

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: VII.: Verkehr
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: 23.02.2026

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

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

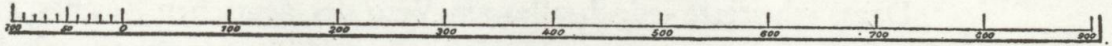
Kurz vor dem Beginn der Rheinschiffahrt versuchten sowohl Basel als auch die wegen der Getreidetransporte stark interessierte Eidgenossenschaft, von Deutschland die Erlaubnis zur Verlängerung des Hünigerkanals nach Basel zu erhalten. Die Angelegenheit wurde 1895 spruchreif, als sich die deutschen Behörden 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.

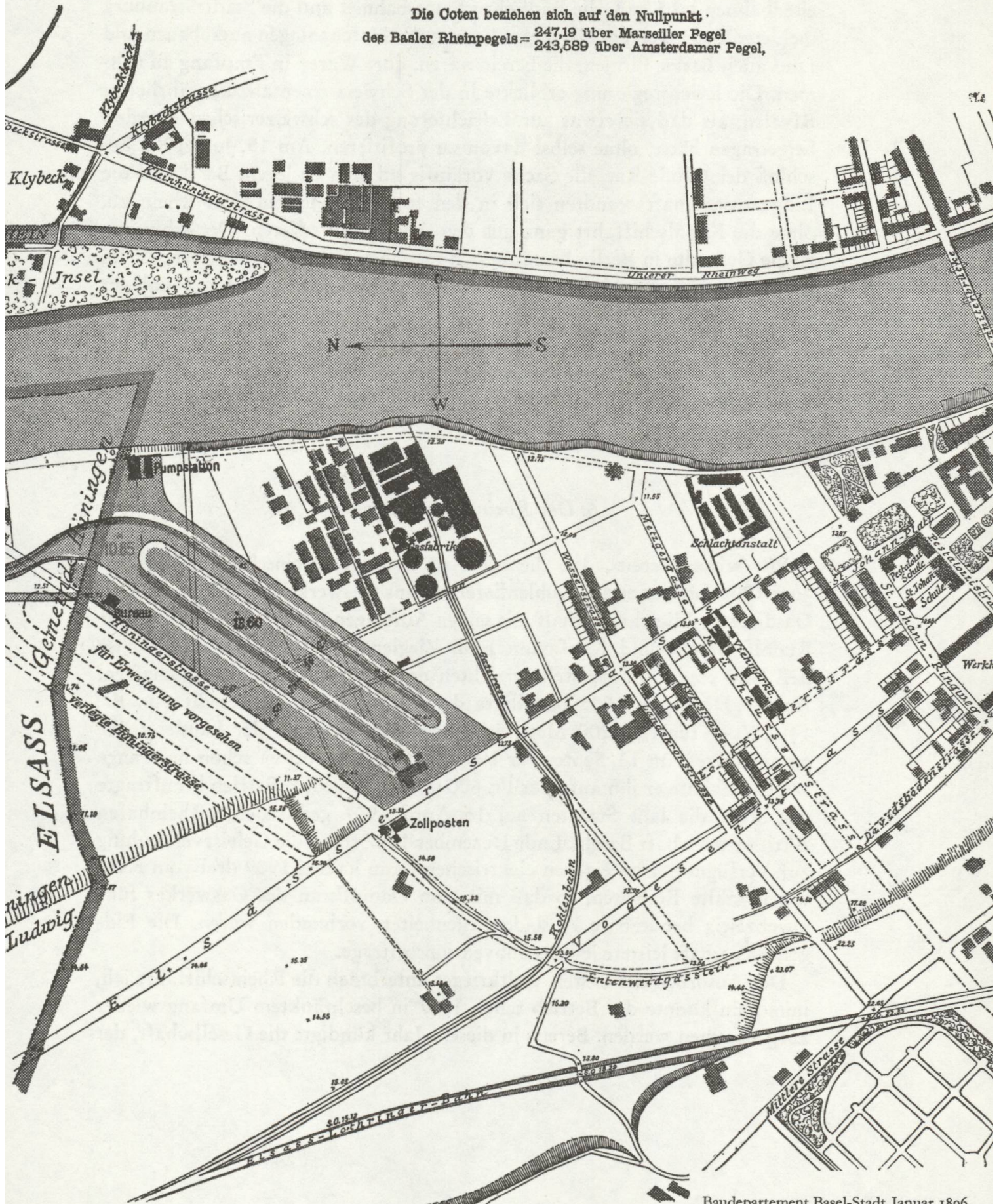
Uebersichtsplan der Rheinufer

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 Hünigerstraße, 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 Kemberstau 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