerk für die Öffentlichkeit und das dritte in unserer Stadt. Basel bediente sich dieser Energiequelle verhältnismäßig spät, in Europa und Amerika entstanden die ersten Gaswerke zwischen 1810 und 1820. In der Schweiz standen bereits einige Anlagen in

Betrieb, als die Firma Franz Sarasin & Richter-Linder an der Hammerstraße im Dezember 1850, ausschließlich für den eigenen Bedarf, mit ihrer «Usine» das erste Gas erzeugte.

Am 13. November 1851 ratifizierte der Stadtrat den Pachtvertrag mit Herrn Jean Gaspard Dollfuss, Ingenieur von Mülhausen, betreffend die Erstellung und den Betrieb einer Gasanstalt außerhalb der Heuwaage. Die Gasproduktion begann bereits im Herbst 1852. Absatzschwierigkeiten gab es keine, denn neben der sich stets ausdehnenden Straßenbeleuchtung war eine rasch wachsende private Kundschaft zu berücksichtigen. Schon 1856 war die Holzgasanlage den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Da der 1859 erstellte Eisenbahnviadukt eine Erweiterung erschwerte und Klagen über unliebsame Gerüche laut wurden, entschloß sich der Stadtrat 1860 zur Verlegung des Betriebes in eine unbewohnte Gegend und gleichzeitig zur Umstellung auf Steinkohlengas. Als die Erben Rych das gewünschte Land von etwa vier Jucharten zum vorgeschlagenen Preise nicht abtreten wollten, mischte sich auch der Große Rat ein, indem er das Expropriationsrecht gewährte. Das Leitungsnetz der Stadt konnte auch für die neue Gasart verwendet werden, das unumgängliche Auswechseln der Brenner überließ man den Benützern. Mit Ingenieur Dollfuss wurde ein neuer, auf acht Jahre befristeter Pachtvertrag abgeschlossen. Die große Nachfrage erlaubte bald die Vergrößerung des Betriebes und den Bau eines dritten Gasbehälters.

Wohl ermuntert durch die guten Jahresabschlüsse, beschloß die Mehrheit des Stadtrates, den Vertrag mit Ingenieur Dollfuß nicht mehr zu erneuern und das Werk vom 3. Februar 1868 an auf eigene Rechnung zu führen. Bei der Ausbootung des so verdienstvollen Mannes zeigte sich die Stadt Basel von einer weniger günstigen Seite als beim Bau des Bernoullianums. Stadt und Dollfuss verabschiedeten sich voneinander auf dem Gericht; die Zeitung «Basler Nachrichten» hüllte sich in völliges Schweigen.

Damit ist jedoch alles Negative gesagt. Unter den bloß drei Direktoren, die in den kommenden 85 Jahren die Verantwortung trugen, stand die bald als Gaswerk bekannte Anstalt auch auswärts im Rufe eines Musterbetriebes. Wenn das Basler Gaswerk in naher Zukunft die Schweiz bis nach Bern und Neuenburg mit Gas beliefern wird, so spielen natürlich technische und wirtschaftsgeographische Gesichtspunkte eine Rolle. Basel darf aber sicher in der wachsenden Bedeutung seines Gaswerks auch die Anerkennung einer über hundertjährigen einwandfreien Leistung erblicken.

Der erste Direktor, Ingenieur Rudolf Frey, hielt jeden Tag von 11—12 Uhr Sprechstunde im ehemaligen Kaufhaus am Steinenberg, um dem Publikum den weiten Weg in die Gasfabrik, wie die Anstalt auch etwa genannt wurde, zu ersparen. 1871 bewilligte der Stadtrat eine private Telegraphen-

leitung von diesem Büro zum Werk. Beim Abbruch des Kaufhauses zog das Büro dann doch in die Fabrik um, so daß das Zahlen nun mit einem längeren Spaziergang verbunden war; die Sprechstunde blieb noch, wurde aber auf den frühen Morgen verlegt. Nach der Aufhebung der städtischen Behörden teilte man das Gaswerk 1876 dem Sanitätsdepartement zu. Viel Arbeit brachte die von der Eidgenossenschaft auf den 1. Januar 1877 befohlene Umstellung aller Meßgeräte von Kubikfuß auf Kubikmeter. Anfangs 1879 konnte Direktor Frey, der inzwischen auch die Leitung des Wasserwerks übernommen hatte, Büroräumlichkeiten auf dem Areal der alten Gasanstalt an der Binningerstraße beziehen. Im Juli 1882 erhielt die Gasanstalt den gewünschten Eisenbahnanschluß. Die kostspieligen Kohlentransporte mit Pferdefuhrwerken vom Lagerplatz im Bahnhof St. Ludwig, der ja viel günstiger lag als der Centralbahnhof, hörten nun auf und damit auch die zahlreichen Kohlendiebstähle auf dem Umladeplatz. Mehrmals wurden Erneuerungen und Erweiterungen vorgenommen. Erwähnt seien der Bau eines Ammoniakabscheiders 1877 und die Erstellung eines weiteren Retortenhauses 1886, war doch die Gasproduktion von 404 000 m³ im Jahre 1854 auf 790 000 m³ im Jahre 1872 und gar auf 3,15 Millionen m³ im Jahre 1885 angestiegen. 1888 folgte der sechste Gasbehälter. Als Ingenieur Rudolf Frey anfangs April 1889 an einer Lungenentzündung starb, betonte die Presse, er sei dem Staat stets treu geblieben, obwohl er beim Übergang des Gaswerks von der Stadt zum Kanton eine finanzielle Einbuße erlitten habe.

Als Nachfolger wirkte von 1889 bis zu seinem Todestag am 23. November 1922 Ingenieur Dr. h. c. Paul Miescher. Die aufkommende Verwendung des Gases zu Kochzwecken und als Treibstoff für Gasmotoren verhalf dem Gaswerk zu vermehrter Bedeutung. Das verbesserte Auersche Gasglühlicht verlangsamte den Ausbau der elektrischen Beleuchtung bis zum Ersten Weltkrieg. Der erhöhte Kochgasbedarf der Stadt und die 1907 begonnene Belieferung benachbarter Ortschaften ersparten dem Werk empfindliche Rückschläge. Das Elektrizitätswerk war übrigens bis zur Verselbständigung im Jahre 1908 dem Gaswerkdirektor unterstellt. Aus der langen Reihe der Ausbauarbeiten im Gaswerk nennen wir das neue Retortenhaus von 1891 für zwei Ofenbatterien und die Vergrößerung des sechsten Gasbehälters von 12 000 m³ auf 35 000 m³ durch den Einbau eines Teleskopmantels im Jahre 1898; Basel besaß nun den größten Gasometer der Schweiz. Eine maschinelle Transportanlage für glühenden Koks aus dem Jahre 1899 und der Umbau der horizontalen Retortenöfen für maschinellen Betrieb verminderte den Anteil menschlicher Handarbeit wesentlich. Kohlenknappheit zwang im Jahre 1905 zur Einrichtung einer Wassergasanlage, in welcher der Koks zu einer weiteren Gasabgabe benützt werden konnte. Die Gasproduktion war

beständig angestiegen, im Jahre 1905 auf 14,9 Millionen m³, 1909 auf 19,2 Millionen m³ und 1911 auf 20,4 Millionen m³, was den Bau des im Zusammenhang mit Aialbinnum erwähnten Gasbehälters in den Jahren 1911/12 erforderte; sein Fassungsvermögen beträgt 50 000 m³.

Damit hatte das Werk seine größte Ausdehnung erreicht. Wohl war es Direktor Miescher gelungen, durch mehrere Käufe eine Landreserve zu schaffen und an der Wasserstraße Häuser für Angestellte zu erwerben, aber die das Werkareal in zwei Teile schneidende Fabrikstraße und das den Straßenverkehr hindernde Industriegleise bewogen die Behörden, 1926 die Verlegung nach Kleinhüningen zu beschließen. Nach dem Bau des Kleinhüninger Rheinhafens war dort auch die Kohlenzufuhr auf dem Wasserweg gesichert; Miescher war ja erster Kunde der 1904 ins Leben gerufenen Rheinschiffahrt gewesen. Der Umzug von St. Johann nach Kleinhüningen oblag dem 1923 berufenen dritten Direktor, Ingenieur Max Thoma. Er durfte während seiner über dreißigjährigen Leitung nochmals eine Verdoppelung der Produktion auf über 40 Millionen m³ erleben. Noch vor dem Umzug, im Jahre 1929, wurde die letzte Straßengaslaterne außer Betrieb gesetzt, die Höchstzahl von 3713 Laternen wies das Jahr 1915 auf.

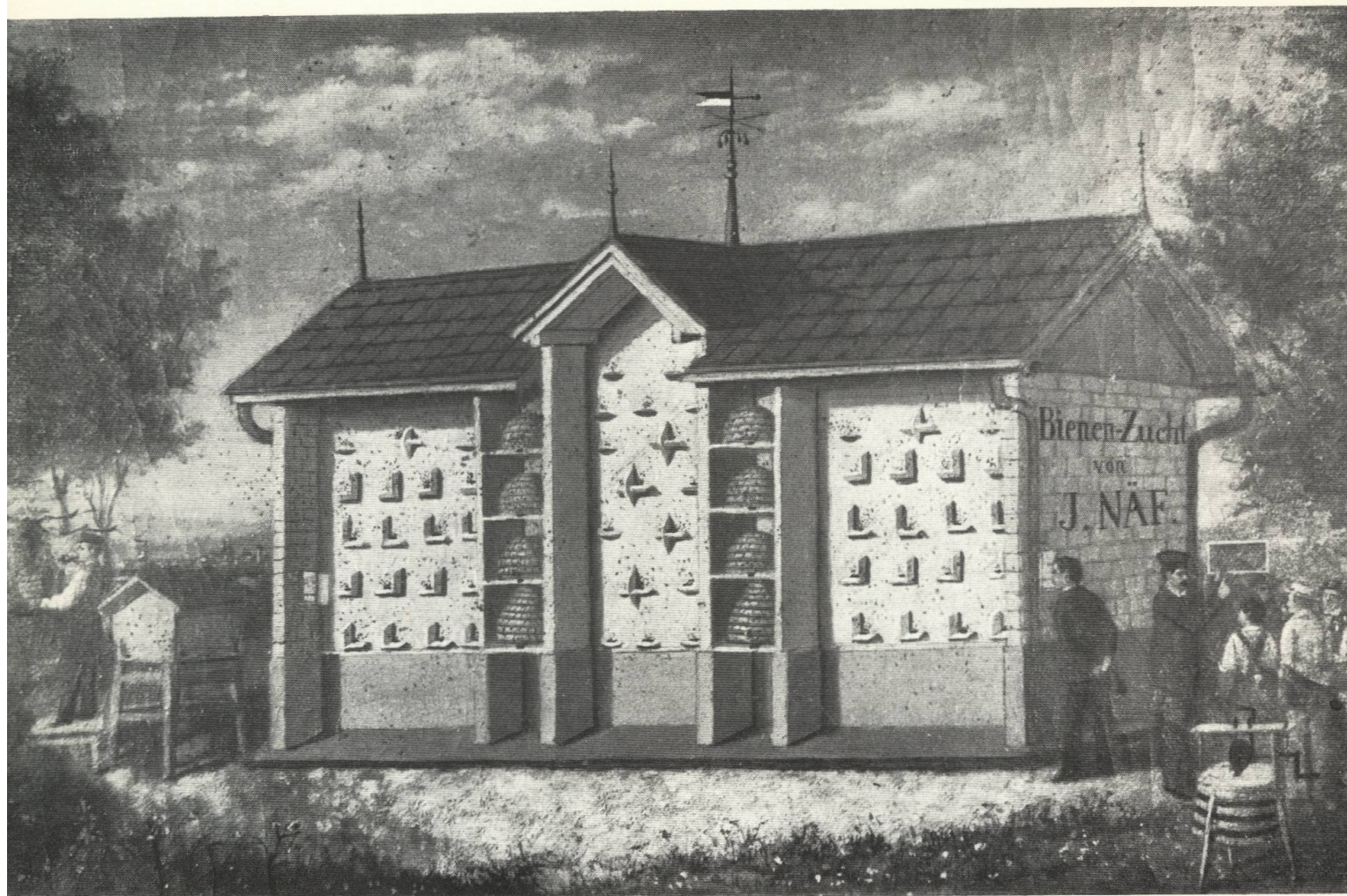
Als das Kleinhüninger Werk im August 1931 den Betrieb aufnahm, blieb die alte Anlage aus Sicherheitsgründen noch einige Wochen betriebsbereit. Der Abbruch der Einrichtungen erstreckte sich über längere Zeit. Im Februar 1934 wurde die Wassergasanlage gesprengt, im April sanken die vier rund vierzig Meter hohen Kamine in Trümmer. An Interessenten für das freigewordene Areal fehlte es selbstverständlich nicht. Ein Stück wurde dem Rheinhafen St. Johann zugeschlagen, die chemischen Fabriken Durand & Huguenin und SANDOZ erwarben günstig gelegene Parzellen. Längs der Voltastraße konnte das Elektrizitätswerk eine Unterstation erstellen. Nur der Spielplatz entstand erst nach längerem Seilziehen. Ein paar Arbeitslose, die ihn 1936 auf eigene Faust mit Pickel und Schaufel hatten schaffen wollen, wurden vom Gericht mit einem Franken gebüßt. In der Referendumsabstimmung vom 8./9. Oktober 1938 entschied sich die Mehrheit der Stimmbürger zugunsten des Projektes; hätte nicht das ganze Quartier fast ausnahmslos «ja» gestimmt, so wäre ein Sieg sehr fraglich gewesen. Der Robinsonspielplatz stammt aus dem Jahre 1957.

2. Die Schlachtanstalt (später Schlachthof) 1870

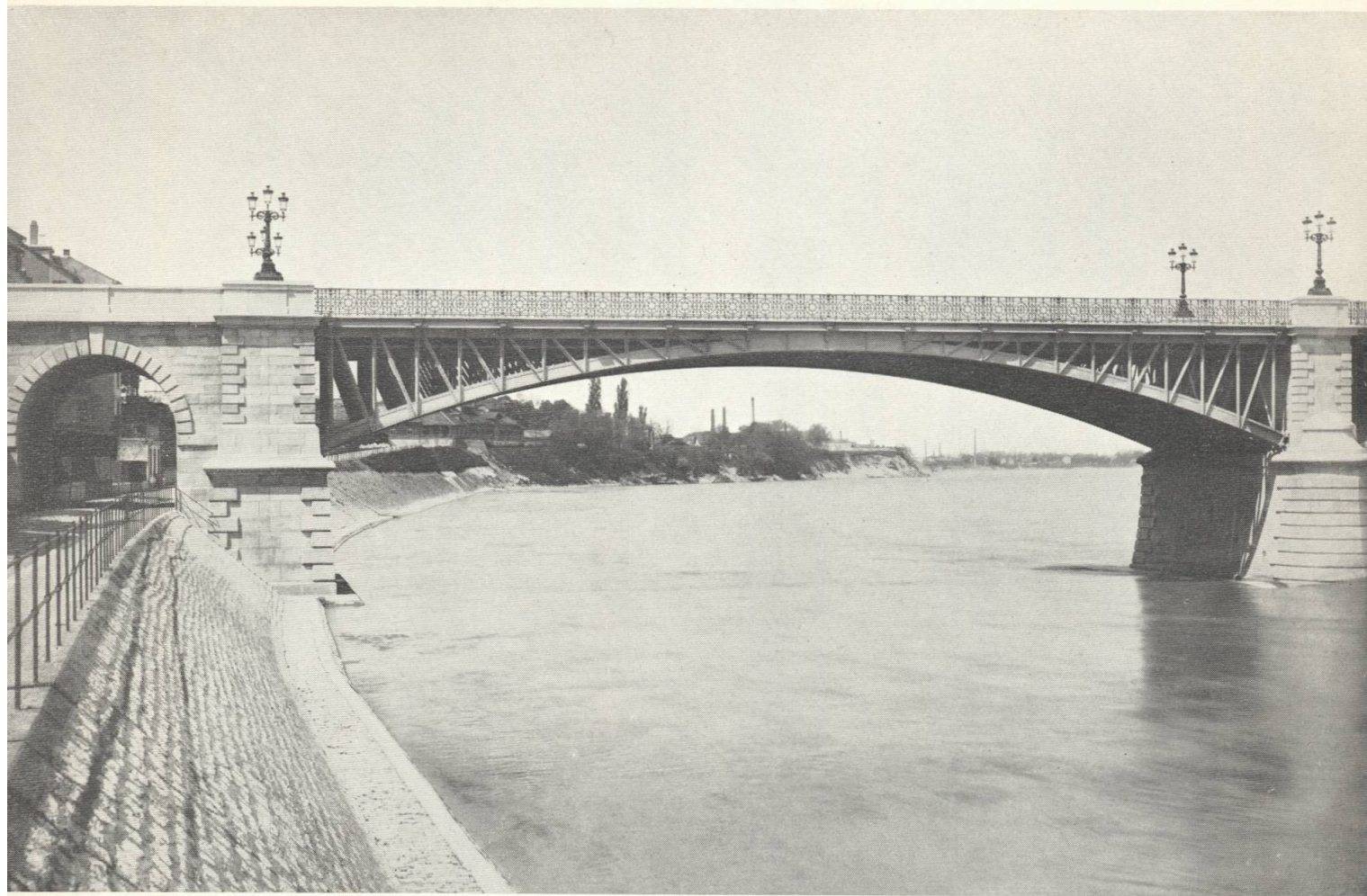
Im Gegensatz zum Gaswerk besteht die Geschichte des nur im Volksmund als Schlachthaus bekannten Schlachthofes aus zahlreichen Kämpfen, deren



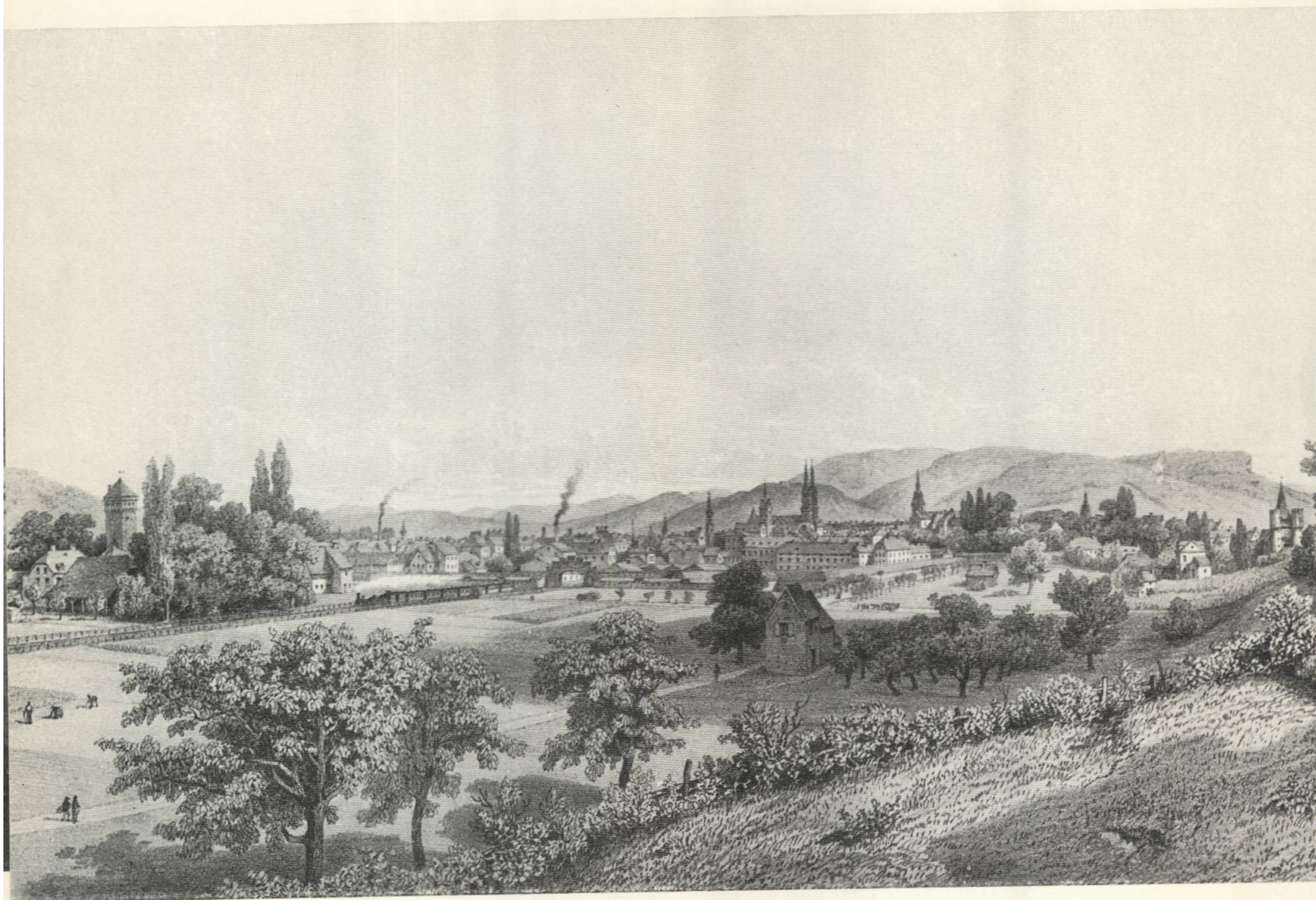
7 Am Klingenberg, 1875



8 Das Bienenhaus, welches der Immengasse zu ihrem Namen verhalf



9 Großbasler Ufer und die soeben vollendete alte Johanniterbrücke



10 Blick auf Basel, von Westen, Mitte 19. Jahrhundert

Heftigkeit das in Basel übliche Maß um etliches übersteigt. Im Mittelpunkt der Angriffe stand stets der Vertreter des Staates, der Schlachthofdirektor. Seine Absetzung wurde mehr als einmal gefordert, er konnte aber vom Regierungsrat jedesmal mit guten und von der Großratsmehrheit anerkannten Gründen rehabilitiert werden. Die Metzger, die noch keine Trennung zwischen Schlachten und Fleischverkauf kannten, waren nach der Aufhebung der Zunft Herrschaft von der Gesellschaft des neunzehnten Jahrhunderts aus ihrer angesehenen Stellung gedrängt worden, was Opposition, Haß und Bitterkeit erzeugen mußte. Eine neue Macht bildeten die um die Jahrhundertwende aufkommenden Großschlächtereien, und ein gewichtiges Wort sprachen die Viehhändler. Keine dieser Kampfgruppen war so kräftig, allein etwas Positives durchzusetzen, aber jede war allein mächtig genug, um Schwierigkeiten zu bereiten. Alle neigten dazu, dem Staat das Vertrauen zuletzt zu schenken. Angesichts dieser Lage, die nicht nur für Basel typisch war, entschloß sich die Eidgenossenschaft, ebenfalls mitzureden, was für das Basler Sanitätsdepartement nicht immer eine Hilfe bedeutete, weil es einer Kampfgruppe gelingen konnte, den Bund gegen den Kanton auszuspielen. Eine im Hinblick auf die Bedeutung des Schlächtereigewerbes geradezu erstaunliche Gleichgültigkeit der Bevölkerung und der politischen Parteien erschwerte das Vorgehen der durch gesetzliche Bestimmungen gebundenen Behörden wesentlich.

Zum Bau eines einwandfreien Schlachthauses mahnten nicht bloß die Choleraepidemie von 1855 mit 200 Toten und die Typhusepidemie von 1865 mit 400 Toten. Die Zeitungen wiesen in jenen Jahren öfters auf den unerträglichen sommerlichen Gestank der Schlachthallen oder Scholen in der Innerstadt hin. Eine befand sich im Kleinbasel, die beiden andern an der Weißen Gasse und an der heute verschwundenen Sporengasse, der Verbindungsstraße zwischen Rathaus und Eisengasse. Die Schol an der Sporengasse stand zwischen der Straße und dem Birsig, auf einem Eckstück des heutigen Marktplatzes.

Ein Vorschlag des Stadtrates aus dem Jahre 1855, die Scholen in die St. Johanschanze zu verlegen, scheiterte am Widerspruch des Militärkollegiums, worauf wieder einige Jahre Ruhe herrschte. Nach einer neuen Überprüfung der Standortfrage entschloß sich die Stadt dann 1863 trotz Beschwerden des Nachbarn, des uns bekannten Appellationsrates His, zum Kauf des Ehrsamschen Landgütleins an der Elsässerstraße, auf dessen Areal die ersten Schlachthanstaltgebäude sechs Jahre später erstellt werden konnten. Der Kauf fand damals die kantonale Genehmigung, der Große Rat beschloß aber angesichts der Opposition der Metzger, mit der Ratifikation des Kaufvertrages noch zuzuwarten.

Die Presse stützte die Behörden. Im Juli 1864 fragten die «Basler Nachrichten», wie lange Basel den Fremden seine römische Herkunft noch mit den stinkenden Scholen beweisen wolle. Im ersten Quartal 1865 nahm dieses Blatt die Diskussion erneut auf, sie endete aber mit einer Eingabe der Metzgermeister an die Regierung gegen die Errichtung einer neuen Schlachthanstalt, die sie als «dieses ihre Rechte bedrohendes Ansinnen» bezeichneten.

Aus dem amtlichen Aktenmaterial geht hervor, daß die Behörden mit dem Bau einer Schlachthanstalt die seit alten Zeiten vorgeschriebene Fleischkontrolle endlich wieder wirksam ausüben wollten. Die eigentlichen Schlachträume der Scholen waren, was die Metzger natürlich stets betonten, weder unhygienisch noch zu klein, aber nur, weil sie eben sehr oft gar nicht benützt wurden. Kälber und Schweine schlachtete man im Hause des Tierbesitzers, vielfach wurden dabei auch die primitivsten Sauberkeitsregeln in gröbster Weise mißachtet. Der in der Presse gerügte Gestank der Scholen rührte von den in der Nähe der Schlachträume liegengelassenen Abfällen her. Diese mußten gemäß den Vorschriften des 1864 angenommenen neuen Sanitätsgesetzes so rasch als möglich verschwinden.

Als die Mehrheit der Räte einsah, daß das Problem mit einer besseren Abfallbeseitigung nicht zu lösen sei, sondern genügend Schlachtraum geschaffen werden müsse, um den Metzgern Privatschlachtungen weitgehend untersagen zu können, war die Vorlage gerettet. Am 3. Februar 1868 genehmigte der Große Rat den Vertrag mit der Stadtgemeinde und damit auch deren Projekt. Am Ende dieses Monats begannen die Bauarbeiten. Die Stadt blieb bis zur Auflösung der Gemeindebehörden Eigentümerin der Anstalt, der Kanton übernahm von Anfang an den Betrieb. Zur Finanzierung wurde 1869 eine Anleihe ausgegeben; die Kosten beliefen sich auf rund Fr. 450 000.-. Die Betriebsaufnahme fand am 10. Januar 1870 statt. Um die Privatsphäre der Metzger möglichst zu wahren, hatte man auf den Bau einer der besonders in Deutschland üblichen großen Schlachthallen verzichtet und zwei Gebäude mit je zehn der in Frankreich bekannten sogenannten Schlachtzellen errichtet. Dazu kamen ein Schweineschlachthaus, eine Kuttlerei, Stallungen und das Wohnhaus des Direktors mit Büroräumlichkeiten.

Hatten die Gegner des Schlachthauses vorher alles unternommen, um die Bausumme möglichst tief zu halten, so kehrten sie schon während der Bauzeit den Stiel um und beklagten sich in mehreren Eingaben über mangelhafte Ausrüstung und Raumnot. Schon am 11. Mai 1870 schrieb Ratsherr Klein an Bürgermeister und Rat: «Nicht ohne ernstes Bedenken treten wir (das Sanitätscollegium) nach kaum mehr als viermonatlichem Betrieb der neuen Schlachthanstalt vor Hochdieselben, um Änderungen und Erweiterungen in derselben zu beantragen und zur Ausführung derselben einen neuen

Kredit zu verlangen.» Im Gegensatz zu diesen Wünschen fand eine Petition der Kleinbasler Metzger, ebenfalls vom Mai 1870, die den Bau einer Viehfähre auf Schlachthaushöhe forderte, keine Gnade. 1874 wurde ein Impflokal für Kinder eingebaut, das übrigens bis nach dem Ersten Weltkrieg im Betrieb war. Der Grund war der, daß das Basler Schlachthaus bis zur Eröffnung des Schweizerischen Serum Institutes in Bern Pockenserum herstellte. 1877 bewilligte der Große Rat ein drittes Schlachtgebäude mit zehn Zellen. Ende 1880 kaufte die Regierung von den Erben des Hisschen Gutes eine kleine Landreserve von dreißig Aren.

Nach einem über zehnjährigen Seilziehen zwischen den Beteiligten konnte der Regierungsrat im März 1883 den Großen Rat zur Errichtung eines Schlachtviehmarktes bewegen. Die Behörden hofften vor allem auf eine wirksamere Gesundheitskontrolle, gedachten aber auch jene Kreise zu unterstützen, die nach der Eröffnung der Gotthardbahn Basel zu einer bedeutenden Stellung im internationalen Viehhandel verhelfen wollten. Viele erwarteten ferner eine Preissenkung beim Inlandvieh, das nun nicht mehr auf allen Märkten zusammengesucht werden müsse. Ein Entscheid kam deshalb zustande, weil es dem Sanitätsdepartement geglückt war, die große Liegenschaft der in Konkurs geratenen Zimmerei Wilhelm Hübscher (Sohn) an der zweiten Gant so billig zu erstehen, daß der Viehmarkt samt allen Um- und Neubauten bloß Fr. 88 000.— kostete. Das Geländeviereck wurde von der Elsässer-, Mülhauser-, Lothringer- und später noch von der Jungstraße umschlossen. Bereits 1884, im Eröffnungsjahr, versetzte der Große Rat der neuen Einrichtung jedoch selbst den Todesstoß. Nach eifriger Diskussion über eine Eingabe der Wirte beschloß er nämlich im Juni, die Bestimmung zu streichen, welche den Gasthofbesitzern in Zukunft verboten hätte, sogenannte Gastställe zu führen. So blieb denn fast alles beim alten. Das Vieh wanderte weiterhin durch Basels Straßen, vom Bahnhof zum Gasthaus und von dort zum Schlachthof. Der Automobiltransport kam erst 1934 zustande. Der bald etwas bescheidener als Viehhof bezeichnete Schlachtviehmarkt war, da er keinen Geleiseanschluß erhielt und jenseits der Elsässerstraße lag, ein unbequemer, wenn auch zeitweise nützlicher Nebenbetrieb. 1928 verkaufte ihn der Staat an Erbauer von Wohnhäusern.

Der Schlachthof selbst war bald nach der Eröffnung des Viehhofs zu klein. Ein Erweiterungsprojekt des Regierungsrates wurde 1894 vom Großen Rat mit dem Auftrag zurückgewiesen, eine großzügigere Lösung zu suchen. Ein Großratsbeschluß vom Mai 1898 billigte die Vergrößerung am alten Ort und den nötigen Landankauf. Die Befürworter einer Verlegung ins Kleinbasel ergriffen aber das Referendum. Das Abstimmungsergebnis vom 28. August bewies, daß es sich um einen aussichtslosen Kampf der mit

Riehen verbundenen minderen Stadt gegen Großbasel gehandelt hatte; mit 4490 gegen 2550 Stimmen behielten die Behörden die Oberhand. Gregor Stächelin trat nun gegen eine Entschädigung von fast einer halben Million Franken 13 298 m² des von ihm erworbenen Hisschen Landgutes ab; die bereits angefangene Metzgergasse wurde, wie schon erwähnt, aufgehoben. Das im Februar 1900 vom Großen Rat genehmigte Bauprogramm im Betrage von 1,6 Millionen Franken stieß ausnahmsweise auf keine Opposition, doch konnte es wegen Kreditüberschreitungen dann nicht ganz ausgeführt werden. Die Bauzeit dauerte bis ins Jahr 1907. Zuerst wurden Schweinestallungen, Wohnungen für Knechte, der Geleiseanschluß und ein großes Kühlhaus erstellt. Eine Großviehhalle entlastete die immer noch mit Kerzen beleuchteten Schlachtzellen, die von dem Augenblick an zu beständigen Klagen Anlaß gegeben hatten, als die Zahl der Metzger den Zellenbestand überstieg. Die Abdachungsziegel der Umfassungsmauer wurden durch Unbekannte sofort böswillig zerstört, worauf man sie durch Deckplatten aus Granit ersetzte. Bald nach der Beendigung der Bauarbeiten beklagten sich die Schlachthofinstanzen über die unglückliche Plazierung der neuen Bauten.

Ende April 1909 übergab der erste Schlachthofdirektor, Dr. h. c. Benjamin Siegmund, der in Fachkreisen bekannte Erfinder einer brauchbaren Schußmaske, die Leitung an Dr. J. Unger, der wiederum über dreißig Jahre lang, bis 1942, mit stoischer Ruhe die Stürme an sich herankommen ließ. Seine Aufzeichnungen im Basler Jahrbuch von 1949 sind sehr lesenswert. Er führte bald ein Alkoholverbot für das Personal ein, um den zahlreichen Schlägereien ein Ende zu bereiten, und gab dafür gratis Tee ab. Er verbot die Annahme von Geschenken und Trinkgeldern und sorgte für eine bessere Entlohnung. Die Jagd auf Ratten mit dem Flobertgewehr ersetzte er durch eine modernere Methode. Da das in seinem Antrittsjahr in Kraft getretene eidgenössische Lebensmittelgesetz zudem die obligatorische Fleischkontrolle vorschrieb und er obendrein noch die Freibank einführte, war er sofort der bestgehaßte Mann in Basel. Eingaben der Metzger, der Viehhändler, der Firmen Bell AG und ACV forderten vom Regierungsrat 1911 ein erstesmal die Absetzung. Eine Untersuchungskommission erklärte diese Petitionen als gegenstandslos.

Da die Metzger dringend eine nochmalige Vergrößerung der Anlagen wünschten, ließen die Behörden 1913 von Schlachthofdirektor Heiss in Straubing ein Erweiterungsgutachten anfertigen. Die Großmetzgereien meinten dazu, der gegenwärtige Schlachthof genüge auf Jahre hinaus, der Staat müsse bloß die Nachtarbeit einführen; im stillen hofften sie auf die Erlaubnis, ein Privatschlachthaus führen zu dürfen. Nach einem kriegsbedingten kurzen Rückgang wollten auch die Kleinmetzger nichts mehr von

einer Erweiterung wissen. Sie wünschten laut der Metzgerzeitung vom April 1915 nur noch die Einsetzung einer speziellen Kommission, «damit einmal das autokratische Regimentlein, unter welchem die Metzger vielfach zu leiden haben, von einer höhern Warte herab die nötigen Direktiven erhalte». Im gleichen Jahr eröffnete der Schlachthof trotz Eingaben im brachliegenden Viehhof eine Schweinemästerei. Diese zählte 1918 351 Tiere, was die Abgabe von verbilligtem Fleisch in einem bedeutenden Umfange erlaubte; 1920 wurde sie aufgehoben.

Im Juni 1924 bewilligte der Große Rat den Kredit zur Erstellung einer Tötehalle für bösesartiges Großvieh aus Übersee. Diese Schutzmaßnahme kam unverantwortlich spät, denn die Schweiz bezog die ungezähmten Rassen, die wegen ihrer Wildheit nicht mit dem Sicherheitsschußapparat getötet werden konnten, bereits seit dem Jahre 1910. Um die Basler Mißstände nicht zu sehr zu unterstreichen und doch auf die lebensgefährliche Arbeit des Personals hinzuweisen, sprach der Ratschlag nur von den Verhältnissen in St. Gallen deutlicher. Dort pflegte ein guter Schütze mit dem Ordnonanzgewehr auf die in die leere Schlachthalle stürmenden Tiere zu warten. In Basel erschoss man sie mit Pistolen, zuerst auf der Ausladerampe, seit 1911 am Ende eines Treibganges, dessen 5 cm dicke Eisenröhren von den Tieren zum Teil verbogen wurden. In jenem Jahre konnte ein Ochse ins Elsaß entfliehen und sich über ein Vierteljahr frei umhertreiben, bis ihn eine Kugel traf. Ein Versuch, die Tiere mit Lassos zu bändigen, scheiterte am ungleichen Kräfteverhältnis.

Gegen Ende des Jahres 1925 begann, eingeleitet von einem Wortstreit in der Presse, der Kampf um ein Privatschlachthaus der Firma Bell AG. Als der Große Rat im Februar 1926 sein Einverständnis erklärte, ergriffen die Metzger das Referendum. In der Zwischenzeit hatte ein Großrat in einer Interpellation das zweite Begehren auf Absetzung des Direktors gestellt, allerdings nicht in diesem Zusammenhang, sondern wegen des Selbstmordes eines Angestellten in der Wasenmeisterei. Die Firma Bell konnte mit dem Abstimmungsresultat vom 27. Juni 1926 zufrieden sein, mit 14 318 Ja gegen 7353 Nein billigten die Basler ihren Wunsch. Die Metzgermeister gelangten darauf sofort gleichzeitig an den Bundesrat und an das Bundesgericht, welches den Entscheid der Exekutive anheimstellte. Die Metzgermeister sollten Recht bekommen. Am 24. April 1931 nahm der Regierungsrat Kenntnis vom Bundesratsbeschluß, der den Artikel 19 des baselstädtischen Sanitätsgesetzes und damit auch die Abstimmung als bundesrechtswidrig erklärte. Die Firma Bell bemerkte dazu nur, daß es in andern Kantonen Privatschlachthäuser gebe und sie einen Umzug ins Auge fasse, falls ihr das Schlachthaus nicht mehr genüge. Die Tagespresse hüllte sich nun, wohl

etwas enttäuscht über das geringe Gewicht einer kantonalen Abstimmung, ein Jahrzehnt lang in Schweigen und überließ den Kampf den Interessenten. Die 1920 eingesetzte Schlachthofkommission hatte die von der Regierung erhoffte Einigkeit nicht gebracht.

Sobald die kantonalen Instanzen das bundesrätliche Veto zu ahnen begannen, ließen sie durch den Stuttgarter Architekten und Ingenieur J. Hennings ein Erweiterungsgutachten bestellen, um ja etwas für die enttäuschten Großschlächtereien bereitzuhalten. Der Ende 1929 erschienene Bericht behandelte eine Vergrößerung am alten Ort, einen Neubau bei der Firma Bell AG und einen Neubau im Wasenboden. Dem letzten Platz stimmte der Regierungsrat 1932 grundsätzlich zu, ein Projekt des Basler Architekten Willi Kehlstadt stand im Herbst 1934 zur Verfügung. Inzwischen hatte der Regierungsrat in der Rolle des Angeklagten vor Bundesgericht noch einen Strauß mit Herrn Hennings auszufechten, da er sich geweigert hatte, dessen unverschämte Honorarforderung von Fr. 89 000.— anzuerkennen, und eine Summe von Fr. 20 000.— für durchaus angemessen hielt. Der beauftragte Bundesrichter setzte denn auch den Preis in der Nähe des baslerischen Vorschlages fest. Dann kamen neue Sorgen. 1934 schlossen sich die vor kurzem noch miteinander verstrittenen Metzgermeister und Großschlächtereien zusammen, um eine gemeinsame Petition gegen das über zehn Millionen Franken kostende Kehlstadtprojekt einzureichen. Umbauten im Betrage von einer Million entsprachen nun plötzlich allen Wünschen. Aber das eidgenössische Veterinäramt verweigerte aus tierseuchenpolizeilichen Gründen 1936 die Genehmigung derartiger Pläne. Am 1. September 1938 bewilligte schließlich der Große Rat den Kredit von 7,8 Millionen Franken für ein reduziertes Kehlstadtprojekt, das auch eine Wasenmeisterei vorsah. Die Bauarbeiten im Wasenboden begannen sofort, mußten jedoch in den Jahren 1942—48 wegen des Krieges unterbrochen werden.

Kurz vor seinem Rücktritt mußte Direktor Dr. Unger nochmals eine Angriffswelle über sich ergehen lassen. Diesmal kam sie aus Viehhändlerkreisen, die sich wegen der angeblich übertriebenen Fleischkontrolle ausgerechnet im Kriegsjahr 1941 weigerten, Vieh nach Basel zu liefern. Der 1942 dem Großen Rat übergebene, über fünfzig Seiten starke Untersuchungsbericht stellte allerdings keine Mängel im Schlachthaus fest, hingegen tadelnswerte «Handelsusancen» anderer Kreise.

1952 standen im Wasenboden das Kühlhaus, die Stallungen, das Maschinenhaus und die Wasenmeisterei. Nun entschloß man sich, den Rest zuerst den neuesten Erkenntnissen anzupassen; es dauerte aber zwölf Jahre, bis jene Einigkeit zustandekam, die es der Regierung erlaubte, an den Großen Rat zu gelangen. Für die Einzelheiten der neuen Anlage muß hier auf den

hundertseitigen und mit Plänen versehenen Ratschlag Nr. 6132 verwiesen werden. Er wurde im Dezember 1964 dem Großen Rat ausgehändigt und nach Kommissionsberatung am 17. Februar 1966 genehmigt. Die Bau-
summe beläuft sich auf 31,9 Millionen Franken, der Baubeschluß darf im Jahre 1967 und die Eröffnung frühestens 1970 erwartet werden. Es sei noch erwähnt, daß die 1960 erfolgte Abtretung des unbenützten Kühlhauses an die Firma Frigo St. Johann zu vom Bundesgericht gutgeheißenen Klagen führte, so daß ein neuer Vertrag abgeschlossen werden mußte. Als Schlachthofdirektor amtierte von 1942—60 Dr. Fritz Thommen, seither liegt die Leitung in den Händen von Dr. Ernst Gygax. Über die Verwendung des bisherigen Schlachthofareals sind noch keine Beschlüsse gefaßt worden; an Wünschen fehlt es nicht.

Die ersten hundert Jahre des Basler Schlachthofes haben die Geschichte Basels wohl belebt, aber nicht bereichert.

3. Die Irrenanstalt (später Heil- und Pflegeanstalt Friedmatt) 1886

Bereits 1861 forderte der damalige Irrenarzt, Prof. Dr. Friedrich Brenner, in einem Bericht über das soeben vergangene Jahrzehnt der ihm anvertrauten Irrenabteilung im Bürgerspital aus Platzgründen den Bau einer besonderen Anstalt außerhalb der Stadtmauern. Die menschenwürdige Behandlung der Geisteskranken war übrigens Brenners persönliches Verdienst gewesen. Beeindruckt von den Ausführungen des Irrenarztes, reichte Großrat Dr. med. Daniel Ecklin im Dezember 1865 einen Anzug betreffend Bildung einer Irrenkommission ein. Da das Pflegeamt des Bürgerspitals die Notwendigkeit eines Neubaus verneinte, legten die Behörden dieses Traktandum jedoch beiseite. Nach der Diskussion über einen neuen Anzug Ecklin im März 1869 lehnte der Rat die Dringlichkeit der Irrenfrage ab. 1872 wiederholte Prof. Brenner seine Forderung in einem weiteren Zehnjahresbericht; er wies unter anderem darauf hin, daß die Zahl der Patienten im gleichen Maße ansteige wie die der Bevölkerung. Er starb im November 1874, ohne ein Echo auf seine Ausführungen vernommen zu haben.

Für den Nachfolger, Dr. Ludwig Wille, verwandelte der Große Rat das Extraordinariat in eine ordentliche Professur, weiter geschah nichts. Da setzte die Gemeinnützige Gesellschaft 1878 eine Kommission zum Schutze Geisteskranker ein. Diese veranlaßte um Weihnachten 1880 in den «Basler Nachrichten» einen ausführlichen Leitartikel zugunsten einer neuen Anstalt. Die 1842 dem Bürgerspital angegliederte Irrenabteilung mit vierzig Betten

konnte damals nicht einmal die Hälfte aller Patienten aufnehmen. Als im Herbst 1881 Frau Margaretha Merian-Burckhardt, die Witwe von Christoph Merian, aus ihrem Privatvermögen und nicht etwa aus der Stiftung, den Betrag von Fr. 400 000.— zur Verfügung stellte, waren die Behörden bereit, das ihre ebenfalls beizutragen. Nach der Abklärung des Standortes und einer Inspektionsreise der Baukommission durch die Schweiz und Deutschland entschied man sich für das Pavillonsystem. Man wollte, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Spende, etwas Mustergültiges erstellen und wagte den damals hohen Betrag von 1,5 Millionen Franken. Der Staat übernahm den Betrieb gegen eine Landabtretung von 26 Jucharten und eine einmalige Entschädigung von Fr. 300 000.— durch das Bürgerspital. So hatte die Staatskasse nur für etwas mehr als die Hälfte der Baukosten aufzukommen. Die Vorlage wurde am 24. April 1883 ohne Gegenstimme angenommen, die ersten Bauarbeiten begannen sogleich. Bereits im Mai bat das amerikanische Konsulat in Basel um Pläne.

Den siebenhundert Arbeitern stand eine große Kantine zur Verfügung, die wohl Bier und Wein, aber keinen Schnaps ausschenken durfte. Die Polizei richtete dort einen Tag und Nacht besetzten Wachtposten ein, um Materialdiebstähle zu verhindern. Am 18. Oktober 1884 fand das Aufrichtefest statt; nach der Feier auf dem Bauplatz zog die ganze Belegschaft mit Musikbegleitung zum Festmahl in die Burgvogtei, wo neben anderen Rednern die drei verantwortlichen Architekten, Gustav Kelterborn, Paul Reber und Kantonsbaumeister Heinrich Reese, sowie der zukünftige Direktor, Prof. Wille, das Wort ergriffen. Ende 1885 löste sich die Kommission der Gemeinnützigen Gesellschaft auf, dafür wurde der «Hülfsverein für Geisteskranke in Basel» unter dem Vorsitz Direktor Willes ins Leben gerufen. Im Januar 1886 genehmigte der Große Rat das Organisationsgesetz für die Anstalt. Leider durfte die großzügige Spenderin die Eröffnung nicht mehr erleben, sie starb anfangs Mai 1886. Vom 14. bis 19. Oktober dieses Jahres pilgerte dann wirklich ganz Basel zur Milchsuppe hinaus, um die neue Anstalt zu bewundern; die Pferdetramgesellschaft richtete vom Spalentor aus sogar einen Spezialdienst ein. Am 29. Oktober zogen die 119 Patienten ein, sie wurden mit Pferdeomnibussen und nötigenfalls in Droschken transportiert.

Die Anstalt war symmetrisch angelegt worden. Männer- und Weiberseite erhielten je fünf Pavillons mit einem Aufenthaltsraum im Erdgeschoß und Schlafräumen im ersten Stock, insgesamt standen 214 Betten zur Verfügung. Dazu kamen mehrere Betriebs- und Verwaltungsgebäude sowie die Wohnung des Direktors. Erwähnenswert ist noch, daß die Männerseite gedeckte Kegelbahnen und die Weiberseite Spielplätze mit Schaukeln erhielt. Die

Zwangsjacke gab es nicht mehr, unruhige Patienten kamen in einen speziell abgesicherten Pavillon. Sämtliche Pavillons besaßen ein Rollbahngleise zur Küche. Gegen entsprechende Bezahlung konnte ein sogenanntes Pensionärzimmer bezogen werden. Von Anfang an sollte eine Gemüsegärtnerei zur Kostensenkung beitragen, und bald wurde die Schweinezucht eingeführt. Etliche Betriebsjahre wiesen übrigens auch beachtliche Überschüsse auf. Zu reden gab hingegen die massive Baukostenüberschreitung von Fr. 400 000.—, doch hatte der Große Rat die Sonderwünsche stets gutgeheißen. Nach einer Pause bewilligte er 1895 den Bau eines Hörsaals; bis jetzt hatten die Vorlesungen nämlich in einem Schlafraum abgehalten werden müssen. In den folgenden zwei Jahren ließ er den Betrieb durch eine Kommission überprüfen. Grund dazu gab eine Broschüre mit zahlreichen Anklagen; sie stammte vom Orchesterdiener Zacharias Nigg, der interniert worden war, nachdem er den berühmten Musikdirektor Alfred Volkland nachts auf der Straße geschlagen hatte. Es traten jedoch keine wesentlichen Mängel zutage. Zum Vorwurf, das Anstaltspersonal sei oft zu grob, bemerkte der Direktor, es ständen in der Schweiz eben keine disziplinierten ausgedienten Soldaten zur Verfügung. Ein neues Pamphlet verschaffte Nigg 1901 die Bekanntschaft mit dem Strafgericht. Nachdem dieses zu einem Freispruch wegen Unzurechnungsfähigkeit gekommen war, hörte Niggs Wühlarbeit interessanterweise auf. 1909 hingegen reichte er dem Großen Rat die letzte Petition ein, in der er eine finanzielle Entschädigung für die Freiheitsberaubung im Jahre 1893 forderte.

Am 26. Oktober 1899 schlug der Regierungsrat dem Großen Rate den neuen Namen «Heil- und Pflegeanstalt» vor; nach längerer Diskussion erhielt er den Auftrag, noch einen passenden Eigennamen dazu zu suchen. Er entschied sich am 1. November für die «Friedmatt»; zur im Großen Rat angeregten «Grünau» hatte er sich nicht entschließen können.

Im zwanzigsten Jahrhundert entstanden vor allem die Erweiterungsbauten. 1904 mußten Wärterwohnungen erstellt werden. 1910 folgte ein weiterer Frauenpavillon, 1916 ein Landankauf und 1917 die Bewilligung zum Bau eines Männerpavillons. 1922 schwoll das Aktenbündel mächtig an, weil eine Telephonfirma eine unbrauchbare Zentrale geliefert hatte. Dies war der Anfang einer betrieblichen Neugestaltung, für die der Große Rat bis zum Zweiten Weltkrieg fast jedes Jahr einen kleineren Kredit bewilligte; als Wichtigstes seien die neue Heizung und die neue Küche genannt. Im Sommer 1924 endete ein Personalkonflikt mit der kollektiven Kündigung aller Wärter und Wärterinnen, der Rückzug konnte auf dem Verhandlungswege erreicht werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Patientenzahl von 360 im Jahre

1930 auf über 500 angestiegen, die Zahl der Krankenplätze jedoch inzwischen nur um sechzehn erhöht worden. Die überfüllten Schlafsäle erschwerten den Betrieb in unvorstellbarer Weise. Der Große Rat bewilligte deshalb im September 1949 2,8 Millionen Franken für die Erweiterung der Frauenabteilung und im Oktober 1951 eine weitere halbe Million für Renovationen. 1960 zählte man aber bereits 1397 Patienten. Diese Entwicklung zwang den Staat zu Ausgaben mit siebenstelligen Ziffern. Im November 1962 stellte der Große Rat 13,7 Millionen Franken für den Bau einer psychosomatischen Station zur Verfügung und im November 1965 weitere 24,7 Millionen für Betriebsgebäude. Die Bauarbeiten sind zur Zeit der Drucklegung noch im Gange.

Als Direktoren und gleichzeitig ordentliche Professoren für Psychiatrie wurden gewählt die Herren Dr. Ludwig Wille (1886), Dr. Gustav Wolff (1904), Dr. Ernst Rüdin (1925), Dr. John Staehelin (1929) und Dr. Paul Kielholz (1961).

4. Die Kraftstation und die übrigen Anlagen des Elektrizitätswerkes 1899

Da das Elektrizitätswesen in den ersten Jahren der Direktion des Gaswerks unterstellt war, schien es zweckmässig, das thermische Kraftwerk gerade neben das Gaswerk zu stellen. Dieses erhielt zum Landerwerb auf der andern Seite der damals noch nicht ausgebauten Voltastraße das Expropriationsrecht. Daß die ersten Generatoren mit Gasmotoren angetrieben wurden, sprach ebenfalls für eine derartige Lösung. Basel hatte das Problem Elektrizität wie seinerzeit die Gasfrage langsam an sich herankommen lassen, dann aber, ermutigt durch eine zahlreiche Kundschaft, großzügige Lösungen getroffen. Die erste öffentliche elektrische Beleuchtung wurde im Winter 1888/89 mit Hilfe eines Lokomobils im Musiksaal eingerichtet. Die Operationssäle der Spitäler und die Universitätsbibliothek bezogen den Strom aus der Gewerbeschule am Petersgraben. Die 1895 eröffnete Straßenbahn hatte ein Werk am Dolderweg erstellt, das aber bald nicht mehr genügte.

Am 4. April 1897 beschloß der Große Rat, ein Rheinkraftwerk zu errichten und, da ein solches in absehbarer Zeit nicht zu verwirklichen sei, sofort das später als Reservestation zu benützende Wärmekraftwerk zu erstellen. Die Pläne und die Kostensumme von 2,5 Millionen Franken wurden am 7. Juli 1898 vom Großen Rat einstimmig und diskussionslos genehmigt, ganz einfach, weil außer Gasdirektor Miescher und Großrat Prof. E. Hagenbach-Bischoff sich niemand öffentlich zu diesem Problem äußern wollte.

Neben Siemens & Halske kam auch die schon international bekannte Firma Alioth in Münchenstein (später Brown Boveri) zum Zuge. Das vorbildlich in Kabeln angelegte Leitungsnetz beanspruchte 1,32 Millionen Franken, die Kraftstation an der Voltastraße benötigte Fr. 750 000.— und die Unterstation am Steinenbachgässlein Fr. 400 000.—. Gemäß den neuesten Erkenntnissen der Wissenschaft lieferte das Kraftwerk Drehstrom für Motoren und relativ hohen Gleichstrom von 220 Volt für das Licht. Die Umstellung auf den kostensenkenden Wechselstrom zu Beleuchtungszwecken dauerte von 1911 bis nach dem Zweiten Weltkrieg. Für gewisse Kunden, besonders für die Straßenbahnen, mußte die Gleichstromerzeugung noch beibehalten werden. Die Kraftstation nahm den Betrieb mit drei Gasmotoren am 4. November 1899 auf, und das war gut so, denn das Flußkraftwerk Augst wurde erst 1912 eröffnet.

Schon im Jahre 1901 mußte der vierte Gasmotor bewilligt werden und 1903 die erste Dampfmaschine, welche mit einer Spitzenleistung von 1400 PS mehr als dreimal so stark war wie ein Gasmotor; sie bedingte den Bau einer Rheinwasserpumpstation. 1905 wurde die Kraftstation im Hinblick auf die Erstellung der Voltastraße eingezäunt. Obschon nun die Flußkraftwerke Rheinfelden und später auch Wangen an der Aare Energie zu liefern begannen, entschlossen sich die Behörden im Jahre 1908 zu einer großzügigen Erweiterung mit einer Dampfturbine von 3000 PS, weil es auf diese Weise möglich war, neue Kunden zu bedienen, die sonst auf die Eröffnung des Kraftwerkes Augst hätten warten müssen. Da die als Reserve gedachte Wärmestromerzeugung ihren Zweck nicht erfüllen konnte, solange sie zur Kundenbedienung herangezogen wurde, folgte 1911 eine zweite Dampfturbine zu 3000 PS. Eine außergewöhnliche Bewährungsprobe bestand die Kraftstation im Winter 1911/12, als Rheinfelden gekündigt hatte, Wangen abgebrannt, Augst noch im Bau und sie somit die einzige Energiequelle war.

Obwohl die Vorsteher des Sanitätsdepartementes seit dem Ersten Weltkrieg in vorbildlicher Weise für elektrische Energie aus verschiedenen Gegenden der Schweiz gesorgt haben, ist die Kraftstation an der Voltastraße stets gepflegt und auch benützt worden. Anfangs 1924 kam eine weitere, schon 1916 bewilligte Turbinenanlage in Betrieb. Im Februar 1940 beschloß der Große Rat, sie neben der Kehrlichtverbrennungsanstalt zur Dampferzeugung für die Fernheizung heranzuziehen, wozu sie besonders geeignet war, da für die Heizung sowohl Elektrizität als auch Kohle benützt werden konnte. Die zuverlässige Bedienung der rasch wachsenden Kundschaft erforderte verschiedene Erweiterungen, zum Beispiel die Anschaffung von Hochdruckdampfkesseln bis zu 60 Atmosphären und die zusätzliche Verwendung von Öl als Brennstoff. 1961 stammten 35,4 % der Wärmemenge

aus der Kehrichtverbrennung, 6,5 % wurden elektrisch und 58,1 % mit Kohle oder Öl in der Kraftstation, nun Dampfzentrale geheizt, erzeugt. Von 1966 an stand ein neues Materiallager zur Verfügung, das wohl nicht gerade zur Freude der Anwohner quer über das rheinseitige Ende der Wasserstraße erstellt werden mußte.

Anfangs Juli 1931 beschloß der Große Rat den Bau einer Unterstation auf dem ehemaligen Gaswerkareal längs der Voltastraße, also gerade gegenüber der Kraftstation. Sie entlastete mit zwei Transformatorengruppen das bisher einzige Unterwerk «Birsbrücke». Die Aufgabe dieser Werke, die später noch vermehrt wurden, ist die Transformierung des aus der Schweiz stammenden Stromes von 45 000 Volt Spannung auf 6000 Volt zur Weiterleitung ins städtische Verteilungsnetz. Für die Zuleitung wurde ein Hochspannungskabel vom Endpunkt der Freileitung der ersten Transformatorenstation Brislach zur Voltastraße gelegt. Zudem übernahm die Unterstation den Strom der Kraftstation; die Hochspannungsleitung über den Rhein zur Versorgung Kleinbasels verschwand nach der Legung eines Kabels unter der Fahrbahn der Dreirosenbrücke. 1934 stand die Anlage, die 4,8 Millionen Franken gekostet hatte, ganz im Betrieb. 1941 kam die dritte und 1943 die vierte Transformatorengruppe dazu. Unmittelbar nach Kriegsschluß begann die Legung eines Hochspannungskabels nach Bottmingen, und 1950 wurde die fünfte Transformatorengruppe eingebaut.

Schließlich bewilligte der Große Rat dem Elektrizitätswerk im Sommer 1944 den Kauf einer ausgedehnten, im Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen befindlichen Landparzelle zwischen dem Bahnhof St. Johann und der heutigen Flughafenstraße. Einen Teil dieses Geländes trat es zum Bau der drei Hochhäuser ab, auf dem Rest erstellte es einen Materiallagerplatz.

5. Wasenmeisterei 1901, Kehrichtverbrennung 1943, Fernheizung 1943

Über die planlose Ausstreuung von Kadavern und andern Abfällen bis in die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts sind wir bereits orientiert. Etwas bessere Ordnung brachte 1855 die Verlegung der Wasenmeisterei von der Kohlenberggasse, wo Platz für das Leonhardsschulhaus geschaffen werden mußte, an die damals unbewohnte Hegenheimerstraße (später Nr. 139). Sobald der Bau von Wohnhäusern in der näheren Umgebung einsetzte, gab die offene Anlage jedoch zu Klagen Anlaß. Die Abwässer verschmutzten zudem das Grundwasser, welches ja noch etliche Sodbrunnen speiste. Die Abfälle wurden nicht vernichtet, nur wenigstens nicht mehr wahllos liegen gelassen.

Es war deshalb nicht ein Zeichen des Fortschrittes, sondern bloß ein Nach-

holen von Versäumtem, als der Große Rat im November 1899 die Liegenschaft der in Konkurs geratenen Haut- und Fellhandlung Bloch & Cie zu kaufen beschloß, um darin eine zeitgemäße Wasenmeisterei mit einem Verbrennungsofen einrichten zu lassen. Das Gebäude, Fabrikstraße 11, stand am Rheinufer, ein fünf Meter breiter Zufahrtsweg führte im rechten Winkel zur eigentlichen Straße. Am 12. Dezember 1900 wurde der Ofen erstmals in Betrieb gesetzt, das günstige Ergebnis gestattete die Eröffnung auf den Jahresanfang 1901. Sofort schlossen Allschwil und Birsfelden einen Mitbenützungsvertrag mit Basel ab. Die Verbrennungsrückstände konnte man leicht an Fett-, Seifen- und Kerzenfabrikanten verkaufen; es meldeten sich sogar Abnehmer aus Berlin und Leipzig. 1911 mußte eine zweite Verbrennungsanlage angeschafft werden, sie enthielt einen sogenannten Koryofen, der keine Rückstände hinterließ. 1924 herrschte ein derartiger Hochbetrieb, daß das Vergraben kurze Zeit unumgänglich war; dies bewog den Großen Rat im Herbst, die Öfen ersetzen zu lassen. Klagen gab es wenige, bemerkenswert ist eine 1911 an die Behörden gerichtete und von etwa fünfzig SANDOZ-Arbeitern unterzeichnete Beschwerde wegen unerträglichen Gestanks. Wilde Gerüchte über schlechte Behandlung der zur Tötung abgelieferten Hunde wurden in einem Zeitungsartikel des Tierfreundes Josef Frei Ende Juni 1925 widerlegt. Der Verfasser bemängelte bloß, daß große Hunde wegen der zu kleinen Gaskammer erschossen werden müßten.

Im Herbst 1938 beschloß der Große Rat bekanntlich gleichzeitig mit dem Schlachthofbau die Verlegung der Wasenmeisterei in den Wasenboden, da rund 80 % der zu vernichtenden Abfälle vom Schlachthaus stammten. Zudem stand die alte Anlage auf einem sehr begehrten Landstück und war leicht an die benachbarten Firmen zu verkaufen. Im Gegensatz zum Schlachthof konnte der neue Bau schon 1943 vollendet werden.

Mit dem Bau der Wasenmeisterei war aber für die Beseitigung des übrigen Abfalls nicht gesorgt worden. Im Oktober 1904 ermächtigte der Regierungsrat das Baudepartement, Pläne für eine Kehrichtverbrennungsanlage vorzulegen. Eine Studienkommission sah sich nach einem Besuch in Zürich zuerst in Deutschland um und überzeugte sich im November 1906 in Köln selbst, wie vierzig Tonnen dorthin transportierten Basler Kehrichts in Asche zerfielen. Auch die englischen Städte Leeds, Bradford und Manchester, wo die Wärme bereits für Maschinen oder zur Heizung eines Schwimmbads ausgenützt wurde, erhielten Besuch aus Basel. Der Große Rat lehnte es im Dezember 1910 jedoch ab, sich für Abfälle in Unkosten zu stürzen. Allerdings gab es damals noch zahlreiche Abnehmer. Bauern aus dem Leimental oder der elsässischen und badischen Nachbarschaft holten den Kehricht gerne ab und verarbeiteten ihn in Gruben oder auf den Feldern zu Dünger.

Für derartige Transporte stand im Ersten Weltkrieg sogar die elsässische Grenze offen; im Mai 1917 wurde einem Burgfelder Bauern der Kehrriechwagen entzogen, weil er mit Ausfuhrverbot belegte Waren ins Elsaß geschmuggelt hatte. Die betreffenden Behörden sahen diese überall zerstreuten und gar nicht geruchsarmen Basler Grüße aber nicht gerne. Der Lörracher Amtsbezirk verfügte bereits 1911 ein Einfuhrverbot, die basellandschaftliche Polizeidirektion beschwerte sich anfangs 1913. Ein neues Projekt des Baudepartementes aus dem Jahre 1915, das die Erzeugung von Elektrizität durch Kehrriechverbrennung vorsah, stieß wiederum auf kein Verständnis.

Als nach dem Kriege eine Gemeinde nach der andern die Kehrriechablagerrung zu verbieten begann, entschloß sich der Große Rat Ende November 1931 zum Kauf eines Landstücks im Wasenboden für den seiner Ansicht nach noch immer aufschiebbaren Bau einer Verbrennungsanstalt. Im gleichen Jahr wurde die Einführung der Ochsnerkübel beschlossen und eine Anzahl Wagen mit den entsprechenden staubdichten Verschlüssen versehen. Minderbemittelte erhielten die Kübel billiger. Im Sommer 1934 nahmen die ersten zwei Kehrriechautomobile den täglichen Dienst auf. Sie ersetzten sechzehn der siebenzig «Glöggliwagen» mit Pferdezug. Die 1854 eingeführte Glocke an den Kehrriechwagen hatte jahrzehntelang die Hausfrauen an Sauberkeit und Ordnung gemahnt, nicht aber die Behörden. 1936 betrug die tägliche Abfuhr 95 Tonnen, die immer noch in Gruben deponiert werden mußten. Die verbliebenen Wagen des Pferdebetriebes erwiesen sich übrigens im Zweiten Weltkrieg als äußerst nützlich. 1946 wurden sie endgültig von zwölf Automobilen abgelöst; 1963 standen bereits dreißig Kurse im Betrieb.

Großratsbeschlüsse in den Jahren 1940 und 1941 ermöglichten schließlich den Bau der Kehrriechverbrennungsanstalt und die Einführung der Fernheizung, die uns bereits aus dem Kapitel über das Elektrizitätswerk her bekannt ist. Bewußt verzichtete man auf eine Sortierung des Materials durch menschliche Arbeitskräfte. Der 67 m hohe Kamin erhielt zum Schutze der Umgebung einen Reinigungsapparat und wurde später auf 82 m erhöht. Bereits im November 1943 nahm das Werk den Betrieb auf, und zwar wegen der Kriegszeit in aller Stille. Die Presse berichtete nur über eine Rohbaubesichtigung durch den Regierungsrat im Mai 1943, sie selbst wurde dann erst im Mai 1944 eingeladen. Die eine Wärmeleitung versorgte die Wasenmeisterei, das Vakzineinstitut und die Friedmatt, die andere das Bürger- und das Frauenspital, die Stadtgärtnerei, das Brausebad St. Johann, die beiden Schulhäuser und die benachbarten Universitätsanstalten, die Strafanstalt sowie gewerbliche Betriebe und Wohnhäuser. 1949, 1951 und 1961 wurde das Leitungsnetz erweitert.

Um die Anlage möglichst ausnützen zu können, nahm man nun gerne

auch Kehricht aus der Umgebung an. 1960 schickten zwanzig Gemeinden zwischen Gelterkinden und Basel Abfälle, die Transporte gingen nun also in umgekehrter Richtung. St. Louis und Burgfelden können sich beteiligen, weil sie die Ablagerung von Schlacken gestatten. Die Kehrichtmenge stieg von 15 000 Tonnen im Kriegsjahr 1944 auf 66 000 Tonnen im Jahre 1962 an, wobei der Anteil Basels 44 000 Tonnen betrug. Die zwei abwechselungsweise im Betrieb stehenden Öfen für eine Tagesmenge von 200 Tonnen waren nun überlastet. Im März 1965 bewilligte der Große Rat den Kredit im Betrage von rund 47 Millionen Franken für eine größere Anlage am gleichen Ort. Die Bauarbeiten sind gegenwärtig im Gange. Fachleute prüften in diesem Zusammenhang auch die Frage, ob die Wärme nicht besser zur Stromerzeugung verwendet werden sollte. Dies schien ihnen aber unrentabel, unter anderem weil es im Wasenboden am nötigen Kühlwasser fehlt. Auf die Fernheizung wollte zudem schon deshalb niemand verzichten, weil sie wesentlich zur Sauberkeit der Stadt beiträgt.

6. Die übrigen Betriebe

Obschon die am 6. Juni 1887 eröffnete *Rheinbadanstalt zu St. Johann* innerhalb der Stadtmauer erstellt worden ist, darf sie in einem Überblick über das Äußere Quartier nicht fehlen. Die zwei bereits bestehenden öffentlichen Teichanstalten vor dem St. Albantor und bei der Schorenbrücke lagen ungünstig und waren viel zu klein, was die Gemeinnützige Gesellschaft 1884 veranlaßte, eine Kommission zu bilden und bei der Regierung ein Gesuch zur Errichtung einer Badanstalt bei der Johanniterbrücke einzureichen. Der Gedanke stammte vom konservativen Quartierverein St. Johann, welcher sich aus finanziellen Erwägungen jedoch bald zurückzog. Der Große Rat wies das Projekt zuerst mit dem Auftrag zurück, Pläne für eine Anstalt bei der Universität auszuarbeiten. Für den neuen Ratschlag fand sich aber ebenfalls keine Mehrheit, da eine dritte Gruppe noch weiter rheinaufwärts baden wollte. Regierungsrat Falkner glückte es dann, den Rat Ende November 1885 zur Annahme des ursprünglichen Projektes unterhalb der Johanniterbrücke zu bewegen. Die Geduld der Bevölkerung wurde 1886 noch einmal auf die Probe gestellt, weil es der Baufirma nur gelang, das Aufrichtebäumchen zu befestigen, nicht aber die Arbeiten rechtzeitig zu beenden.

Die Rheinbadanstalt zu St. Johann ist also die erste große staatliche Badanstalt und war als «echtes Volksbad» von Anfang an gratis. Nur besonderer Komfort mußte bezahlt werden. Jahrzehntelang war sie nun an jedem schönen Sommertag zum Bersten voll und wies bis nach dem Ersten Welt-

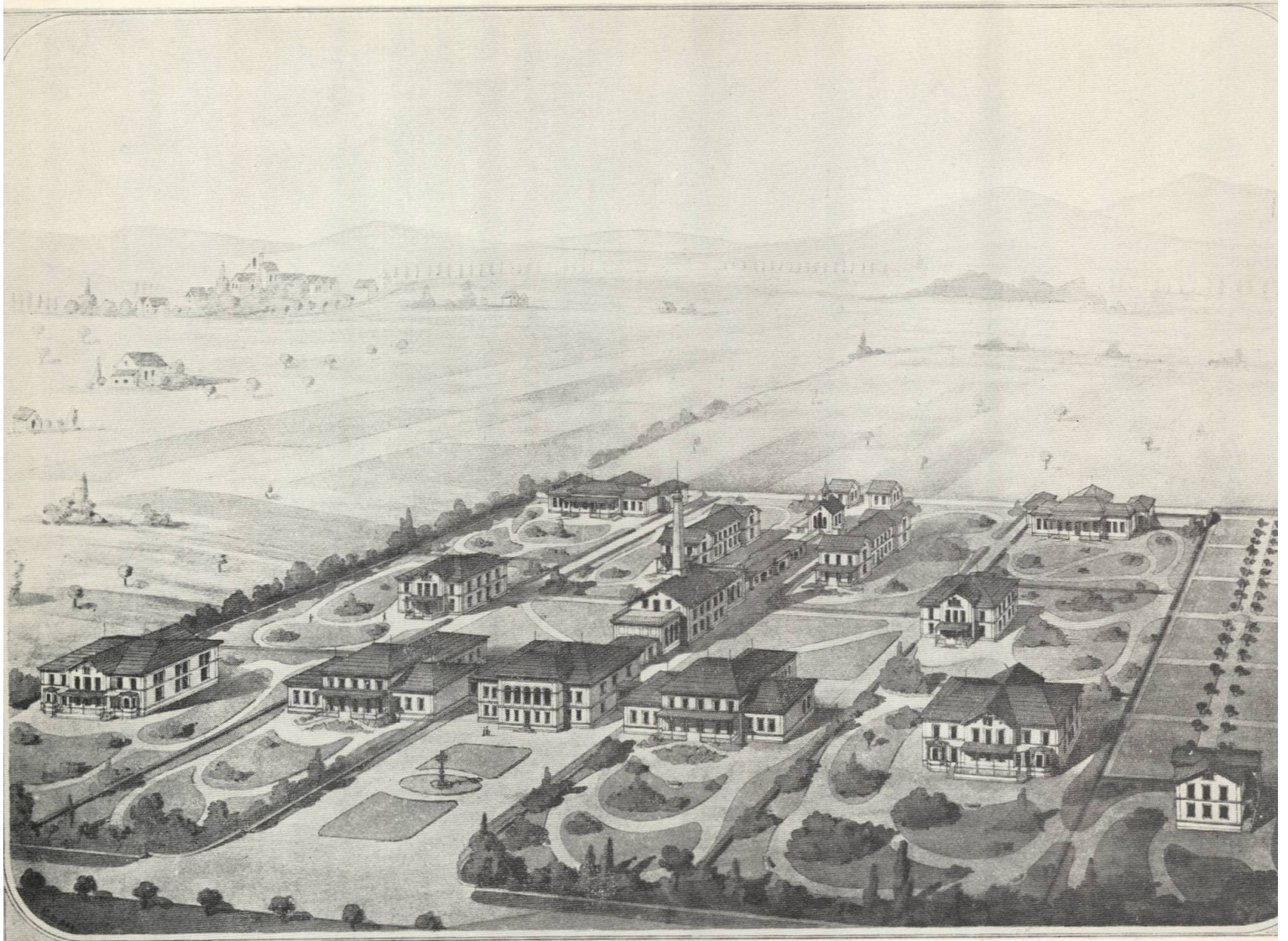
krieg die höchste Besucherzahl der inzwischen vermehrten Badebetriebe auf. Aber leider zeigten sich von Anfang an schwerwiegende Mängel. Bis zum Kembserstau war der Rheinwasserstand oft so tief, daß der verstellbare Holzboden nichts half und auch das Ausbaggern herzlich wenig nützte. Die nach dem Ersten Weltkrieg montierten Einrichtungen außerhalb der Anstalt erschwerten die Kontrolle. Seit der Eröffnung gab es Klagen wegen des verschmutzten Wassers. Noch 1925 bewilligte der Regierungsrat ein feinsmaschiges Sieb, um wenigstens den guten Willen der Behörden zu demonstrieren; die neue Einrichtung zerkleinerte nämlich den Unrat oft bloß in mehrere Teile. Eine leichte Besserung trat mit der Kanalisierung des Blumenrains im Jahre 1926 ein. Mit der Eröffnung des Gartenbades Eglisee fiel die Besucherzahl begreiflicherweise. Der Wunsch des Quartiers, selbst eine moderne Anlage zu besitzen, blieb bis heute unerfüllt. 1945 gestattete das Sanitätsdepartement wenigstens den Familienbadbetrieb. An Projekten fehlte es zwar nicht. Sowohl das Areal der Stadtgärtnerei als auch das des Schlachthofes und des aufgehobenen Kannenfeldgottesackers standen zur Diskussion. Schließlich öffnete 1962 das wenigstens in der Nähe gelegene Gartenbad Bachgraben seine Tore.

Das staatliche *Brausebad St. Johann* wurde in den Jahren 1905/06 als drittes Brausebad der Stadt gebaut. Einem Entschädigungsgesuch der privaten Badeanstalt in der ehemaligen Bierbrauerei à Wengen entsprach der Regierungsrat nicht. Die «National-Zeitung» lud irrtümlicherweise das Publikum vor der Eröffnung am 18. Oktober 1906 zu einer Besichtigung ein und lockte damit eine zahlreiche Menge zu einem vergeblichen Gang. Die Behörden verzichteten übrigens nur aus Platzgründen auf einen derartigen Anlaß. Das Brausebad enthält im Erdgeschoß die Männerabteilung, im ersten Stock die Frauenbäder und im Dachgeschoß die Abwartwohnung; das wohl wegen der Nachbarschaft des Stadttors entstandene Türmchen beherbergt das Wasserreservoir. Das Brausebad bot nicht nur Gelegenheit, ein Bad zu nehmen oder sich zu duschen, es offerierte auch Solbäder und Kneippkuren. Viele Jahre war es auch am Sonntagvormittag offen und abends stets bis 21.00 Uhr.

Unmittelbar neben dem Brausebad befindet sich ein Gärtnereibetrieb der *Stadtgärtnerei*. Das Amt des Stadtgärtners geht auf einen Großratsbeschluß vom 5. November 1860 zurück. Zuerst zogen die Behörden aus Deutschland stammende, mit der Herrschaftsgärtnerei vertraute Spezialisten vor. Nach den Stadtgärtnern Schuster (1860), Lorch (1863) und Weckerle (1870) schienen ihnen dann auch Schweizer der Aufgabe gewachsen. Es folgten Johann Niklaus Scholer (1883), Eduard Schill (1903), Hermann Harder (1933) und Richard Arioli (1939). Der für Basel von Anfang an so segens-



11 Der 1965/66 abgebrochene Teil der Universitätsbibliothek



12 Ansichtsplan der Irrenanstalt

reiche Betrieb eröffnete alsbald im Stadtgraben an der Rheinschanze und im Gebiet der späteren Schulhäuser eine Baumschule. Als 1887 der Graben eingedeckt und der unterste Teil des St. Johannis-Rings gebaut wurde, teilte man dem Stadtgärtner das heutige Areal auf dem früheren Spitalgottesacker zu. 1890 erhielt die Gärtnerei einen Arbeitsschopf und 1897 ein großes Gewächshaus, später wurde sie immer wieder modernisiert. Schon seit Jahren genügt der Platz nicht mehr für sämtliche Aufgaben.

Als letzter kantonaler Betrieb unseres Quartiers ist das *Laboratorium des Kantonschemikers* an der Ecke St. Johannis-Ring/Kannenfeldstraße zu erwähnen. Der wegen Platzmangels im Stachelschützenhaus notwendig gewordene Neubau wurde im November 1913 vom Großen Rat gutgeheißen und kam auf ein einst im Besitz der Elsässerbahn gewesenes unbebautes Grundstück zu stehen. Das Erdgeschoß erhielt Räume für einen Polizeiposten und ein Postamt, die Ende 1915 bezogen werden konnten; das Laboratorium nahm seine Tätigkeit in den beiden oberen Stockwerken ein Vierteljahr später auf. Vielen Leuten ist nicht bekannt, daß es auch Lebensmittelproben für den Kanton Basel-Land durchführt und Aufträge weiterer Kantone annimmt. Das Gebäude kostete seinerzeit Fr. 415 000.—, die im Sommer 1961 vom Regierungsrat vorgeschlagene Erweiterung rund Fr. 590 000.—.

Am Schluß dieses Kapitels sei noch bemerkt, daß das von der Bürgergemeinde verwaltete Bürgerspital sich in den letzten Jahren bis in unser Gebiet verzweigt hat. Vor allem ist die *Milchsuppe* zu nennen, die Landfläche zwischen der Friedmatt und der Landesgrenze. Dort begann 1936 eine kleine Arbeitsgruppe, die durch Zuzug von Emigranten bald auf über hundert Personen anstieg, das Spital mit Gemüse zu versorgen und eine Schweinezucht aufzubauen. In den Jahren 1940—49 wurden zwei Millionen Kilogramm Gemüse und 3400 Schweine abgeliefert. Anschließend übernahm die Milchsuppe die Aufgabe, behinderte Menschen zu betreuen. Als der Staat nicht in der Lage war, die mehrere Millionen Franken kostenden Projekte zu finanzieren, gelang es, auf privatem Wege erstaunliche Beiträge zu erhalten. Die offizielle Bezeichnung der Milchsuppe lautet jetzt «Sozialmedizinische Abteilung des Bürgerspitals». Der Ausbau ist noch nicht vollendet. An der Flughafenstraßenseite des Areals nahm am 16. November 1966 die *Zentralwäscherei AG* den Betrieb auf. Sie reinigt nun sämtliche Basler Spitalwäsche. Die schmutzige Ware wird ins oberste Stockwerk befördert, wo der Arbeitsprozeß beginnt. Die meisten Aktien sind in öffentlichem Besitz. Das Projekt sah einen Kostenaufwand von rund zwanzig Millionen Franken vor; die Überschreitung dieses Betrages um vierzehn Millionen dürfte im Großen Rat noch zu reden geben. Die Garagen für den

Krankentransportdienst an der Hebelstraße 51/53 konnten am 16. Oktober 1959 bezogen werden, vorher befanden sie sich ebenfalls an der Hebelstraße, aber jenseits der von uns gezogenen Quartiergrenze. Das Gebäude enthält Garagen für zwölf Automobile sowie Dienstwohnungen und Zimmer für Spitalpflegepersonal.

VI. Kirchen und Gottesäcker

1. Evangelisch-reformierte Kirche

Bis zum 1. Juni 1960 gehörte St. Johann innerhalb und außerhalb der einstigen Stadtmauer zur Kirchgemeinde St. Peter, wie das schon vor der Reformation der Fall gewesen war. Im achtzehnten Jahrhundert zählte sie nach dem Bau der stattlichen Häuser in der «Neuen Vorstadt», der inneren Hebelstraße, zu den sogenannten vornehmen Kirchgemeinden. Die Ausdehnung der Stadt brachte dann eine im Grunde genommen wohlabgewogene Zusammensetzung aus allen Bevölkerungskreisen. Die Zuzüger füllten die Kirche rasch; am 17. und 19. April 1865 entrüsteten sich die «Basler Nachrichten» über das unwürdige Stürmen und Rennen nach einem Sitzplatz.

Einer so großen Stadtgemeinde blieb selbstverständlich nach 1870 die Teilung in eine konservative und eine freisinnige Gruppe nicht erspart. Mit der Wahl von Pfarrer Paul Böhringer, dem späteren Theologieprofessor, im Herbst 1878 erhielt Basel den neben Pfarrer Alfred Altherr an der Leonhardskirche wohl bedeutendsten Vertreter der neuen, freisinnigen Richtung. Sein Name darf in der Quartiergeschichte schon deshalb nicht fehlen, weil er mit unzähligen Vorträgen und durch die Vermittlung ausgezeichneten Referenten der Gemeinde etwas in der Art der späteren Volkshochschulkurse zu bieten vermochte. Die Tagespresse vermittelt uns ein aufschlußreiches Bild dieser Tätigkeit, die er innerhalb des von ihm gegründeten Vereins «Peter und Paul» leistete. 1886 waren alle Synodalvertreter der Petersgemeinde, darunter Regierungsrat Falkner und Großrat Oberst Samuel Bachofen, Anhänger der freisinnigen Gruppe. 1897 erlaubte die Regierung die Schaffung einer vierten Pfarrstelle, da die Gemeinde nun 10 000 Seelen zählte und zudem das Frauenspital zu betreuen war. Regierungsrat Brenner sprach den Wunsch aus, man möge jeder Richtung zwei Pfarrer zukommen lassen, womit die Freisinnigen sich offiziell einverstanden erklärten und was die Wählerschaft ganz knapp auch guthieß. Mit der Wahl von Pfarrer Adolf Preiswerk erhielten die Konservativen ebenfalls eine sehr markante

Persönlichkeit. Nach dem Rücktritt Professor Böhringers errangen die Konservativen oder Positiven bei Synodalwahlen die Mehrheit.

Es ist ein besonderes Verdienst des nun ausgeglichenen Pfarrkollegiums, daß es versuchte, die beiden Gruppen einander näher zu bringen. Brückenschläge zwischen den oft unnachgiebigen Gemeindegliedern waren nämlich schwieriger als zwischen verantwortungsvollen Theologen. Am 8. Dezember 1907 fand im Saal der «Mägd» die Gründung des gemeinsamen «Hilfsvereins St. Peter» für Haus- und Krankenpflege statt, womit die Petersgemeinde für Basel zum Vorbild wurde. Pfarrer Preiswerk führte das Präsidium bis zu seinem Tode im Jahre 1936. Die von Sekundarlehrer Schwarz 1892 eingeführten Abende für Jugendliche an Wintersonntagen waren schon von Anfang an als konfessionell neutral bezeichnet worden. Im ersten Jahr nahmen jeweils etwa zweihundert Mädchen daran teil. Bald gab es auch Knabenanlässe, und der Andrang nötigte zur Verlegung von der St. Johannschulturnhalle ins Bernoullianum. Die Abende erfreuten sich bis nach dem Zweiten Weltkrieg eines regen Zuspruchs. Gemeinsame Arbeit ermöglichte auch die 1893 eröffnete «Kinderkrippe St. Peter» an der Mittleren Straße 79; das gegenwärtige, 1954 erweiterte Gebäude stammt aus dem Jahre 1905. Im November 1920 berichtete die Presse vom ersten gemeinsamen Familienabend. Auf eine Erwähnung der verschiedenen Vereine innerhalb der beiden Gruppen muß hier verzichtet werden.

Die Geschichte der am 29. März 1936 eingeweihten Johanneskirche beginnt für die Gemeinde mit der Sonntagspredigt, die Pfarrer Preiswerk am 4. April 1911 in der Peterskirche gehalten hat. Darin wies er, wohl angeregt durch die Baupläne der römisch-katholischen Gemeinde, auf die Notwendigkeit eines Gemeindehauses oder einer Pfarrkirche im äußern Bezirk hin, ohne einen bestimmten Platz zu nennen. In der Synode vertrat Pfarrer Böhringer den Plan. Ein Artikel in der «National-Zeitung» vom 24. Mai sprach bereits von der Johanneskirche und meldete die ersten Gaben in den Baufonds. Im Februar 1912 leitete der Kirchenrat die Eingabe der Pfarrgemeinde für den Erwerb eines Bauplatzes an die Baukommission weiter, und Ende Oktober 1913 unterzeichnete der Kirchenrat den Kaufvertrag für das Gelände an der Metzgerstraße. Für einen Planwettbewerb im Jahre 1915 wurden 61 Entwürfe eingereicht, die Kommission konnte sich jedoch nicht für einen ersten Preis entscheiden. Die kriegsbedingte Teuerung bewog dann die Kirchenbehörden, Baupläne vorderhand beiseite zu legen.

Im Sommer 1923 konstituierte sich ein aus Mitgliedern beider Richtungen zusammengesetzter Bauverein, der sich hauptsächlich mit der Finanzierung zu befassen beabsichtigte und dann auch eine Viertelmillion Franken zur Verfügung stellen konnte. Als nach den ersten Nachkriegsjahren ein Rück-

gang der Kirchensteuereinnahmen sich abzuzeichnen begann, ersuchte die Gemeinde 1926 wenigstens um den sofortigen Bau eines einfachen Gemeindehauses. Die von den Kirchenbehörden in Auftrag gegebenen Pläne wurden aber zur Seite gelegt, weil die Synode gleichzeitig einen Gesamtplan für den Bau neuer Kirchen in Basel aufstellte. St. Peter erhielt nach dem Oekolampadgemeindehaus eine Vorrangstellung eingeräumt. Bei einem neuen Kirchenbauwettbewerb konnte 1931 unter 141 Teilnehmern den Architekten Egender und Burckhardt der erste Preis für ein Projekt im Betrage von rund 1,5 Millionen Franken zugesprochen werden. In der Zwischenzeit war aber, entgegen den Abmachungen, der Bau des Zwinglihauses und der Markuskirche an die Hand genommen worden, zugleich gingen die Einnahmen aus der Kirchensteuer massiv zurück. Am 6. Juli 1932 beschloss eine geringe Mehrheit der Synode angesichts der völlig erschöpften Kasse, auf das prämierte Projekt zu verzichten und ein Gebäude zum halben Preis zu erstellen. Was nicht von der Petersgemeinde erspart worden war, mußte durch Anleihen beigebracht werden.

Pfarrer Jon Eya, der wie sein Kollege Samuel Dieterle an dieser Sitzung durch den Beschluß, niemand dürfe mehr als zweimal zur Sache reden, praktisch ausgeschaltet worden war, brachte als Hauptpfarrer sofort mit einigen Artikeln in der «National-Zeitung» die bittere Enttäuschung seiner ganzen Gemeinde unmißverständlich zum Ausdruck. Die Antworten des Kirchenratspräsidenten vermittelten wohl einen Einblick in die prekäre Finanzlage der Kirche, vermochten aber den Verdacht der Petersgemeinde, man habe das vorhandene Vermögen beim Herannahen des Sturmes eiligst und entgegen dem Versprechen an andere verschenkt, nicht zu entkräften. In diesem Kampf fällt das hellere Licht bestimmt auf die sich für ihre Gemeinde wehrenden Pfarrherren, während die Mehrheit der Synode die in Basel immer wieder zum Vorschein kommende Geringschätzung gegenüber gewissen Außenquartieren deutlicher zum Ausdruck brachte, als es für eine christliche Behörde wünschbar gewesen wäre. Die preisgekrönten Architekten erhielten den Auftrag, das reduzierte Projekt zu entwerfen. Es gelang ihnen, mit knappsten Mitteln das Wesentliche des reformierten Gotteshauses aufzuzeigen. Die beiden Seitenwände trennen, jede auf ihre Art, das Weltliche ab, der Blick des Besuchers wendet sich nach vorne, wo die der Verkündigung dienende Kanzel alles andere nebensächlich erscheinen läßt. Ein Gemeindesaal, Unterrichtszimmer und ein Pfarrhaus ergänzen die Anlage. Der oft kritisierte Turm ist kein architektonisches Meisterwerk, sondern einfach das, was die Gemeindepfarrer bei den vorgesetzten Behörden noch erkämpft hatten.

Der im Sommer 1960 vollzogenen Trennung der St. Petersgemeinde in

eine St. Peter- und eine St. Johannesgemeinde, wobei der St. Johannis-Ring zur Grenzlinie erklärt worden war, ging der Bau zweier Pfarrhäuser mit Arbeitsräumen voraus. Diese waren wie die im Frühling 1959 geschaffene fünfte Pfarrstelle für die größere Außenquartiergemeinde bestimmt. Im April 1959 konnte das «Leonhard Ragaz-Haus», Elsässerstraße 56, eröffnet werden, das einen Gemeindesaal mit 250 Plätzen enthält, und im Herbst folgte das Pfarrhaus an der Gustav Wenk-Straße 34 mit einem Unterrichtsraum. Damit betrat die Kirche ein Gebiet, auf dem sich bisher nur die Stadtmission niedergelassen hatte. Diese hatte schon am 2. September 1888 den Neubau Vogesenstraße 28 eingeweiht, die sogenannte Vogesenkapelle. Im August 1932 stellte sie in der Lysbüchelkiesgrube eine hölzerne, etwa hundert Personen fassende Kapelle auf, die dann 1949 für den Sonntagschulunterricht an die Neudorfstraße versetzt wurde. Die Kapelle an der Mittleren Straße Nr. 13 gehört der freien evangelischen Gemeinde und stammt aus dem Jahre 1923.

2. Römisch-katholische Kirche

Mit dem Bau der dem heiligen Antonius geweihten Kirche gedachte die römisch-katholische Gemeinde, eine erste, im Jahre 1900 begonnene Baustage abzuschließen. Sie sollte nach der Errichtung der St. Josephskirche für das untere Kleinbasel und der Heiligeistkirche für Gundeldingen den Gläubigen von Großbasel-West zur Verfügung stehen. Die Generalversammlung genehmigte am 30. Oktober 1910 den von der Vorsteherschaft anfangs September vorbereiteten Kauf eines Grundstückes zwischen der Burgfelder- und der Kannenfeldstraße, das sich im Besitze des Stadtgärtners Eduard Schill befand. Schon im November wurde ein Preisgericht für die Plankonkurrenz aufgestellt.

Aber nach den Kriegsjahren, während derer die Angelegenheit beiseite gelegt worden war, befriedigte das von der Kirchgemeinde bereits genehmigte Projekt der Architekten G. Doppler & Sohn nicht mehr. Der im Staatsarchiv aufbewahrte Entwurf zeigt einen allzu niedrigen Zwiebelturm neben einem neobarocken Kirchenschiff, wie sie eben überall hätten stehen können. Die Kirchgemeinde beschloß nun, den im In- und Ausland bekannten Professor an der Eidg. Technischen Hochschule, Karl Moser, der in Basel die Pauluskirche und den Badischen Bahnhof entworfen hatte, zu Rate zu ziehen. Mit Mosers Plänen und unter Dopplers Bauleitung entstand dann die uns bekannte Antoniuskirche, die seinerzeit über Europa hinaus Aufsehen erregte.

Mitte Juni 1922 äufnete ein großer Bazar im Stadtcasino den Baufonds erheblich. Am 11. Oktober 1925 vollzog Dekan Weber die Grundsteinlegung für die erste Kirche aus Eisenbeton in der Schweiz. Im Juli 1926 trug der 63 Meter hohe Turm mit nur 36 Zentimetern dicken Wänden den Auf-richteschmuck. Mit dem Beginn der Gottesdienste wollte man nicht länger zuwarten, als unbedingt nötig war. Das erste Hochamt wurde am 20. Februar 1927, einen Tag nach der in aller Stille erfolgten Einsegnung, vom ersten Gemeindepfarrer, Dr. Xaver Hornstein, in der noch nicht heizbaren Kirche zelebriert. Am 26. August 1929 fand die Abnahme des von Hans Stocker und Otto Staiger geschaffenen Chorfensters statt. Die von Bischof Dr. Josef Ambühl vorgenommene feierliche Konsekration folgte eine Woche nach der Übernahme der Orgel, am 13. September 1931. Schließlich erhielt die Kirche anfangs September 1933 ihre fünf Glocken.

3. Der Kannenfeldgottesacker und seine Vorgänger

Der am 29. April 1868 feierlich eröffnete Kannenfeldgottesacker ersetzte drei bis zu diesem Datum benützte Friedhöfe im St. Johann-Quartier und diente den Pfarrgemeinden St. Peter und St. Leonhard. Die Platzfrage hatte die Behörden seit 1861 beschäftigt. Ein bereits abgeschlossener Landkauf war, als das Projekt eines Holeegottesackers aussichtsreicher schien, rückgängig gemacht worden und mußte nach dem Beschluß, doch das Kannenfeld vorzuziehen und einen zweiten Gottesacker auf dem Wolf anzulegen, 1866 zu ungünstigeren Bedingungen erneuert werden. Das Areal von 17½ Jucharten wurde 1867 durch weitere Ankäufe auf 25 Jucharten erhöht. Die bestehenden Anlagen waren in der Zwischenzeit derart beansprucht worden, daß Eile not tat.

Von den drei aufgehobenen Friedhöfen war der 1825 zur Entlastung des Peterskirchhofes in Betrieb genommene *Spalengottesacker* der größte. Er befand sich unmittelbar außerhalb der Stadtmauer. Auf seinem Areal wurde später der Botanische Garten angelegt, ferner errichtete der Staat darauf den Polizeiposten beim Spalentor, die Universitätsbibliothek und die Botanische Anstalt. Die kleine Anlage vor dem Bernoullianum, die obere Schönbeinstraße und ein Streifen Land auf der anderen Seite dieser Straße gehörten ebenfalls ins Friedhofgebiet. Die als Spalenkapelle bekannte Gottesackerkapelle stand zwischen der Einmündung der Missions- und der Schönbeinstraße. Sie diente, da der Kannenfeldgottesacker zuerst nur ein Leichenhaus und eine Gärtnerwohnung erhielt, noch jahrelang als Abdankungskapelle. Später wurde sie zu verschiedenen Zwecken vermietet, zuletzt

dem Basler Musikverein als Probelokal. Im Oktober 1922 verweigerte der Große Rat den Kredit zu einem vorgeschlagenen Umbau in einen Konzertsaal. Der Abbruch erfolgte Ende 1943.

Auf einen Beschluß des Großen Rates aus dem Jahre 1787 geht der *Gottesacker beim St. Johannstor* zurück. Der einst vom Johanniterorden angepflanzte dreieckige Rebacker innerhalb der Stadtmauer wurde damals der St. Petersgemeinde als neuer Begräbnisplatz zur Verfügung gestellt. Der Friedhof erstreckte sich von der Johanniterstraße bis zur Stadtmauer, 1891 gestaltete ihn das Baudepartement zum öffentlichen Park um. Die Seite gegen den St. Johannis-Platz, die 1892 gebaute Reithalle, welche sich seit dem Zweiten Weltkrieg im Besitz von religiösen Gemeinschaften befindet und umgebaut worden ist, und das Pestalozzischulhaus schließen den Park nicht in der gleichen Richtung ab wie die ehemalige Stadtmauer. Der am 24. Januar 1950 im neuen Kinderspielplatz eingeweihte «Zwerg Nase»-Brunnen von Heinz Fiorese gehört zu den originellsten der Stadt. Im Winter 1961/62 forderte die Verbreiterung der St. Johannis-Vorstadt einige Bäume. Der 1844 angelegte *Spitalgottesacker vor dem St. Johannstor* stand dem Bürgerspital zu Verfügung. Auf diesem Bodenstück außerhalb der Stadtmauer waren schon früher Leichen verscharrt worden. Der größte Teil des Areals wird heute von der Stadtgärtnerei benützt, ein Streifen kam in den Besitz der Schlachthanstalt, auf einer Eckparzelle steht das Brausebad.

Kehren wir nun wieder zum Kannenfeldgottesacker zurück. Gleichzeitig mit seiner Eröffnung führte die Stadt Basel den ärztlichen Totenschein und eine neue Bestattungsordnung ein. Die Gottesackerkommission kaufte die privaten Leichenwagen auf und setzte fest, daß der Leichenwagen bei Kindern mit einem Pferd und bei Erwachsenen mit zwei zu bespannen sei, für Säuglinge stellte man weiterhin Tragfrauen an. Viele Leute machten von der Erlaubnis Gebrauch, Leichen auf den alten Friedhöfen exhumieren und im Kannenfeldgottesacker neu bestatten zu lassen. 1875 übernahm das neu-geschaffene Sanitätsdepartement das Bestattungswesen. Bis zur Inbetriebnahme des Zentralfriedhofes am Hörnli war der Kannenfeldgottesacker stets am häufigsten benützt worden. Es ist aus Platzgründen nicht möglich, auf einzelne Grabstätten einzugehen, doch sei wenigstens festgehalten, dass die französische Kolonie am 25. September 1887 ein Denkmal für die in Basel gestorbenen Soldaten der Bourbakiarmee einweihte und seither jedes Jahr eine Gedenkfeier durchführt. Es wurde nach den beiden Weltkriegen mit entsprechenden zusätzlichen Inschriften versehen und durfte nach der Aufhebung des Gottesackers stehen bleiben. Ebenfalls noch vorhanden ist das Eingangsportal mit den von Ernst Stückelberg entworfenen und von den Bildhauern Ruf und Meili geschaffenen Statuen von Moses, Daniel,

Johannes und Paulus. Eine richtige Kapelle wurde seltsamerweise nie gebaut, ein Schirmdach mußte genügen.

Wie vorgesehen, folgte nach der Belegung des Areals ein zweiter und darauf ein dritter sogenannter Turnus. Die letzten Erdbestattungen fanden 1936 und die letzten Urnenbestattungen 1941 statt; Ende 1951 wurde der Gottesacker geschlossen. Die Mitteilung, das Baudepartement befasse sich mit Plänen für ein Schwimmbad, verursachte bei der Bevölkerung eine starke Erregung. Im April 1951 bat eine Petition mit 5274 Unterschriften die Regierung, davon abzusehen, und am 22. Dezember 1952 wurde eine Initiative mit 8088 Unterschriften zur Erhaltung des Gottesackers als Park eingereicht. Da zogen die Schwimmbadanhänger, welche die gesetzliche Minimalzahl für eine eigene Initiative gerade noch zusammenbrachten, den Kürzeren. Der Park stand dem Publikum nach der Gräberräumung bereits im Sommer 1952 zur Verfügung, der Kinderspielplatz und das Freilichttheater wurden, nachdem alle Streitfragen abgeklärt waren, im Sommer 1956 der Öffentlichkeit übergeben.

VII. Verkehr

1. Rheinbrücken und Fähren

Sowohl die am 15. Juli 1882 eingeweihte Johanniterbrücke als auch die am 2. September 1934 eröffnete Dreirosenbrücke entstanden beide nicht wie üblich auf Antrag der Behörden, sondern nach einer von den Stimmbürgern des Kantons Basel-Stadt mit eindrucklichem Mehr angenommenen Initiative. Der Abstimmung vom 3. Juni 1877 mit 2566 Ja gegen 1312 Nein kam nicht nur wegen des Resultates besondere Bedeutung zu; es war nämlich zugleich das erstemal, daß in Basel vom 1875 gewährten Initiativrecht Gebrauch gemacht wurde. Noch deutlicher sprach das Ergebnis der Abstimmung vom 11./12. Juli 1931: den 6882 Ja standen bloß 76 Nein gegenüber. Diese Abstimmungszahlen zeigen jedoch nicht, wie lange und wie zäh vorher gekämpft worden war. Das Äußere St. Johann-Quartier mußte sich wegen der für solche Auseinandersetzungen zu niedrigen Zahl von Stimmberechtigten jeweils darauf beschränken, die Befürworter zu unterstützen. Den Bau der Johanniterbrücke trieb ein hauptsächlich großbaslerisches Komitee unter dem Vorsitz von Großrat Dr. A. Huber, dem Besitzer der stadtbekannten gleichnamigen Apotheke bei der Mittleren Brücke, voran. Für die Dreirosenbrücke setzten sich vor allem Kleinbasler Kreise ein; an

der Spitze des Initiativkomitees, das die 7444 Unterschriften übrigens bereits im Sommer 1925 einreichte, stand der Architekt und Großrat Hans Leu. Beide Brücken verkürzten Tausenden den Weg zur Arbeitsstätte; sie brachten aber auch einen vorher unbekannten, starken Querverkehr, dem das Straßennetz nicht überall völlig gewachsen war.

Der Volksentscheid zugunsten einer Johanniterbrücke war die Antwort auf den Großratsbeschluß vom Sommer 1876, nur die Wettsteinbrücke zu erstellen und angesichts der angespannten Finanzlage bei der ebenfalls in Aussicht gestellten unteren Brücke nur den Streit über den Standort abzubauen, das heißt die Schanzenstraße dem Petersgraben vorzuziehen. Mit dem Bau beauftragte der Große Rat Ende Juni 1879 die Firmen Holzmann aus Frankfurt und Benkiser aus Pforzheim, die soeben die Wettsteinbrücke vollendet hatten, was verschiedene Einsparungen ermöglichte. Die Brücke erhielt vier Pfeiler und fünf Bogen aus gewalztem Eisenblech von etwas über 42 m Länge. Sie erinnerte stark an die Pariser Seinebrücken. Die Strecke zwischen den Widerlagern maß 225,315 m, dazu kamen noch rund 150 m Zufahrtsrampen. Die Höhe betrug 12,6 m, die Fahrbahnbreite 7,6 m, die Breite eines Trottoirs 2,5 m; die Breitenmaße entsprachen den Abmessungen der Wettsteinbrücke. Die Kosten beliefen sich auf etwas über zwei Millionen Franken. Bald nach dem Ersten Weltkrieg genügte die Fahrbahn dem Verkehr nicht mehr. Eine Verbreiterung wurde wohl erwogen, aber wegen des Baus der Dreirosenbrücke und des Ausbaus der Wettsteinbrücke aus finanziellen Gründen zurückgestellt. Am 19. März 1964 bewilligte der Große Rat einen Kredit von 10,9 Millionen Franken für den Bau einer auf zwei Pfeilern ruhenden Betonbrücke mit den Bogenweiten von 59 m, 137,3 m und 64 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 14 m und die Trottoirbreite 3,2 m. Die Arbeiten wurden der «Arbeitsgemeinschaft Johanniterbrücke» anvertraut, die aus den Firmen Ed. Züblin & Cie. AG, F. Bertschmann, E. Reimann und Ulrich Stamm besteht. Die Bauleitung liegt in den Händen der Ingenieure E. & A. Schmidt. Die Bauarbeiten begannen am 16. Dezember 1964, Ende Juni 1966 konnten die auf beiden Seiten der alten Brücke erstellten Hälften vollendet werden und wenige Tage später den Verkehr übernehmen. Darauf erfolgte der Abbruch der alten Brücke mit Ausnahme der beiden äußeren Pfeiler, die auch der neuen Brücke dienen. Nach dem Zusammenschieben der Halbbrücken und dem Einfügen der Mittelpartie wird die neue Johanniterbrücke wahrscheinlich Ende 1967 vollendet sein.

Name und Lage der Dreirosenbrücke gehen auf die vorne erwähnten Planungsarbeiten um die Jahrhundertwende zurück. Vergeblich versuchte der Quartierverein des Äußeren St. Johann-Quartiers Ende 1905, mit einer Eingabe den Regierungsrat zu veranlassen, die während des Baus der neuen

Mittleren Brücke aufgestellte Notbrücke als Dreirosenbrücke weiter zu verwenden. Vor dem Bau des Rheinhafens Kleinhüningen stand eine Straßenbrücke zur Diskussion, die auch das von den Bundesbehörden geforderte, im Bahnhof St. Johann abzweigende Hafenbahngleise hätte tragen sollen. Als die Eidgenossenschaft 1919 auf Ersuchen Basels diese Strecke preisgab, fiel selbstverständlich die angebotene Bundessubvention dahin, und damit war das Schicksal der Brücke besiegelt. Die 1925 eingereichte Initiative wurde vom Großen Rat sofort erheblich erklärt, aber die Behörden nahmen den für Krisenjahre mit sechs Millionen Franken doch recht teuren Auftrag nur zögernd an die Hand. Ende November 1930 erhielt die Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN), die den bekannten Schweizer Architekten, Prof. Salvisberg, zu Rate gezogen hatte, am internationalen Wettbewerb unter 76 Teilnehmern den ersten Preis und den Bauauftrag. Die Bauarbeiten begannen im Oktober 1931. Beide Pfeiler stehen 75 m vom Widerlager entfernt und haben unter sich einen Abstand von 105 m.

Jeder der beiden Brücken war der Bau einer etwas rheinaufwärts gelegenen Fähre vorausgegangen. Bedeutend wichtiger als die am 7. Juli 1862 eröffnete und heute noch vorhandene Totentanz- oder Klingentalfähre war die Schlachthaus- oder Johanniterfähre, die vom 27. Juli 1897 bis zum Einweihungstag der Dreirosenbrücke zwischen der Offenburgerstraße und dem Elsässerrheinweg pendelte. Sie wurde wie die übrigen Fähren vom Basler Kunstverein betrieben und wies stets die größte Passagierzahl auf; im Jahre 1921 zum Beispiel benützten von den 751 050 Fahrgästen aller Basler Fähren 514 984 die Schlachthausfähre. Im Dezember 1897 mußte der Betrieb wegen des niedrigen Wasserstandes eingestellt werden, bis das Baudepartement einige gefährliche Felsen wegsprengen ließ. Ende 1907 wagte der Quartierverein ein Gesuch an die Behörden zu richten, man solle, wenn man schon keine Dreirosenbrücke erstellen wolle, auf der Schlachthausfähre den Gratisbetrieb einführen und dem Quartier diesen mittelalterlichen Wegzoll ersparen. Das Gesuch war nicht ganz vergeblich, der Kunstverein führte nämlich äußerst preiswerte Abonnemente ein. Im Frühling 1908 wurde das Seil mit Rücksicht auf die Schifffahrt höhergestellt. Am 18. November 1917 durchschnitten Nachtbuben das Seil und demolierten den Steg. Von schweren Unfällen blieb die Schlachthausfähre glücklicherweise verschont.

2. Polizeiposten

Der «Polizeiposten St. Johann», der bis 1934 im reizenden, zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts errichteten Polizeigebäude gerade innerhalb des

Stadttors untergebracht war, blieb trotz verschiedenen Eingaben an die Behörden stets ein Nebenposten. Das Polizeidepartement zog es vor, die durch die Ausdehnung der Stadt nötig gewordenen größeren Posten nicht in unser Quartier hinein, sondern in die Nähe des Spalenquartiers zu stellen, was einen weiteren Aktionsradius ermöglichte. 1880 wurde der Posten beim Spalentor gebaut, 1915 folgte derjenige im Gebäude des Kantonschemikers an der Kannenfeldstraße. Die schlechten Finanzverhältnisse des Kantons zwangen das Polizeidepartement 1923, nicht gerade zur Freude der Bevölkerung, den Nachtdienst im St. Johannposten aufzuheben. Erst der Verkehr der Dreirosenbrücke brachte eine Aufwertung und die Verlegung ins Gebäude Voltastraße 30, also in die Unterstation des Elektrizitätswerkes. Als dieses den Raum selbst benötigte, verlegte man ihn nochmals, und zwar im Jahre 1955 in den Neubau Elsässerstraße 51. Inzwischen war 1950 der Posten beim Spalentor geschlossen worden; das Gebäude diente bis zu seinem Abbruch im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Botanischen Gartens den Autofahrprüfungsexperten als Unterkunft.

Aus den Mitteilungen der Tagespresse geht hervor, dass die Zahl der Mordaffären und spektakulären Verbrecherjagden im Äußeren St. Johann-Quartier gering ist, häufiger sind Meldungen über Diebstähle und Sachbeschädigungen. Vor der Überbauung bis zur Landesgrenze waren Überfälle auf Heimkehrer vom und ins Elsaß verhältnismäßig zahlreich. Besonders gefürchtet waren bis 1870 die Soldaten aus der Kaserne Hüningen, die oft in Uniform und mit dem Seitengewehr nach Basel kamen und im Zorn von ihrem Säbel Gebrauch machten. Eines der tragischsten Ereignisse war für die Polizei der Tod der sechzehnjährigen Wirtstochter Hedwig Stutz im Juni 1911. Sie hatte den Auftrag, Bier zum St. Johannposten zu tragen und wurde dort von einem mit einer geladenen Pistole manipulierenden Polizeimann unabsichtlich erschossen.

3. Straßenbahn und Autobus

Anfangs Dezember 1874 besprachen die «Basler Nachrichten» das erste städtische Bahnprojekt. Es handelte sich um eine normalspurige, mit Dampf betriebene und vom Straßenverkehr völlig getrennte Stadtbahn, die dem St. Johann-Quartier eine Rheinbrücke auf der Höhe des Stadttors und einen Tunnel von der Klingelbergstraße zum Fischmarkt gebracht hätte. Eine billigere Variante sah eine Ufergalerie vom geplanten Münsterbergtunnel bis zum St. Johannstor vor, ein anschließender Halbkreis hätte die Linie bei der Milchsuppe an die Elsässerbahn angeschlossen. Die Behörden traten

auf derartige Ideen nicht ein. Ende August 1879 schlug der Bahningenieur Buri ohne Erfolg eine Pferdetramlinie Schifflande-St. Johannstor-St. Ludwig vor, und zwar eine normalspurige, da so zwei Pferde nebeneinander ziehen konnten. Im Juni 1885 bewarb sich ein «ausländischer Petent» beim Regierungsrat vergeblich um die Konzession für eine Dampfstraßenbahn vom Totentanz nach St. Ludwig. Zur Freude unseres Quartiers wurde das 1887 eingereichte Konzessionsbegehren für eine «Normalspurdampfstraßen-eisenbahn» Schützenmatte-Allschwil-Hegenheim-Bartenheim ebenfalls abgelehnt.

So war der 1877 von Carl Lemius in St. Ludwig mit einer Vierplätzerkutsche eingeführte Personenverkehr zwischen St. Ludwig und der Schifflande außer den Droschken das erste und für etliche Jahre das einzige dem Äußeren Quartier zur Verfügung stehende Verkehrsmittel. Die Kutsche wurde bald durch einen größeren Wagen und schließlich durch einen sogenannten Tramomnibuswagen ersetzt. Lemius zog sich 1898 zurück und überließ den Betrieb bis zur Eröffnung der elektrischen Straßenbahn dem Basler Fuhrhalter Richard Soder. Die 1881 von der Fuhrhalterei Imhoff eröffnete und im März 1883 von Julius Settelen übernommene «Tram Omnibus Gesellschaft» spielte in unserem Quartier eine geringe Rolle; die Kurse Stadtcasino-Milchhüsli (Missionsstraße) wurden beim Inhaberwechsel wegen mangelnder Frequenz aufgehoben.

Selbst die Basler Straßenbahnen, welche den Betrieb 1895 aufnahmen und ihren Namen erst 1946 in Basler Verkehrsbetriebe abänderten, gingen behutsam vor. Zuerst kam die am 10. Mai 1897 eröffnete und anfänglich einspurige Linie vom Kohlenberg bis zum Ende der Missionsstraße an die Reihe. Sie führte auf der anderen Seite über den Aeschenplatz bis zur Schulhausstraße in Birsfelden und bekam bei der Einführung der Liniennummern im Jahre 1902 die bis heute gebliebene Zahl 3. Die doppelspurige Verlängerung durch die Burgfelderstraße bis zum Eingang des Kannenfeldgottesackers wurde am 12. Juni 1906 eröffnet. Die Missionsstraße erhielt das zweite Geleise im Herbst 1908, drei Jahre nach dem Teilstück Kohlenberg-Gewerbeschule, wo eine Kreuzungsstation gewesen war; die Spalenvorstadt folgte 1917. Verschiedene Gesuche, man möge das vom Gottesackereingang auf der Straße weiterführende lange Abstellgeleise ebenfalls betreiben, waren erfolglos. Erst im Winter 1929/30 übernahm der Staat zur Milderung der Arbeitslosigkeit den Straßen- und Geleiseausbau bis zur heutigen Endhaltestelle; die Betriebsaufnahme fand am 15. Mai 1930 statt. Die Steigungen erforderten bis zur Einführung der Vierachser im Jahre 1951 den Einsatz besonders starker Motorwagen, von 1897 bis 1912 der Serie 27—40 (8—21) und anschließend der Serie 137—151 (56—70).

Die eigentliche Quartierlinie wurde trotz verschiedener Eingaben noch später erstellt. Am 30. Juni 1900 begann der Verkehr auf der zwischen dem St. Johannstor und der Hünigerstraße bereits doppelspurigen Linie vom Totentanz bis zur Landesgrenze St. Ludwig. Am 20. Juli folgte das kurze und erste ausländische Stück bis zum alten deutschen Zoll, also bis vor den Bahnübergang der Reichsbahnlinie St. Ludwig-Hünigen; die Bahngesellschaft verweigerte eine Geleisekreuzung, obwohl St. Ludwig eine Delegation zum Landesstatthalter Fürst Hohenlohe in Straßburg entsandt hatte. Zwei Monate lang bestand die einzige Verbindung mit dem übrigen Tramnetz aus einem dem Publikum nicht zur Verfügung stehenden Geleise über die Johannerbrücke zur Kleinhünigerlinie in der Klybeckstraße. Im September war dann auch die neue Marktgasse erstellt, was den Abbruch aller Häuser zwischen der Schwanen- und der Kronengasse erfordert hatte, und damit der Betrieb bis zum Marktplatz möglich. Vom 15. Oktober an verkehrten die Kurse von St. Ludwig bis zur Güterstraße, bis 1932 mit der Linienbezeichnung 5. Ende 1903 wurde die kurze Ausweichstelle bei der Landesgrenze auf 140 m verlängert, um die Zollrevisionen zu erleichtern. Der weitere Ausbau auf Doppelspur fand wie folgt statt: 1908 St. Johannis-Vorstadt, 1912 äußere Elsässerstraße, 1935 Blumenrain. Anfangs Juni 1908 erhielt die Haltestelle beim St. Johannstor die eiserne Wartehalle der Birseckbahnstation am Aeschenplatz; sie wurde 1930 auf den Platz verschoben und Ende 1954 durch ein neues Gebäude ersetzt.

Am 17. Dezember 1910 konnte die Zweiglinie und zweite ausländische Strecke Hünigerstraße-Hünigen eingeweiht werden. Das Geleise auf Schweizerboden war schon über ein Jahr lang betriebsbereit gewesen, aber das Machtwort aus Berlin und Straßburg kam später als erhofft. Die Kurse verkehrten zuerst bis zum Tor, woran bis 1961 ein Abstellgeleise erinnerte, nach einer Woche auch bis zum Barfüsserplatz. Von 1911—14 fuhr hier die Allschwilerlinie 6, von 1914—32 die Morgartenringlinie 9. Von 1932—39 bediente die Linie 5 die Hünigerstrecke und wurde auf der Stammlinie durch die Linie 18 ersetzt. Die Nummern 15 und 25 tauchten in der Elsässerstraße im Jahre 1930 auf.

Ein halbes Jahr nach der Eröffnung der Hünigerlinie, am 1. Mai 1911, folgte die Inbetriebnahme der Verlängerung in St. Ludwig von der Eisenbahn bis zur katholischen Kirche. Die Erhöhung des Bahnkörpers und eine Straßenunterführung mit Tramlinie waren erst nach langem Hin und Her zustandegekommen. Die ansässigen Geschäftsleute sahen eben die Basler Straßenbahn nicht so gerne und hatten übrigens auch bei der Aufhebung der Linie die Hand im Spiel. 1912 befürwortete der Basler Große Rat das Begehren Hünigens auf Verlängerung seiner Linie nach Neudorf, aber der

Erste Weltkrieg ließ dieses Projekt in Vergessenheit geraten, genau wie den Wunsch nach einer Abzweigung zum Bahnhof St. Ludwig. Beim Kriegsausbruch wurde der Betrieb jenseits der Grenze eingestellt. Am 1. Oktober 1915 begann auf beiden Linien ein Pendelbetrieb, der, von einigen Unterbrüchen abgesehen, bis zum 1. Juni 1923 dauerte. Während des Zweiten Weltkrieges ruhte der Verkehr im Elsaß völlig. Die 1936 erstellte Spitzkehre mit Abstellgeleise in der Schlachthofstraße, damals noch Kohlenstraße, erhielt dadurch eine ihr nicht zuge dachte Aufgabe. Erst nach acht Jahren eröffneten die Basler Verkehrsbetriebe mit französischem Personal einen Pendelbetrieb auf den beiden im Besitz der betreffenden Gemeinden befindlichen ausländischen Strecken. Er dauerte in St. Louis vom 1. August 1947 bis 31. Dezember 1957 (ohne Nummer) und in Huningue vom 14. Juli 1947 bis 12. April 1961 (Nummer 7, ab 1951 25). Die erwähnte Spitzkehre wurde 1948 durch eine Schlaufe ersetzt.

Auf der sogenannten Ringlinie, bis 1924 Linie 2 und seither Linie 1, war der Betrieb zwischen dem Centralbahnhof und dem Ende des Spalenrings am 10. September 1902 aufgenommen worden. Die erste Verlängerung führte in unser Quartier; seit dem 29. Juli 1904 konnte man durch die Kannenfeldstraße fahren. Die zweite Verlängerung begann beim gleichzeitig erstellten Kannenfeldplatz und mündete nach der Entenweid- und oberen Hüningerstraße in die Elsässerstraße ein. Vom 26. Juli 1913 an war diese sehr belebte Straßen- und Tramkreuzung, die den Haltestellennamen Lysbüchel trug, Endstation der Ringlinie. Die rangierenden oder wartenden Tramwagen behinderten den Verkehr auf sehr unangenehme Weise. Am 20. Dezember 1934 fuhren die Wagen erstmals nicht mehr durch die Hüningerstraße, sondern durch die Voltastraße und über die Dreirosenbrücke zur Mustermesse. Auch diese Route wurde nochmals abgeändert; nachdem der Große Rat im Januar 1962 den Bau des Luzernerringviaduktes beschlossen hatte, mußte vor dem Bau der Brücke die Tramlinie von der Voltastraße in die Gasstraße verlegt werden.

Schließlich gehört zu unserem Quartier noch die am 3. Juli 1966 aufgehobene, vom Schützenhaus zum Badischen Bahnhof führende Teilstrecke der Linie 2. Es ist hier nicht möglich, die von 1898 bis 1922 dauernde Vorgeschichte in allen Einzelheiten zu schildern. Im Vordergrund stand der Wunsch des Quartiers nach dieser Verbindung. Die Behörden hingegen arbeiteten mit Rücksicht auf die Bedenken der Professoren im Bernoullianum Pläne für eine Linie durch den St. Johannis-Ring aus. Auf dem nicht benützten Brückengeleise fuhr seit dem 1. April 1916 die neue Linie 12 von der Klybeckstraße über den Totentanz zum neuen Zeughaus. Über den Bau beschluß der Linie 2 und den Auszug der Physiker aus dem Bernoullianum

sind wir bereits orientiert. Die Bauarbeiten begannen auf beiden Seiten des Rheins anfangs 1922. Die Kleinbasler Seite wurde am 1. Juni 1923 mit Kursen der Line 1 eröffnet, das zweite Brückengeleise und die Großbasler Strecke folgten am 15. Juli 1924. Da die als Ersatz gedachte Autobuslinie 33 vom Schützenhaus nicht wie die Straßenbahn zum Bahnhof, sondern zur Wanderstraße fährt, war das Quartier von der Umstellung nicht besonders begeistert. Beinahe schien es, als habe sich Basel für den gegen den Willen der Behörden erkämpften Bau der Straßenbahn in einem günstigen Augenblick rächen wollen. Die übrigen Autobuslinien sind die am 1. Dezember 1950 eröffneten Doppellinien 37/38, die den Kannenfeldplatz bedienen, die am 20. Juni 1957 eröffnete Flughafenlinie 50 und die seit dem 20. Oktober 1958 zum Wasenboden fahrende Linie 39.

4. Die Industriegeleise

Die mit dem Güterbahnhof St. Johann verbundenen Industriegeleise stehen unter der Aufsicht des Kantons. Sie wurden zuerst vom Finanzdepartement verwaltet, aber zwischen 1906 und 1908 schrittweise dem Dreispitzverwalter übergeben. Der Staat schloß mit jedem Benützer einen besonderen Vertrag ab. Da neue Kunden die verschiedenen Besitzer der bereits bestehenden Strecke entschädigen mußten, gestaltete sich das Abrechnungswesen äußerst kompliziert. Im Jahre 1920 verbesserten Streckenrückkäufe durch den Kanton die Lage; es gab jedoch neben dem auch für den Unterhalt sorgenden Staat immer noch verschiedene private Besitzer, Mitbesitzer und gebührenpflichtige Benützer. 1912 gestattete der Regierungsrat dem Dreispitzverwalter Iselin die Mitgliedschaft im Verein Schweiz. Verbindungsgeleisebesitzer unter der Bedingung, nicht in den Vorstand einzutreten.

Das erste, vom Großen Rat bewilligte Industriegeleise diente vom 1. August 1882 bis zum 22. August 1903 dem Gaswerk. Die Reichseisenbahnen willigten nur ein, weil Basel ihnen gestattete, die Züge mit ihren Lokomotiven von St. Ludwig ins Gaswerk zu führen. Die Strecke begann auf dem ursprünglichen Bahntrasse und bog in die Gasstraße ein; an der Elsässerstraße war ein Halt zur Aufnahme des Zollbeamten aus dem Lysbüchelposten einzuschalten. Der Bau des St. Johannbahnhofs bedingte eine Verlegung in die Voltastraße, die alte Strecke wurde aufgehoben und zum Besitz der Anstößer geschlagen. Die Schweizerischen Bundesbahnen waren in den ersten Jahrzehnten nicht geneigt, den Zubringerdienst zu besorgen; das Gaswerk kaufte sich deshalb 1902 und 1907 je eine Lokomotive für sich und den erst jetzt möglich gewordenen Viehverkehr zum Schlachthof.

Über weitere Geleise orientierte der Regierungsrat den Großen Rat in einem Ratschlag vom 10. Januar 1901; er bemerkte darin, er sei dazu nicht verpflichtet, möchte aber für dieses neuartige Unternehmen doch der Genehmigung sicher sein. Rasch angefangen und immer wieder erweitert wurden die drei noch heute bestehenden Anlagen in der Vogesenstraße, zum Lager des Allgemeinen Consumvereins und im Gebiet der Kohlenstraße. Nach der Eröffnung des Rheinhafens war die letztgenannte die weitaus wichtigste Verbindung. Hingegen unterblieb das auf der anderen Seite des Bahnhofs geplante Industriegeleise nach Allschwil, übersichtlich eingezeichnet ist es auf dem Stadtplan von 1933. Bis 1922 war Land für eine Verlängerung des Vogesenstraßengeleises bis zur Pestalozzistraße reserviert worden. Ein späterer, zum Rheinhafen führender Schlachthofanschluß fiel aus finanziellen Erwägungen und im Hinblick auf die erwartete Verlegung beim Bau der Dreirosenbrücke weg.

5. Das Kanalhafenprojekt

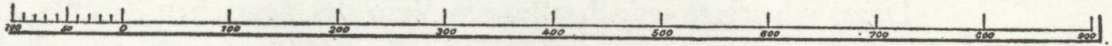
Kurz vor dem Beginn der Rheinschiffahrt versuchten sowohl Basel als auch die wegen der Getreidetransporte stark interessierte Eidgenossenschaft, von Deutschland die Erlaubnis zur Verlängerung des Hünigerkanals nach Basel zu erhalten. Die Angelegenheit wurde 1895 spruchreif, als sich die deutschen Behörden gezwungen sahen, den wegen der eingetretenen Vertiefung des Strombettes gefährdeten Rheinwasserzufluß in den Kanal zu verbessern, und zu diesem Zwecke zuerst die Stauung des Rheins beabsichtigten, sich aber nach der Einsprache Basels mit der Tieferlegung des 1824—34 von Frankreich erstellten, auch der Schiffahrt offenen Speisekanals begnügten.

Basel betrieb die Projektstudien mit fieberhafter Eile; Behörden, Handelskammer und der Handels- und Industrieverein bildeten gemischte Spezialkommissionen. Am 21. Mai 1896 billigte der Große Rat das bisherige Vorgehen, und schon einen Monat später gewährten die eidgenössischen Räte einen Subventionsbeitrag von einer Million Franken. Es lagen zwei brauchbare Projekte vor. Eines sah zwei 700 m lange Hafenbecken zwischen der Elsässerstraße und der Bahnlinie vor, das andere je zwei Hafenbecken zu beiden Seiten der Hünigerstraße. Große Schwierigkeiten bereitete die Wasserzufuhr, der Gedanke eines beim Schlachthof abzweigenden Rheinwasserspeisekanals wurde bald zugunsten großer Pumpanlagen aufgegeben. Kurze Zeit war der projektierte Hafen auf dem Stadtplan bereits eingezeichnet.

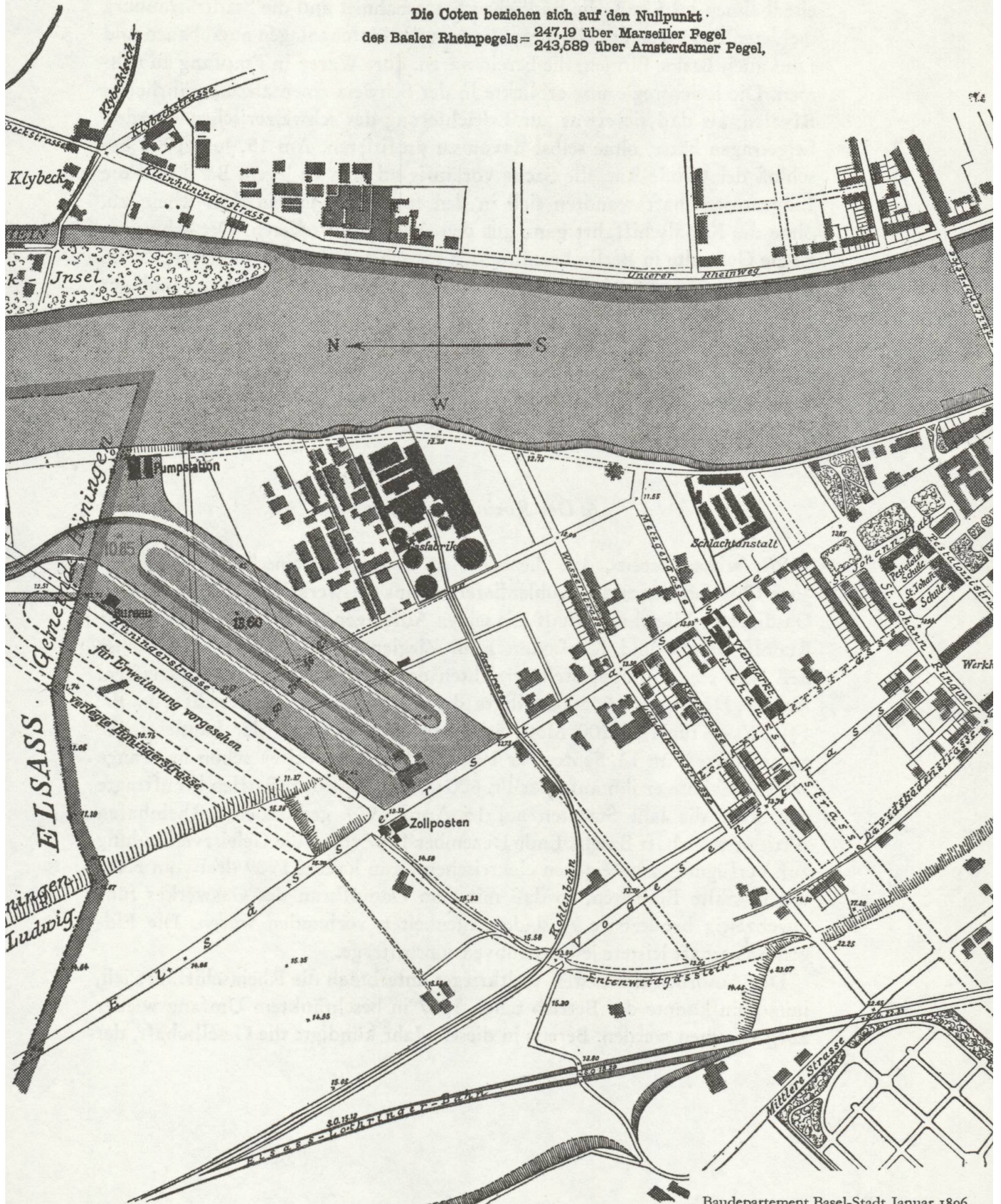
Uebersichtsplan der Rheinufer

zwischen Hüniger Schiffbrücke und Johanniterbrücke.

Mafsstab 1: 5000



Die Coten beziehen sich auf den Nullpunkt
des Basler Rheinpegels = 247,19 über Marseiller Pegel
243,589 über Amsterdamer Pegel,



Eines der beiden Kanalhafenprojekte

Baudepartement Basel-Stadt Januar 1896.

Dann scheiterte jedoch alles am Veto des deutschen Reiches. Die heftigsten Proteste stammten aus Hünigen und Mülhausen, aber auch die Reichseisenbahnen im Elsaß, die Badischen Staatsbahnen und die Stadt Straßburg meldeten Bedenken an. Hünigen begann die Hafenanlagen auszubauen und fand auch Basler Firmen, die bereit waren, dort Waren in Empfang zu nehmen. Die Reichsregierung erblickte in der Schweiz einen allzu gefährlichen Rivalen, als daß sie etwas zur Erleichterung des schweizerischen Handels beigetragen hätte, ohne selbst davon zu profitieren. Am 19. Juni 1902 beschloß der Große Rat, die Sache vorläufig ad acta zu legen. Basel und die Eidgenossenschaft wandten sich in den folgenden Jahren dem Rhein zu, ohne die Kanalschiffahrt ganz aus den Augen zu verlieren. Der schweizerische Gesandte in Berlin bemühte sich zwischen 1903 und 1907 vergeblich, wenigstens die Erlaubnis zum Bau eines SBB-Geleises in den Hüniger Hafen zu erhalten. Am 18. April 1914 schrieb der kaiserliche Statthalter im Elsaß den Bundesbehörden plötzlich und ohne Begründung, einem schweizerischen Zufahrtsgeleise stehe nichts mehr im Wege. Man kann sich heute fragen, ob dieses Angebot nicht im Zusammenhang mit den Kriegsvorbereitungen stand.

6. Der Rheinhafen St. Johann

Wir wissen bereits, daß die heute so wichtige Rheinschiffahrt anfangs Juni 1904 mit der ersten Kohlenlieferung ans Gaswerk ihren Anfang nahm. Gasdirektor Miescher verhalf mit seinen Aufträgen den Ideen von Ingenieur Rudolf Gelpke und Kaufmann Emil Ziegler zum Durchbruch. Miescher ließ bald eine Landungsstelle errichten und einen Dampfkran anschaffen. Am 14. Dezember 1905 bewilligte der Große Rat einen Kredit von Fr. 148 000.— für eine 200 Meter lange Hafenanlage von der Landesgrenze an aufwärts. Am 13. September 1906, als die Bauarbeiten schon im Gange waren, erhöhte er ihn auf über Fr. 600 000.—. Mit dem Betrieb beauftragte der Staat die laut Statuten am 15. April 1907 gegründete «Rheinhafen Aktiengesellschaft Basel». Ende Dezember 1907 stand die Geleiseverbindung zur Verfügung, zum eigenen elektrischen Kran kamen 1909 drei vom Kanton bezahlte Einheiten, so daß mit dem Dampfkran des Gaswerkes fünf gleichzeitig benützbare Ausladegelegenheiten vorhanden waren. Die Eidgenossenschaft leistete jeweils Subventionsbeiträge.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges unterbrach die Rheinschiffahrt jäh, immerhin konnte der Betrieb schon 1917 in beschränktem Umfang wieder aufgenommen werden. Bereits in diesem Jahr kündigte die Gesellschaft, der

es wohl an wirklichen Fachleuten fehlte, den Vertrag; die Nachfolge übernahmen ab 1. Januar 1919 die Schweizerischen Bundesbahnen. Nachdem der hölzerne Lagerschuppen am 6. Juli 1918 abgebrannt war, entschloß sich der Große Rat im November 1919 zum Bau einer unterkellerten Werfthalle, eines Bürogebäudes an der Hüningerstraße, einer Werkstatt, einer Personalunterkunft und eines fünften elektrischen Krans. Der sechste wurde 1920 bewilligt. Mit den Hafengebäuden eröffnete im Frühjahr 1921 die «Kohlen- & Briketwerke AG» ihren Betrieb. Diese in der Nähe der Grenze gelegene Privatfirma erhielt die Kohle über eine zum Ufer führende Hochbahn. Absatzschwierigkeiten führten 1952 zur Produktionseinstellung und zum Verkauf des Geländes an die Firma SANDOZ AG und den Hafen.

Am 15. August 1923 fiel während eines Orkans ein Kran in den Rhein. 1924 erstellte man eine der damals hochmodernen pneumatischen Getreideumschlagsanlagen; sie wurde 1939 in eine wirtschaftlichere sogenannte Redleranlage umgebaut und später entfernt. Erst 1929 beschloß der Regierungsrat, den hölzernen Zaun, der die ganze Anlage umgab, durch eine Backsteinmauer zu ersetzen. 1932 fiel der zu tief stehende Dampfkran dem Kembserstau zum Opfer, der höhere Wasserstand brachte dem Hafen jedoch große Vorteile. Das freigewordene Gaswerkareal ermöglichte den Bau von Lagerhäusern und Silogebäuden, die innert kurzer Zeit die ganze Gegend völlig veränderten. Von 1946 bis 1948 wurde die Uferbefestigung erneuert und mit einem Tiefquai versehen, in den folgenden drei Jahren entstand die Tankanlage. Die Krane kamen 1949 in den Besitz der Benutzer. 1961/62 schließlich ließen die Behörden das Straßen- und Geleisenetz neu anlegen.

VIII. Private Betriebe

Der älteste industrielle Privatbetrieb im Äußeren St. Johann-Quartier ist die *Brauerei à Wengen*, Elsässerstraße 13, welche einst besonders wegen ihres Reisbiers stadtbekannt gewesen war. 1840 hatte der Bierbrauer Karl Meyer das Brauhaus bauen und 1844 einen Lagerkeller hinzufügen lassen; 1859 übernahm Albert à Wengen Brauerei und Wirtschaft. Am 12. August 1868 meldeten die «Basler Nachrichten», à Wengen sei vom Kellermeister der englischen Königin Victoria für die Bierlieferungen während des Luzerner Aufenthaltes der Herrscherin auserwählt worden. Als besondere Attraktion für Sonntagsspaziergänger und Vereine galt der auf Ostern 1883 von Dekorationsmaler R. Weiss mit zahlreichen Wandbildern geschmückte neue große Saal. Am 1. Oktober 1897 ging der Betrieb in den Besitz der

Brauerei Cardinal über. Die neue Firma führte nur noch die Wirtschaft weiter und vermietete das Brauhaus an eine Bad- und Waschanstalt. 1924 wurde das Areal mit dreistöckigen Wohnhäusern überbaut, eines davon erhielt die alte Hausnummer 13.

1860 kaufte Gaswerkdirektor Dollfuss auf eigene Rechnung unmittelbar neben der neuen Gasanstalt ein Landstück, auf welchem er zur Verwertung der Nebenprodukte aus der Gaserzeugung die erste chemische Fabrik in unserem Quartier errichtete. Es gelang ihm, seine beiden Schwiegersöhne für die Mitarbeit zu gewinnen, 1862 Theodor Oswald und 1864 Robert Lepetit. Wie wir wissen, mußte Dollfuss 1868 auf die Leitung des Gaswerks verzichten. Er verlegte seinen Wohnsitz nach Solothurn und verkaufte die chemische Fabrik an seinen Neffen Charles Couleru. Dieser veräußerte den Betrieb bereits drei Jahre später an die Gründer der Firma *Durand & Huguenin AG*, die sich auch heute noch mit der Herstellung von Farbstoffen beschäftigt.

Andere in dieser Zeit gegründete Firmen konnten sich nicht behaupten. Die *Aktiengesellschaft Gebrüder Bloch* erhielt im April 1873 vom Kleinen Rat die Erlaubnis, der vor kurzem erstellten Kerzen- und Seifensiederei ein Haut- und Fellager anzugliedern; ihr Konkurs ist uns aus dem Kapitel über die Wasenmeisterei bereits bekannt. Im August 1877 eröffnete die *Basler-Dampf-Chocolade-Fabrik* von J. Ottesen-Geering an der Elsässerstraße 49 ihren Betrieb, allerdings nur für wenige Jahre. Im Frühjahr 1881 geriet die junge Firma *Kolb & Heitz*, Schlosser- und Schmiedegeräte, an der Vogesenstraße 81 in Konkurs. Die Zimmerei *Wilhelm Hübscher, Sohn*, an der Elsässerstraße 29 erlitt dasselbe Schicksal, sie wurde bekanntlich im März 1883 vom Staat an der Gant für den Viehhof erworben; dem väterlichen Geschäft gerade innerhalb des St. Johannstors blieb ein derartiges Ende hingegen erspart. Einige Konkurse standen im Zusammenhang mit den «Übelständen bei Bauspekulationen», über die der Große Rat im Herbst 1884 eingehend diskutierte, allerdings war die Krise, welche in Basel so viel Schaden gestiftet hatte, damals bereits vorüber.

Am 1. Juli 1886 begann, übrigens mit bloß zehn Arbeitern, der Betrieb im zweifellos weitaus bedeutendsten Unternehmen unseres Quartiers und einem der größten der Stadt Basel überhaupt, dessen Name heute in aller Welt bekannt ist. Die Firma nannte sich zuerst Kern & Sandoz, nach dem in Bülach geborenen Chemiker Dr. Alfred Kern und dem aus Les Ponts-de-Martel stammenden Kaufmann Edouard Sandoz, die beide in einer Basler chemischen Fabrik tätig gewesen waren und sich nun entschlossen, gemeinsam die Herstellung von Farbstoffen an die Hand zu nehmen. Es ist hier natürlich nicht möglich, die Geschichte der Firma, die in der 1961 erschie-

nenen, aufschlußreichen Schrift «75 Jahre SANDOZ» festgehalten ist, nachzuerzählen. Nach dem plötzlichen Tode von Dr. Alfred Kern im Jahre 1893 führte sein Geschäftspartner die Firma unter dem Namen «Sandoz & Cie» weiter, und als er sich 1895 aus gesundheitlichen Gründen zurückziehen mußte, wurde der Name in «Chemische Fabrik vormals Sandoz» abgeändert. Die heutige Bezeichnung «SANDOZ AG» stammt aus dem Jahre 1939. Das Werk blieb von Rückschlägen stets verschont. Während des Ersten Weltkrieges konnte der Umsatz auf das Zwanzigfache erhöht werden. 1917 erfolgte die Gründung einer pharmazeutischen Abteilung und wenige Jahre später eines Departementes für übrige Chemikalien. Die Jubiläumsschrift vermerkt besonders die Verdienste der Direktoren Dr. Hans Leemann und Prof. Dr. Arthur Stoll, die beide 1923 auf verantwortungsvolle Posten berufen wurden. Die Baugeschichte ist äußerst kompliziert, bereits 1890 berichtete die Presse von einer Erweiterung. Die ersten Gebäude befanden sich auf einem verhältnismässig schmalen Landstück zwischen der Fabrikstraße und dem Rhein, welches stadtwärts an die Firma Durand & Huguenin und auf der Gegenseite noch etliche Jahre ans offene Land grenzte. Später dehnte sich das Fabrikareal bis zur Hünigerstraße und zu den beim Rheinhafen bereits erwähnten Kohlen- und Briketwerken aus. Über die Käufe von Staatsland, die einmal zu einer Volksabstimmung führten, sind wir bereits orientiert. Das auffallendste Bauwerk der letzten Jahre ist das zwischen 1963 und 1965 errichtete, 73 Meter hohe Pharmagebäude. Die Zahl der Arbeitnehmer des Stammhauses stieg bis zum Jahre 1910 auf 313 an, betrug 1935 1170 Personen und 1966 6103 Personen.

Zwischen der Gründung der Firma Kern & Sandoz und den häufigen Betriebseröffnungen um die Jahrhundertwende entstanden bloß drei kleinere Firmen. Die *Pâtisserie St. Jean* mit ihrer «fabrique de Leckerli» von C. Juncker an der Elsässerstraße 14 ist heute dem Quartier als Bäckerei Simon bekannt. Die *Seifenfabrik* des beim Straßenbau erwähnten Großrates Fritz Ziller an der Mülhauserstraße 70 befindet sich, nicht mehr in ihrer ursprünglichen Gestalt, im Besitz der «Schweizerischen Ferment AG». Auf dem wegen der Kanalhafenprojekte und des Güterbahnhofes sehr wichtig gewordenen Gebiet zu beiden Seiten der äußersten Elsässerstraße ließ sich 1898 als eine der vier ersten die Firma *Blankenhorn & Cie* nieder, welche sich mit dem Champagnerhandel befaßte. Das Geschäft, Elsässerstraße 170, wird heute unter dem Namen «Strub Mathiss & Co» betrieben.

Die Geduld der großen Firmen, die sich für die neue Geschäftslage interessierten, wurde, besonders wenn sie schon Land gekauft hatten, auf eine harte Probe gestellt, da die Behörden die Erteilung von Baubewilligungen so lange verweigerten, als definitive Beschlüsse über den Bahnhof und den

Kanalhafen fehlten. Das Gelände zwischen der Elsässerstraße und der Bahnlinie kam in den Besitz des *Allgemeinen Consumvereins beider Basel (ACV)* und der *Chemischen Fabrik Schweizerhall*. Beide begannen mit den Bauarbeiten im Jahre 1898. Der ACV eröffnete am 1. Januar 1899 das Brennmateriallager, 1901 das Mineralwassergeschäft, 1903 die Werkstätte, 1906 das Petrollager und 1911 die Lager für Obst und Gemüse. Das Milchgeschäft konnte hingegen nicht hier gebaut werden, da die SBB keine Milchtransporte bis in den St. Johannbahnhof führen wollten. 1919 folgten Lagerbauten und die Garage für den schon damals bedeutenden Lastwagenpark. Die 1926 eröffnete Großbäckerei wurde 1935 mit elektrischen Öfen ausgerüstet und zählte darauf zu den größten Bäckereien in Europa. Der Eröffnungstag des neuen Warengeschäftes fiel auf den 27. Oktober 1956, und die neue Getränkeabteilung wurde im Sommer 1958 schrittweise dem Betrieb übergeben. Auch die Chemische Fabrik Schweizerhall erweiterte 1955 die bestehende Anlage; auffallend ist der über 50 Meter hohe Siloturm.

Auf der anderen Seite der Elsässerstraße folgte der Firma Blankenhorn & Cie bald die Eisenwarenhandlung *Ernst Schoch & Cie* und etwas später die Papierfabrik *J. G. Liechti & Cie*. Die weitaus größte Bedeutung erlangte die am 26. Oktober 1908 eröffnete, uns vom Schlachthofkapitel her bekannte Großschlächtere *Samuel Bell, Söhne AG*, seit 1911 Bell AG. Im Juli 1913 nahm sie das im In- und Ausland bewunderte Kühlhaus in Betrieb, welches ihr erlaubte, die in der ganzen Schweiz zerstreuten Filialen (1914 waren es 130) mit einwandfreier Ware zu bedienen. Für den Versand standen hundert eigene Eisenbahnkühlwagen zur Verfügung. 1924 kaufte die Bell AG das Areal der Firma Liechti auf, welche im folgenden Jahr unter dem Namen Elco nach Neuallschwil zog, 1930 erwarb sie dasjenige der Firma Schoch. Der bedeutendste Neubau der letzten Jahre ist das im Juni 1962 eingeweihte Personalhaus.

Damit ist die industrielle Entwicklung des Quartiers im Grunde genommen charakterisiert. Es fehlt der Raum, hier sämtliche Firmennamen zu erwähnen, doch ist das auch nicht nötig, weil Adreßbücher und Handelsregister genaue Auskünfte erteilen. Einige Betriebe, die dem Quartier besonders vertraut sind, seien aber noch angeführt. Der *Allgemeine Consumverein* eröffnete im März 1900 an der Mülhauserstraße 40 eine Großmetzgerei; diese wurde im Mai 1958 in den Neubau an der Hagenaustraße verlegt. Die 1905 gegründete *Genossenschaft für Häute- und Fettverwertung* an der Mülhauserstraße 22 mußte 1956 wegen der Erweiterung der Dampfzentrale den Beschluß fassen, ebenfalls einen Neubau im Wasenboden zu erstellen. Geschäftsverlegungen aus einem anderen Stadtteil kamen mehrmals vor. So zog 1910 die Ofen- und Metallwarenfabrik *Affolter, Christen*

& Co. AG von der Dornacherstraße an die Voltastraße, zur gleichen Zeit die Metallwarenfabrik *Heinrich Bertrams* aus der Utengasse an die Vogesenstraße. 1922 verlegte die Firma *Lais, Köhli & Co.*, Metallkonstruktionen (heute Lais AG), ihr Werk von der St. Alban-Vorstadt an die damalige Kohlenstraße, und 1931 die Altstoffverwertungsfirma *Robert Lottner* das ihre vom Allschwilerplatz neben den Bahnhof St. Johann. Hier gegründet wurde 1901 die Elektrofirma *G. Meidinger*, seit 1903 an der Maiengasse, und 1917 nahm die *Sauerstofffabrik Weinmann*, die Vorgängerin der Carba, an der Kohlenstraße den Betrieb auf. Die *Rheinhafenfirmen* konnten sich erst nach der Verlegung des Gaswerkes niederlassen, frühestens 1933 (Allg. Rheintransport AG, Rheinisches Lagerhaus AG mit dem brasilianischen Konsulat, Roba AG, St. Johann Lagerhaus, Rheinsilo AG, Speditions AG, Plüss-Staufer AG). Zum Schlusse sei noch festgehalten, daß schon vor der Überbauung und dann bis ins zwanzigste Jahrhundert hinein eine Reihe von Kiesgruben ausgebeutet wurden; wichtige befanden sich in der Nähe des Kannenfeldplatzes, auf dem Bahnhofareal und zu beiden Seiten der Elsässerstraße unmittelbar nach der Kreuzung Hüningerstraße.

Nicht industrielle Privatbetriebe gibt es fast keine. Wie erwähnt, erinnert die Jungstraße an den Medizinprofessor Carl Gustav Jung, den Schöpfer der «*Anstalt zur Hoffnung für schwachsinnige Kinder*» und, nebenbei bemerkt, Großvater des uns besser bekannten gleichnamigen Psychologen. Da die Geschichte dieser Anstalt im Jahrbuch «*Z'Rieche*» (1965) von A. Kobelt eingehend geschildert worden ist, begnügen wir uns mit dem Hinweis, daß sie vom 10. Oktober 1867 bis 17. Oktober 1905 an der Elsässerstraße 23 beheimatet war. Der Bau eines Hauses für 25 Zöglinge und der Kauf eines großen Gartens in der Richtung der heutigen Jungstraße waren dank Spenden ermöglicht worden, mit denen Gönner dem 1864 verstorbenen Gründer ein bleibendes Denkmal setzen wollten. Seit 1905 befindet sich die Anstalt in Riehen.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, mehrheitlich mit finanzieller Unterstützung des Staates, verschiedene *Altersheime*. 1957 und 1963 konnten Gebäude der Adullam-Stiftung an der Mittleren Straße eingeweiht werden, ebenfalls 1957 die Alterssiedlung Luzernerring. 1965 folgte das Altersheim der Baptistengemeinde am St. Johannis-Ring.

IX. Die Bewohner

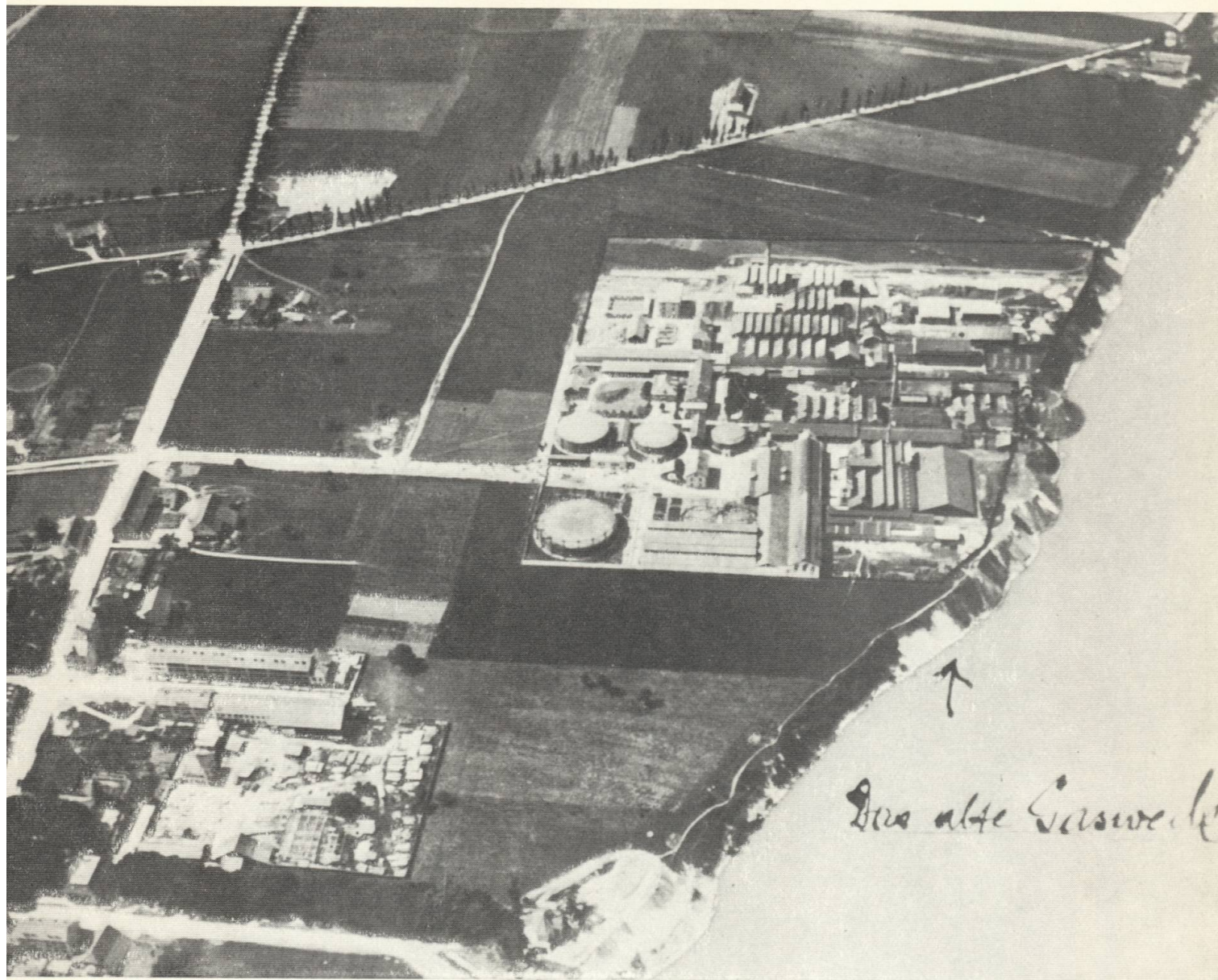
Schon mehrfach ist angedeutet worden, daß das Äußere St. Johann-Quartier nicht zu den verwöhnten Lieblingskindern der Stadt Basel gehört. Die vergeblichen Klagen über die Zuteilung sämtlicher unbeliebter Betriebe erschienen in der Presse schon früh. «Das St. Johann-Quartier als Stiefkind» lautet der Titel eines Artikels in den «Basler Nachrichten» vom 26. Februar 1859, in welchem der Verfasser den Entzug des Bahnhofs und den Bau des Zuchthauses als schlechtes Tauschgeschäft bezeichnete. «Für keinen Stadtteil ist so wenig getan worden», lesen wir im gleichen Blatt am 2. Dezember 1871, als die Stadtmauer hier noch immer nicht fallen wollte. Am 14. Mai 1885 heißt es, das St. Johann-Quartier habe nun genug, es solle einmal ein anderes Viertel erhalten.

Es schien den Behörden natürlich zweckmässiger, alle weniger angenehmen Einrichtungen der Stadt an einem Ort zu konzentrieren, statt sie zu verzetteln. Angesichts des häufigen Westwindes wäre der östliche Stadtrand für die meisten Betriebe allerdings geeigneter gewesen als unsere Gegend, doch waren die Bodenpreise der unfruchtbaren Ebene im Lysbüchelgebiet am niedrigsten.

Ausgesprochen schädlich für das Aussehen des Quartiers erwies sich die im Gegensatz zur Straßenerstellung planlose Überbauung mit Häusern in der großen Ebene. Über fünfzig Jahre lang wurde in jeder Straße irgendwo gebaut, überall gab es häßliche Brandmauern, ungepflegte Landparzellen und schadhafte Fahrbahnen. Der zugewanderten Bevölkerung fehlte somit der nötige Anreiz, ihrerseits für spezielle Ordnung zu sorgen, so daß den Behörden der Unterhalt der staatlichen Anlagen zeitweise auch schwerer fiel. Besonders rücksichtslos verhielten sich jene Leute, die hier arbeiteten, aber nicht hier wohnten. So mußte die Straßenbahnverwaltung noch im Jahre 1920 in der Bekanntmachung Nr. 2524 dem Personal verbieten, die Giebelwand des Restaurants zum Alten Zoll bei der Haltestelle Lysbüchel als Bedürfnisanstalt zu benützen und ihm das dort befindliche Pissoir in Erinnerung rufen. Diese Zustände gehören heute der Vergangenheit an.

Die Bewohner unterschieden sich nicht von anderen Außenquartieren; neben zahlreichen Schweizern aus allen Landesgegenden gab es viele Elsässer, Deutsche und Italiener. Als die dritte Elsässerbahnlinie gebaut wurde, diskutierte der Quartierverein die Frage, ob so viele Südländer tragbar seien.

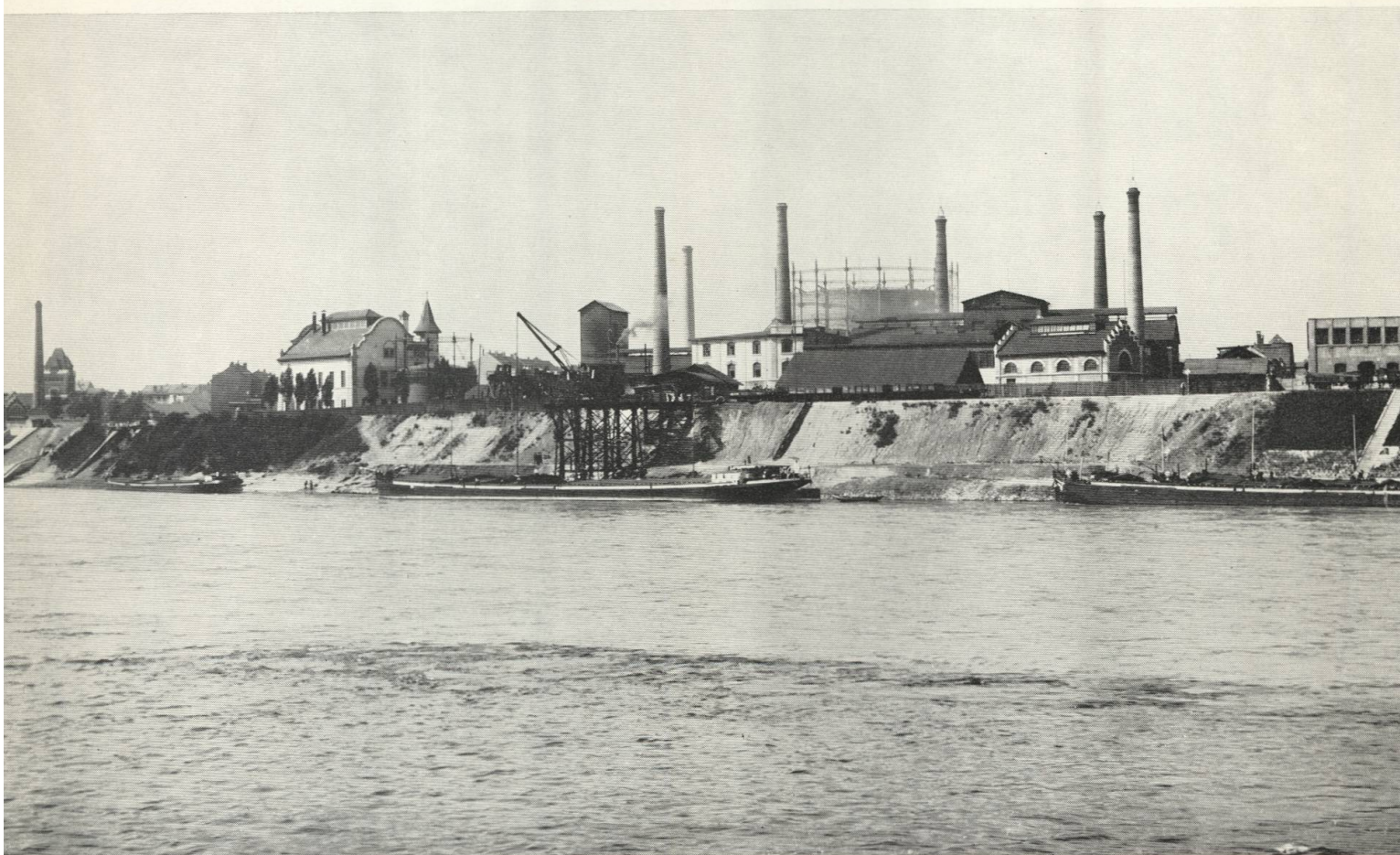
Die unwohnliche Atmosphäre, für die nicht einfach ein bequemer Sündenbock gefunden werden kann, trug seinerzeit wesentlich dazu bei, die Unzufriedenheit der ansässigen und der nur hier ihr Brot verdienenden Arbeiterschaft zu fördern; sie förderte aber auch das Gefühl der Überlegenheit in



13 Photographie aus dem Ballon Urania, 1895



14 Die Firma Kern & Sandoz, 1886



15 Gaswerk, erste Hafenanlage mit Dampfkran

anderen Stadtteilen. Aufrufe zu Streikkundgebungen, die in unserem Gebiet im Sommer 1897 begannen und im Februar 1930 mit einem Straßenkampf zwischen den sozialdemokratischen und kommunistischen Parteigenossen in einer für die Arbeiterschaft besonders tragischen Form noch einmal einen Höhepunkt erreichten, fanden in diesem Wohnklima bestimmt offenere Ohren als in einer sogenannten Gartenstadt. Die Hauszeitung Nr. 1 der Firma SANDOZ AG berichtet von einer der wenigen amüsanten Streikepisoden: der spätere Diktator Benito Mussolini soll während eines Bauarbeiterstreikes, um das Jahr 1909, auf dem Bauplatz des Eckhauses Elsässerstraße/Lichtstraße eine Rede an seine Maurerkollegen gehalten haben.

Wertvolle Auskünfte über die politischen Verhältnisse vermittelt die Geschichte der Stadt Basel von Paul Burckhardt. Um 1885 gab es im St. Johann-Quartier einen konservativen, einen freisinnigen und einen sozialdemokratischen Quartierverein. Die beiden letzteren waren stets tonangebend, das Kräfteverhältnis änderte jeweils im gleichen Maß wie im Kanton. Keiner Partei wäre es eingefallen, ihr Hauptquartier in unsere Gegend zu verlegen.

1919 ließ der Staat erstmals Wohnbaracken für Minderbemittelte erstellen. Sie standen an der Burgfelderstraße, eine von ihnen genau auf der Einmündung der Dammerkirkstraße, und wurden 1929 entfernt. 1946 entstand als Übergangslösung eine Wohnbarackensiedlung an der äußeren Elsässer- und Hüningerstraße. Nach der Volksabstimmung vom 20./21. November 1948 konnten dann an der Kreuzung der beiden Straßen, im ehemaligen Kiesgrubenareal, kommunale Wohnbauten errichtet werden. Private Gesellschaften und Genossenschaften für billige Wohnungen gab es bereits vor dem Ersten Weltkrieg. Die beiden ersten großen Wohnkolonien sind diejenigen an der Lenzgasse und im Wasenboden.

Zum Schluß darf festgestellt werden, daß im Äußeren St. Johann-Quartier verschiedene Vereine eine Tätigkeit ausüben, die dem Quartier zur Ehre gereicht. Die Existenz dieser Vereine war auch in den Jahren politischer Spannungen nie in Frage gestellt.

An die erste Stelle gehört in unserem Überblick der 1897 gegründete, neutrale *Quartierverein Äußeres St. Johann*. Erster Präsident war der Seifenfabrikant und Großrat Fritz Ziller. Die Fahnenweihe am 21. Juni 1900 wurde vom ganzen Quartier mitgefeiert, die Festrede hielt Regierungsrat Dr. David. Der Verein vermochte nicht bloß, Vertreter aller politischen und wirtschaftlichen Interessengruppen am runden Tisch zu vereinen, er setzte sich auch bis heute immer wieder für die Anliegen des Quartiers ein. Zahlreiche im Staatsarchiv liegende Petitionen aus älterer und neuerer Zeit legen davon Zeugnis ab. Seit 1938 wird die Bezeichnung «Äußeres» weggelassen.

Zwei Vereine sind bereits über hundert Jahre alt. Der *Männerchor St. Johann* wurde im November 1862 von einer Gruppe siebzehnjähriger ehemaliger Konfirmanden der Peterskirche gegründet. Bis 1913 nannte er sich *Alperösli*, kurz vorher war er dem eidgenössischen Sängerverein beigetreten. Die Pressekommentare lassen den Schluß zu, daß er bald zu den überdurchschnittlich guten Gesangsvereinen gehörte; er konnte es sich auch nach dem Zweiten Weltkrieg leisten, in großen ausländischen Städten aufzutreten. Der *Johanniterverein* besorgt ebenfalls seit 1862 die Durchführung des Jugendfestes. In den ersten Jahrzehnten bestand das Fest aus einem Nachmittagsspaziergang, der in einem Gasthaus endete; St. Ludwig und der Zoologische Garten scheinen sich besonderer Beliebtheit erfreut zu haben. Bereits damals trugen einige Kinder Kostüme. 1883 ersetzte der Verein den Spaziergang durch das sogenannte Milchtrinken. Während vierzehn Tagen in den Sommerferien konnten die Kinder bei einem Bauern im Quartier ein Glas Milch und ein «Weggli» beziehen. Der Brauch wurde später vom Spalenquartier nachgeahmt, bis 1896 die neu gegründete Pestalozzigesellschaft diese Aufgabe für alle Quartiere übernahm. Nach einigen Spielnachmittagen im Quartier war dann jahrelang das Gasthaus Neubad Trumpf. Die gegenwärtige Festordnung wurde nach dem Zweiten Weltkrieg eingeführt. Immer wieder bemühten sich freiwillige Hände, das große Kostümlager in Ordnung zu halten und wenn nötig zu erneuern.

Der *Turnverein St. Johann* wurde 1889 gegründet und nahm den Betrieb 1890 auf. 1895 folgte der *Wasserfahrverein St. Johann*, der sich 1925 den neuen Namen *Rhenania* zulegte; von diesem Zeitpunkt an führte er viel beachtete 1. Augustfeiern durch. Als erste Fasnachtsclique taucht 1898 die *à Wengen-Clique* auf, die wohl schon 1900 den Namen St. Johannclub trug. Die *J. B. Clique St. Johann* gibt es seit 1920.

Auf ein Verzeichnis der vielen kleineren und zum Teil auch kurzlebigen Vereine müssen wir verzichten. Wir nennen noch den 1911 gegründeten *Samariterverein St. Johann*. Unter Dr. med. Johanni, dem ersten und langjährigen Präsidenten, galt der Verein wegen etlichen großangelegten Katastrophenübungen auch außerhalb der Stadt Basel als Vorbild.

Damit sind wir am Ende unseres Überblickes angelangt. Wir haben uns wohl davon überzeugt, daß die in der Einleitung aufgestellte Behauptung, das Äußere St. Johann-Quartier lasse sich am wenigsten aus der neueren Geschichte Basels wegdenken, ihre guten Gründe hat. Möge unser Quartier die zahlreichen Aufgaben zum Wohle Basels auch in den kommenden Jahren zur allgemeinen Zufriedenheit ausführen dürfen. Möge Basel sich der Bedeutung dieses Quartier stets bewußt sein.

Abbildungsverzeichnis

- Umschlag* St. Johannstor von Südwesten, aquarellierte Federzeichnung des Wachsbossierers und Büchermaklers Daniel Schmidt, 1777, aus dem Stammbuch des Basler Kaufmanns Johann Rudolf Brandmüller (Historisches Museum Basel).
- Seite 9* St. Johannstor, Mitte 19. Jahrhundert, Federlithographie vom Kopf eines Briefbogens (Historisches Museum Basel).
- Seite 97* Ratschlag betreffend die Weiterführung des Hüniger Kanals bis Basel, 1896.
- Bild 1* Radierung von Rudolf Holzhalb nach einer Zeichnung von Emanuel Büchel, 1749. Gut sichtbar sind die untere und die obere Landstraße (Elsässer- und Missions-/Burgfelderstraße), die Zufahrten zu den Stadttoren, sowie die Hünigerstraße (mit Allee) (Historisches Museum Basel).
- Bild 2* Ausschnitt aus dem «Malerischen Plan der Stadt Basel» von Johann Friedrich Maehly, 1847. Man beachte die bereits bebaute spätere Missionsstraße, die Mittlere Straße, die zum Bahnhof (später Strafanstalt) führende Spitalstraße und die beiden Gottesäcker beim St. Johannstor (Historisches Museum Basel).
- Bild 3* Plan der Stadt Basel von J. H. Loeffel, 1862. Strafanstalt und Gasanstalt sind bereits eingezeichnet, gut sichtbar sind das Rebersche Landgut mit dem Pavillon und die beiden Gottesäcker. Die Vogesenstraße, das Eisenbahntrasse von 1844–60, trägt noch keinen Namen (Staatsarchiv Basel).
- Bild 4* Ansicht des «Davidsbodengutes» (Lothringerstraße Nr. 30), aquarellierte Dilletantenzeichnung, 1840 (Frau Dr. S. Tschudin-Schneider, Riehen).
- Bild 5* Marie Thérèse Charlotte, Tochter Ludwigs XVI. von Frankreich, vor dem Reberschen Landhaus. Aquatinta von Christian von Mechel. Die Vollmondstimmung und andere Einzelheiten lassen auf die nächtliche Weiterfahrt schließen, während der Begleittext (französisch, holländisch oder englisch) von der Ankunft spricht (Staatsarchiv Basel).
- Bild 6* Pavillon des Reberschen Landhauses. Photographie zwischen 1882 und 1900 (Staatsarchiv Basel).
- Bild 7* Am Klingelberg. Aquarell von Johann Jakob Schneider, 1875.
- Bild 8* Das Bienenhaus stand auf einer Wiese unmittelbar bei der Immengasse. J. Näf, ein bekannter Basler Bienenzüchter, führte in den 1880er und 90er Jahren das Geschäft «Zum Bienenkorb», Schneidergasse 1. (Gemälde im Besitz von Herrn Paul H. Schulthess, Basel).
- Bild 9* Großbasler Ufer mit Schuttdeponie und alter Johanniterbrücke. Photographie, wahrscheinlich 1882 (Staatsarchiv Basel).
- Bild 10* CHEMINS DE FER DE L'EST, BALE, Vue prise du Coteau de Bourgfelden, Farblithographie von A. Maugendre, gedruckt bei Auguste Bry, Paris, Mitte 19. Jahrhundert (Frau Dr. S. Tschudin-Schneider, Riehen).
- Bild 11* Photographie (Staatsarchiv Basel).
- Bild 12* Bauakten (Staatsarchiv Basel).
- Bild 13* Vom Ballon Urania am 16. 6. 1895 aufgenommene Photographie, 450 m über dem Gaswerk. Man beachte besonders: a) hinter dem Gaswerk die Firmen Durand & Huguenin, Kern & Sandoz, Bloch; b) Hüniger- und äußere Elsässerstraße noch mit Baumschmuck; c) die heute verschwundene erste Gasstraße; d) die Zollgebäude Lysbüchel bei der Einmündung der Hünigerstraße; e) die Schuttdeponie am Rheinufer; f) die Häuserreihe des Baumeisters Gregor Stächel an der Wasserstraße; g) die Bauernhöfe (Werkarchiv SANDOZ).
- Bild 14* Photographie von 1886 (Werkarchiv SANDOZ).
- Bild 15* Photographie um 1905 (Staatsarchiv Basel).
- Die Kosten für die Clichés wurden freundlicherweise von der SANDOZ AG übernommen.

Literatur

A. Ungedruckte Quellen aus dem Staatsarchiv Basel

| | | |
|-------------------|-----|---|
| Bau: | K: | Akten sämtlicher Straßen des besprochenen Gebietes |
| | S: | Kiesgruben |
| | T: | Badanstalt |
| | U: | 12 Johanniterbrücke 14 Rheinhafen St. Johann 15 Dreirosenbrücke |
| | Z: | Polizeiposten St. Johann |
| | BB: | die staatlichen Gebäude des Gebietes |
| | JJ: | 39 Spalengottesacker 43 Gottesacker St. Johann 44 Spitalgottesacker 55 Kannenfeldgottesacker 66 Johanneskirche 68 Antoniuskirche |
| | MM: | 24 Schulhäuser des Gebietes |
| Beleuchtung: | | H3, K1 |
| Eisenbahn: | | A17, B5, C, D, E, F, G |
| Elektrizität: | | B6 |
| Erziehung: | | LL23, K7 (Anstalt zur Hoffnung) |
| Land und Wald: | | C4 Wasenacker C10 Gesellschaft zur Mägd C15 Schrebergärten G4—5 Lysbüchelgut O1, O5 Weidgang |
| Post: | | R1 französische Post in Basel |
| Sanität: | | E 14—16 Wasenmeister O 3, 3a Kriegsfürsorgeamt Y 4 Brausebad St. Johann |
| Schiffahrt: | | H Hünningerkanal C8 Rheinfähren |
| Zoll: | | A |

B. Gedruckte Quellen

- a) die einschlägigen Ratschläge des Regierungsrates an den Großen Rat. Da es rund 1500 sind, ist ein genaues Verzeichnis hier nicht möglich.
- b) die einschlägigen Jahresberichte und Ratschläge der evangelisch-reformierten Kirche.

- c) die Basler Presse
Der Zeitraum vom 1.1.1849 bis zum 31.12.1954 wurde auf Grund der ausführlicheren Berichterstattung über Quartierfragen bis 1901 in den «Basler Nachrichten» und anschließend in der «National-Zeitung» täglich verfolgt. Zur Beurteilung wurden die übrigen Blätter herangezogen.
- d) Adreßbücher und Stadtpläne.

C. Darstellungen

Allgemeiner Consumverein in Basel 1907, 1920.
 Allgemeiner Consumverein beider Basel 1865—1940.
 Basel als Wohnort, Verkehrsverein 1909.
 Basler Jahrbuch, seit 1960 Basler Stadtbuch.
 Bell AG, Großschlächtereie 1908—33.
 Bernoulli August, Basels Mauern und Stadterweiterungen 1917.
 Burckhardt G., Basler Heimatkunde 1925 ff.
 Burckhardt Paul, Geschichte der Stadt Basel 1942.
 Bürgerhaus der Schweiz, Bd. 23.
 Bürgerspital Basel, 700 Jahre 1965.
 Eckenstein Ed., Geschichte der Bierbrauerei Basels 1902.
 Gas, Hundert Jahre... 1952.
 Guthertz Max, Geschichtl. Überblick der Abfallbeseitigung der Stadt Basel 1928.
 Iselin D. L., Geschichte des Dorfes Riehen 1922.
 Kaufmann Rudolf, Die bauliche Entwicklung der Stadt Basel, Neujahrsblatt 1948 und 1949.
 Kölner Paul, Anno Dazumal 1929.
 Kunstdenkmäler der Schweiz, Bd. 1.
 Laur-Belart Rudolf, Über die Colonia Raurica und den Ursprung der Stadt Basel 1957.
 Mauderli Otto, Beitrag zur Geschichte der Wohnungshygiene der Stadt Basel 1943.
 Müller C. A., Die Stadtbefestigung von Basel, Neujahrsblatt 1955 und 1956.
 Naun Josef, Zur Geschichte der gewerbehygienischen Bestrebungen in Basel 1935.
 Roth Paul, Die Straßennamen der Stadt Basel 1959.
 SANDOZ, 75 Jahre... 1961
 Siegfried Paul, Basel im neuen Bund, Neujahrsblatt 1925.
 Siegfried Paul, Basels Straßennamen 1921
 Stächelin und seine Familie, Grégor 1930.
 Unser Weg und Werk, Hauszeitung der SANDOZ AG 1947.
 Volkswirtschaftslexikon der Schweiz.
 Wackernagel Rudolf, Geschichte der Stadt Basel 1907 ff.
 Zollwesen, Das schweizerische..., Oberzolldirektion 1948.
 Z'Rieche, Jahrbuch 1965.

Verzeichnis der noch lieferbaren Neujaahrsblätter der GGG Basel

- 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
- 73. 1895 Faeh, Franz: Johann Rudolf Wettstein. Ein Zeit- und Lebensbild (Säkularerinnerung). 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 — Dasselbe. Zweiter Teil
- 78. 1900 — Dasselbe. Dritter Teil
- 81. 1903 Buser, Hans: Basel während der ersten Jahre der Mediation. 1803—1806
- 83. 1905 Vischer, Wilhelm: Basel in der Zeit der Restauration. 1814—1830
I. Die Jahre 1814 und 1815
- 84. 1906 — Dasselbe. II. Die Zeit von 1815—1830
- 86. 1908 Bernoulli, August: Basel in den Dreißigerwirren. Zweiter Teil
- 87. 1909 — Dasselbe. Dritter Teil
- 88. 1910 — Dasselbe. Vierter Teil
- 90. 1912 Burckhardt, Paul: Die Geschichte der Stadt Basel von der Trennung des Kantons bis zur neuen Bundesverfassung. 1833—1848
- 100. 1922 Heusler, Andreas: Basels Gerichtswesen im Mittelalter
- 101. 1923 Schwarz, Ferdinand: Isaac Iselins Jugend- und Bildungsjahre
- 103. 1925 Siegfried, Paul: Basel und die neue Eidgenossenschaft. Der Anschluß Basels an die Eisenbahnen. Basels Gesundungswerk
- 105. 1927 Jenny, Ernst: Basler Dichtung und Basler Art im 19. Jahrhundert
- 107. 1929 Schaub, Emil: Bilder aus der Sittengeschichte Basels im 18. Jahrhundert
- 108. 1930 Barth, Wilhelm: Basler Maler der Spätromantik. Böcklins Zeitgenossen und Nachfolger
- 110. 1932 Steiner, Gustav: Die Befreiung der Landschaft Basel in der Revolution von 1798

111. 1933 Heusler, Andreas: Gestalten aus der mittelalterlichen Reichs- und Schweizer-
geschichte
113. 1935 Schweizer, J.: Aus der Geschichte der Basler Kartaus
114. 1936 Roth, Paul: Die Reformation in Basel. 1. Teil: Die Vorbereitungsjahre 1525
bis 1528
116. 1938 Gessler, E. A.: Basler Wehr- und Waffenwesen im 16. Jahrhundert
118. 1940 Kaufmann, Rudolf: Die künstlerische Kultur von Basel von den Anfängen
bis zum Ausgang des Mittelalters
119. 1941 — Die künstlerische Kultur von Basel. Die Blütezeit
121. 1943 Roth, Paul: Die Durchführung der Reformation in Basel, 1529—1530
124. 1946 Burckhardt, Paul: Basel in den ersten Jahren nach der Reformation
125. 1947 Weber, Guido: Siegel im mittelalterlichen Basel
128. 1950 Moor, Max: Das Waldkleid des Jura
129. 1951 Burckhardt-Werthemann, Daniel: Matthäus Merian 1593—1650
132. 1954 Massini, Rudolf: Sir Luke Schaub
135. 1957 Grieder, Fritz: Basel im zweiten Weltkrieg
136. 1958 Wild, Paul: Basel zu Beginn des ersten Weltkrieges 1914 und 1915
137. 1959 Lanz, Hans: Basler Wohnkunst und Lebensart im 18. Jahrhundert
138. 1960 Im Hof, Ulrich: Isaak Iselin 1728—1782
139. 1961 Schanzlin, Hans-Peter: Basels private Musikpflege im 19. Jahrhundert
141. 1963 Vögelin, Hans Adolf: Basler Armeeführer vom Sonderbundskrieg bis zum
2. Weltkrieg
142. 1964 Stohler, Hans: Die Basler Grenze
143. 1965 Meier, Eugen A.: Basler Erzgräber, Bergwerksbesitzer und Eisenhändler
144. 1966 Müller, C. A.: Baselbieter Bau- und Siedlungsgeschichte von den Anfängen
bis zur Reformation
145. 1967 — Baselbieter Bau- und Siedlungsgeschichte von der Reformation bis zur
Mitte des 19. Jahrhunderts
146. 1968 Vögelin, Hans Adolf: Die Entwicklung des Äußeren St. Johann-Quartiers

