

**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

**Kapitel:** II.: Das Wachstum des Quartiers

**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:** 21.02.2026

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

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 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 Schlachstanstalt.

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 weitern 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 anderseits 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 Kreisdenken 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. Riggenbach 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 Baudepartement 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 Metzer- und der Lachenstraße oder das gewundene Ende des Luzernerringviaduktes sind bleibende Denkmäler dergestalter 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-Allgeier (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 Ratsherrn Karl Sarasin-Sauvin gehörende Lysbüchelgut, Elsässerstraße 183, in dem neben dem Landwirtschaftsbetrieb ein Heim für rekonvaleszente Kinder untergebracht war. Die Landfläche betrug 116 096 m<sup>2</sup> links und 10 204 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> haltenden Bauerngutes Schneider-Elmer an der Burgfelderstrasse 74. Nach fünfjährigen Verhandlungen war es dem Regierungsrat gelungen, den Quadratmeterpreis auf Fr. 9.50 zu senken, was als äußerst billig galt. Das neben dem 90 166 m<sup>2</sup> 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 Kehrichtverbrennungsanstalt aus dem Besitz der Erben Gregor Stächelin-Allgeier. Dieses zweite Schneider-sche 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 zugesetzte 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 Hüningerstraße. 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 stößen wir noch auf eine Strecke der kostspieligen, aber ausgezeichneten Zement-trottoirs, 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, spiegelte 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 Hüningerstraße wurden bereits 1863 festgelegt. 1882 erstellte das Baudepartement an Stelle der bei Regenwetter nicht mehr begehbar Seitenwege Trottoirs bis zur Gasstraße, gleichzeitig sorgte es durch Abgrabungen für ein gleichmäßiges Straßenprofil. 1883 erfolgte die Fortsetzung des Trottoirs bis zur Hüningerstrasse;

auf das Legen einer Wasser- oder Gasleitung glaubte man verzichten zu können. Als im Oktober 1886 auf dem Lysbüchel die Bährersche Liegenschaft, welche zehn Familien Obdach bot und deren Scheune für eine Hühnerzucht benutzt 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 Regierungsratsbeschuß vom 12. August 1908 ins Verzeichnis der täglich zu reinigenden Straßen aufgenommen worden war, widerfuhr diese Ehre der äußeren 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. Johanns-Ring wurde 1876 in Angriff genommen. Das Verbindungsstück zum Spalentor kam an die *Schönbeinstraße*, konnte jedoch erst 1885 verbreitert werden. Diese Korrektion 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 Korrektion 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 späteren 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 verbreiterter 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. Johanns-Rings erhielt anlässlich einer Korrektion 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 Milchhäusli, 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 unmöglich gemacht. 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 Straßenbahlinie 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. Johanns-Ring, wechselt der Straßennamen 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 unzweckmäßige 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. Johanns-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. Johanns-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 Bahntrassee 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. Johanns-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 Industrieleise 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 Lanskronstraße 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 Elsasserrheinweg; 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 *Lanskronstraße* zeigen, daß der Bau von Häusern dem Straßenbau vorausgehen konnte; die Passanten mußten dann mit Wagenspurenen und Fußwegelein 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 Mülhäuserstraße 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 Mülhäuserstraße 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 Impropriationen 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 Jahren 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 Ausnutzung 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 Mülhäuserstraße 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 *Außere 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 *Hagenastraße*. 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 Bahnhof-areal 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.

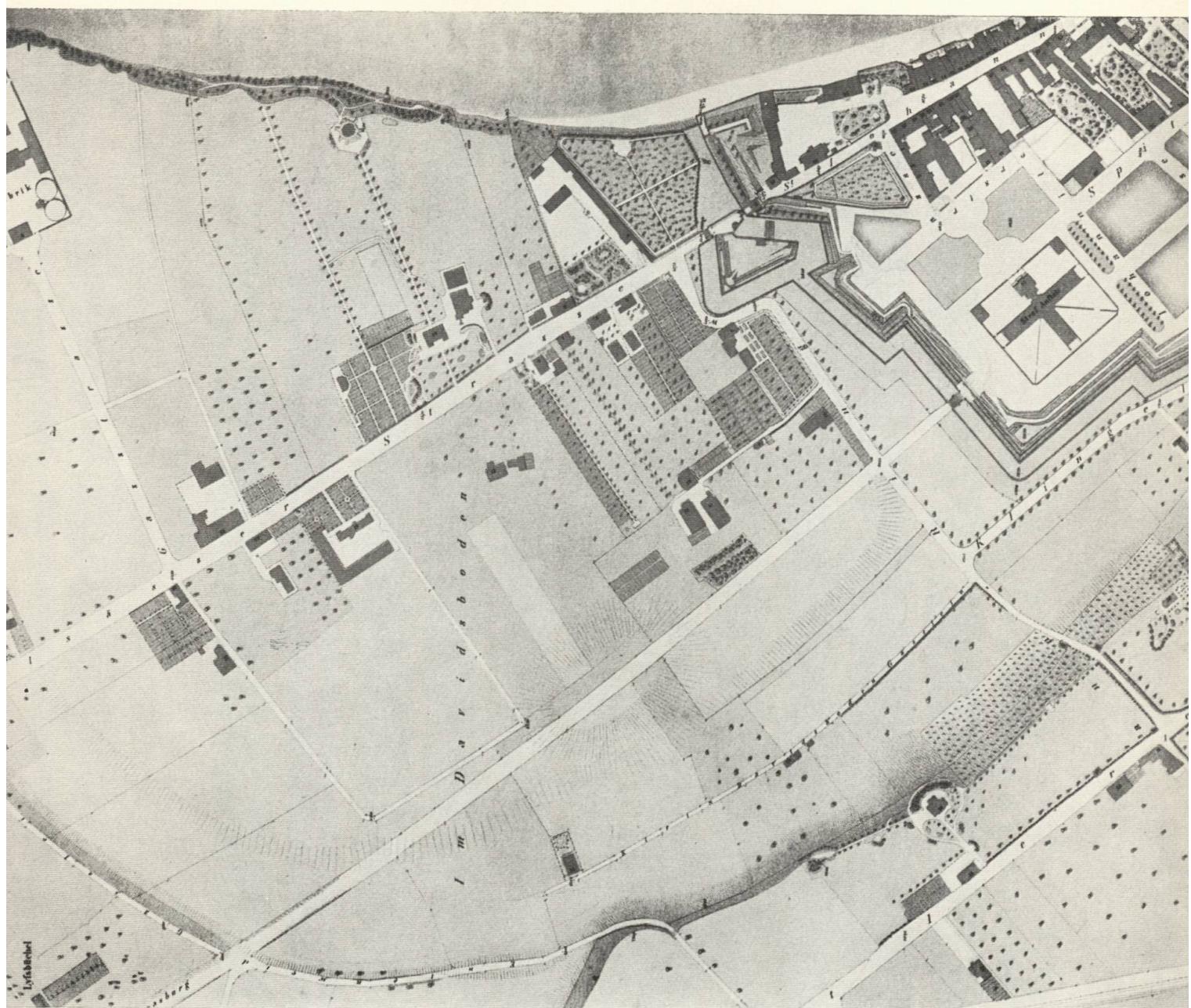
Speziell für Wohnkolonien baute man 1907 die *Lenzgasse* sowie 1920 und 1947 die Straßen *Im Wasenboden* und *In der Rosenau*. Ebenfalls dem Wohnbau diente das erwähnte Schneider-Elmersche Areal. Darauf entstanden im Jahre 1926 die *Septerstraße*, 1928 die *Glaserbergstraße* und von 1929 an die *Largitzen-* 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 Impropriation 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. Johansplatz* 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 näheren und weitern 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 müssen; 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 Kreiselverkehrs. 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 Metzerstraße, vor der Aufnahme des Autobusbetriebes neu, und zwar flacher profiliert werden. Von der Kreuzung *Elsässerstraße/Hüningerstraße*, 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