



Die beschleunigte Stadt

1856 – 1914

STADT
GESCHICHTE
BASEL

CHRISTOPH MERIAN
VERLAG

Die beschleunigte Stadt

Die beschleunigte Stadt

Basel 1856–1914

Eva Gschwind
Urs Hafner
Isabel Koellreuter
Oliver Kühschelm
Robert Neisen
Benedikt Pfister
Franziska Schürch

Herausgegeben
von Patrick Kury

Inhalt

- 8 Geleitwort zur Stadt.Geschichte.Basel

Patrick Kury

- 11 Einleitung: Zeitalter beschleunigten Wandels

Robert Neisen

18 Die eiserne Revolutionärin – Basel und die Eisenbahn

- 20 Gebremste Dynamik: Die Eisenbahnpolitik von 1844 bis 1913
33 Folgen des Eisenbahnbaus für Stadtentwicklung, Infrastruktur
und lokale Ökonomie
45 Chancen und Gefahren der neuen Technik
51 Egalitär und doch nicht gleich: Der Bahnhof als sozialer Ort

Benedikt Pfister

62 Alles neu! Menschen, Milieus und Quartiere

- 64 Ankommen: Neue Bewohnerinnen und Bewohner
74 *Basel als Tor zu den Kolonien*
77 Das jüdische Milieu: Vom Elsass in die Basler Quartiere
86 Das katholische Milieu: Prägend für Stadtleben und Stadtbild
97 Lebenswelten der Arbeiterschaft: Prekäre Verhältnisse
in der «Stadt der Arbeiter»
106 Annäherung trotz Konflikten: Religiöse und kulturkämpferische
Spannungen

Eva Gschwind, Benedikt Pfister

116 Von der Ratsherrenordnung zum modernen Staatswesen und zu neuer Machtverteilung

- 118 An allen Ecken und Enden gefordert: Wachsende Ansprüche
an den Staat
124 Radikale Machtverschiebung: Der ehrenamtliche
«Dienst an der Vaterstadt» hat ausgedient

- 132 *Demokratische Bewegungen in Zürich und Basel*
- 134 Neu am Verhandlungstisch – das ‹Volk›
- 141 Regieren, ohne zu herrschen:
Freisinnige Mehrheitsverhältnisse nach 1875
- 148 *Das Schlachtvieh im Fokus des Tierschutzes*
- 151 Die Macht im Blick: Aufstieg der Sozialdemokratie
und frühes ‹soziales Basel›

Urs Hafner

164 Konservative Kontinuitäten: Das Patriziat zwischen Bewahren und Erneuern

- 166 Anatomie einer Klasse
- 177 Republikanischer Konservatismus
- 184 Das Vergangene kultivieren
- 192 *Bei den «Wilden» im Zoo*
- 196 Die Philanthropie der Grossbürgerinnen

Oliver Kühschelm

210 Wirtschaft und Wirtschaften: Keine Industriellen ohne Dienstmägde

- 212 Was tun? An Fleiss und liberale Ökonomie glauben
- 217 Wirtschaft darstellen: Vom Zählen und Zeigen
- 224 *Der Wille zum statistischen Wissen*
- 233 Warum Basel? Die Gnade guter Lage und ihre Nutzung
- 237 Reich wie nie zuvor? Wachstum und Wohlstand,
Ausbeutung und Elend
- 241 Was tun mit dem vielen Geld? Grosse Banken
- 245 Viel, verwirrend, folgenreich: Moderne Risiken
- 250 Textiles Werken – das Zeitalter der Fabriken?
- 253 Wege und Abwege: Industrielle Pfade ins 20. Jahrhundert

Isabel Koellreuter, Franziska Schürch

260 Signaturen der Moderne: Die Stadt um die Jahrhundertwende

- 262 Ballone, Luft und Hochbauten: Die vertikale Ausdehnung der Stadt
- 266 *Blick durch den Sucher auf Menschen und Stadt:
Basler Fotograf:innen*
- 273 Viel mehr Verkehr! Der Aeschenplatz entsteht
- 280 *Der Landhof: Fussballplatz und Velodrôme*
- 283 Das Warenhaus und der Marktplatz: Konsumieren in der Grossstadt
- 292 Das untere Kleinbasel – von vielen belebt und gestaltet
- 296 *Lieber Feuer als Würmer: Debatten um die Einführung der Kremation*
- 302 Ein Stadtwald für alle – die Langen Erlen

313 Anhang

- 314 Quellen- und Literaturverzeichnis
- 325 Bildnachweis
- 327 Personenregister
- 330 Sachregister
- 334 Autorinnen und Autoren
- 335 Dank

Geleitwort zur Stadt.Geschichte.Basel

Von den ersten Siedlungsspuren bis ins 21. Jahrhundert: Die neue Stadtgeschichte erzählt in neun Einzelbänden sowie einem Überblicksband die lange und bewegte Geschichte von Basel und seinen Bewohnerinnen und Bewohnern von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Das Projekt Stadt.Geschichte.Basel ermöglichte Geschichtsschreibung unter ungewöhnlichen und kreativen Bedingungen. Konzipiert für ein breites Publikum, wurde die neue Gesamtdarstellung von professionellen Forschenden aus der Archäologie und den Geschichts- und Kulturwissenschaften verfasst. Sie entstand nah an der Forschung, ohne ein universitäres Projekt zu sein, getragen von staatlichen und privaten Geldgebern, entwickelt im Kontakt mit der Bevölkerung. Nicht zuletzt macht die neue Basler Geschichte als erste Kantonsgeschichte der Schweiz ihre Forschungsdaten unter <https://forschung.stadtgeschichtebasel.ch> langfristig frei zugänglich.

Die seit den 1980er-Jahren bestehende Idee, eine neue, zeitgemässe Geschichte Basels zu erarbeiten, griff der Verein Basler Geschichte 2011 zusammen mit dem Departement Geschichte der Universität Basel auf. Kurz zuvor hatten bereits verschiedene parlamentarische Vorstösse dasselbe Ansinnen formuliert. Der politische Wille folgte 2016 dieser Bewegung, indem der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt zwei Drittel der budgetierten Mittel sprach.

Ein Team von über fünfzig Forschenden und Mitwirkenden aus der ganzen Schweiz sowie aus Deutschland, Österreich, Frankreich und weiteren Ländern setzte das ambitionierte Projekt um. Die acht chronologisch angelegten Einzelbände, der neunte Band zum städtischen Raum sowie der Überblicksband waren in der Wahl ihrer thematischen Schwerpunkte wie auch in der Gestaltung ihrer Kapitelstruktur weitgehend autonom. Sie sollten den spezifischen Charakter ihres jeweiligen Zeitraums berücksichtigen und eigene Schwerpunkte setzen, ohne einem festgelegten Raster zu folgen. Wichtig war die Möglichkeit, neue Themen einzubringen, die in älteren Gesamtdarstellungen fehlen. Das Projekt setzte zudem Akzente in Hinblick auf die *Longue durée*, also epochenübergreifende Prozesse über alle Bände hinweg, sowie mit drei aktuellen Forschungsperspektiven aus der Archäologie und den Geschichtswissenschaften: «Verflechtung und Multi-lokalität», «Mensch und Nichtmensch», «Kontinuitäten und Diskontinuitäten».

Der Blick auf «Verflechtung und Multilokalität» eröffnet die Chance, die Stadt in ihren regionalen, überregionalen, internationalen und globalen Bezügen und Zusammenhängen zu verstehen. Die Frage nach dem Verhältnis von «Mensch und Nichtmensch» lässt die Stadt zum Raum werden, in dem Menschen, Tiere und Dinge koexistieren, sich aber auch konkurrenzieren und gegenseitig prägen. Die Frage nach «Kontinuitäten und Diskontinuitäten» verlangt schliesslich ein Nachdenken über epochale Zäsuren. Denn mit der Festlegung von Anfang und Ende wird auch der Gang der Erzählung bestimmt. So können wichtige Ereignisse oder Einschnitte wie zum Beispiel die Reformation, die Kantonstrennung oder die beiden Weltkriege als Beginn oder Abschluss einer Entwicklung begriffen werden. Daher wurde entschieden, die einzelnen Bände nicht durch scharfe Zäsuren voneinander abzugrenzen, sondern vielmehr beide Perspektiven – Beginn und Abschluss – durch zeitliche Überschneidungen präsent zu halten.

Aufgrund des grossen Engagements des Vereins, der Unterstützung durch die Regierung, die Universität, das Departement Geschichte und die Vindonissa-Professur des Departements Altertumswissenschaften sowie dank der grosszügigen Förderung durch den Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, verschiedene Stiftungen und Institutionen, Unternehmen und zahlreiche Einzelpersonen wurden die Voraussetzungen für die Erarbeitung einer neuen, umfassenden und zeitgemässen Darstellung der Geschichte Basels geschaffen. Dass diese schliesslich realisiert werden konnte, ist der ebenso kompetenten wie ungemein engagierten Arbeit aller Autorinnen, Autoren und Mitarbeitenden zu verdanken. Sie wurden dabei tatkräftig von den Herausgeberinnen und Herausgebern unterstützt, welche die inhaltliche Gesamtverantwortung für die einzelnen Bände trugen. Zusammen mit externen wissenschaftlichen Beraterinnen und Beratern brachten sie alle ihr Fachwissen, ihre Erfahrungen und Perspektiven samt einem hohen Mass an Engagement in das Projekt ein. Das Gleiche gilt für den Stiftungsrat, der mit grosser Verlässlichkeit dafür sorgte, dass die neue Stadtgeschichte gedeihen konnte. Nicht zuletzt gelang es dank der umsichtigen Arbeit der Projektleitung, das gleichermassen inhaltlich anspruchsvolle wie organisatorisch komplexe Projekt erfolgreich, termingerecht und in kollegialer Zusammenarbeit umzusetzen.

Zahlreiche Gedächtnisinstitutionen wie Archive, Bibliotheken, Museen und historische Vereine, darunter die Kantonale Denkmalpflege Basel-Stadt, die Archäologische Bodenforschung des Kantons Basel-Stadt, das Kantonale Grundbuch- und Vermessungsamt, das Historische Museum Basel und viele andere mehr, haben in vielfältiger Art und Weise zum Gelingen des Projekts beigetragen. Das Büro icona basel entwickelte eine Formsprache, die aktuelle Lesegewohnheiten

mit klassischen Gestaltungsprinzipien verknüpft, und der Christoph Merian Verlag trug in bewährt hoher Qualität die gesamte Organisation der Buchproduktion.

Ihnen allen möchten wir für die gute Zusammenarbeit und die schönen Erfahrungen, die wir im Rahmen des Projekts Stadt.Geschichte.Basel machen durften, sehr herzlich danken.

Im Namen des Stiftungsrats

Regina Wecker

Im Namen der Herausgeberschaft

Susanna Burghartz, Martin Lengwiler

Im Namen der Projektleitung

Patrick Kury

Einleitung:

Zeitalter beschleunigten Wandels

Patrick Kury

Die vielschichtigen Transformationen des 19. Jahrhunderts betreffen viele Regionen und Städte, sodass Jürgen Osterhammel in seiner Globalgeschichte des 19. Jahrhunderts von der «Verwandlung der Welt» spricht.¹ Ab 1850 verdichten sich die Zeichen des Wandels auch in Basel. Regierung und Parlament stellen die Weichen für den Bau eines neuen Bahnhofs am Centralbahnplatz und schaffen die Voraussetzungen für den Ausbau der Eisenbahn. Dieser Entscheid bildet den Auftakt des vorliegenden Bandes, denn er besiegelt zugleich den überfälligen Abriss der Stadtmauer und treibt die Stadterweiterung voran. 1859 setzt in Basel die Produktion synthetischer Farben ein, was sowohl der Textil- wie später der chemischen Industrie den Boden bereitet. Die in Afrika, Amerika und Asien tätige Basler Mission erhält einen ökonomischen Zweig. Diese Ereignisse stehen beispielhaft für eine sich der Moderne öffnende Stadt. In der Folge wächst in nur zwei Generationen die Bevölkerung um ein Mehrfaches. Eine neue Verfassung ermöglicht mehr Demokratie und politische Teilhabe, obwohl mit den Frauen die Mehrheit der Bevölkerung noch lange ausgeschlossen bleibt. Und die einsetzende industrielle Fertigung von Waren bietet der Handelsstadt und dem Gewerbe neue Möglichkeiten, indem die weitreichenden alten Netzwerke laufend erweitert werden.

1914 findet der beschleunigte Wandel ein vorläufiges Ende. Der Erste Weltkrieg, ein Wendepunkt globalen Ausmasses, beendet eine Epoche mit weitreichender Mobilität von Personen und Gütern. Zwar bleibt Basel von militärischen Konflikten verschont, doch mit der Grenzschiessung wird die Stadt von ihrem historisch gewachsenen sozialen und wirtschaftlichen Umland getrennt. Verwaltung und Regierung sind in nicht gekanntem Ausmass gefordert, den kriegsbedingten Defiziten, Krisen und Notlagen zu begegnen. Eine neue Ära setzt ein.

Viele Wege in die Moderne

Was bedeutet der beschleunigte Wandel für Basel und seine Bevölkerung? Welche Chancen eröffnen sich, wo liegen die Gefahren? Woher kommen die Tausende zuziehender Menschen und wie richten sie sich ein? Wie reagieren die Ansässigen und die Elite auf das rasante Bevölkerungswachstum und den technischen Wandel?

Welche Auswirkungen haben diese Veränderungen auf das politische System und das soziale Gefüge? Wie positionieren sich Wirtschaft und Gesellschaft in einer «verwandelten Welt», wie gestalten sie den Prozess mit? Diese und weitere Fragen stehen im Mittelpunkt der sechs Kapitel des Bandes.

Den Auftakt macht das erste Kapitel «Die eiserne Revolutionärin» mit der Eisenbahn, dem Motor des technischen Wandels. Zwar verfügt Basel mit der Anbindung an das französische Netz seit 1844 über den ersten Bahnanschluss in der Schweiz – später folgt der Anschluss an die Badische Bahn –, doch die weitere Entwicklung verläuft keineswegs geradlinig. Es gilt konservative Widerstände zu überwinden, Ängste und Bedenken auszuräumen. So steht der Umgang mit der Eisenbahn beispielhaft für das Ringen zwischen beharrenden und vorwärtsstrebenden Kräften. Schliesslich setzen sich die Befürworter der Innovationen durch, und Basler avancieren zu Pionieren des Eisenbahnbaus in der Schweiz. Die neuen Linien beschleunigen den Weg in die Stadt und aus der Stadt, und sie verändern das Verhältnis zur Region, zu Europa und zur Welt. Zugleich gestalten sie den städtischen Raum neu: Bahnhöfe, Trassees, ganze Quartiere entstehen. Markierte früher die Stadtmauer die Grenze zwischen aussen und innen, so sind es nun Geleise, die einen abschliessenden Bogen um die Stadt bilden und bald schon in ihr liegen, weil das Wachstum so schnell und umfassend ist. Für die Bevölkerung bedeuten die Errungenschaften neue Herausforderungen wie Lärm, Gestank und Gefahren. Andere sehen im raschen Kommen und Gehen und dem Vermischen der Schichten die soziale Ordnung gefährdet. Nervosität wird zum Zeichen der Epoche.

Das zweite Kapitel «Menschen, Milieus und Quartiere» blickt auf die ankommenden Menschen und ihre Lebenswelten. Bis zum Ersten Weltkrieg treffen Jahr für Jahr Tausende in Basel ein, wenn auch viele nur kurz bleiben. Die Migration ist so stark, dass sich die Bevölkerung zwischen 1856 und 1914 mehr als verdreifacht. Die neuen Bewohnerinnen und Bewohner verändern das religiöse und soziale Gefüge. Sie machen die jahrhundertlang protestantische Stadt zu einer Heimat auch für katholische, christkatholische und jüdische Menschen, sie organisieren in ihren Milieus ihr soziales und kulturelles Leben. Ähnliches gilt, wenn auch unter anderen Vorzeichen, für die rasch wachsende Arbeiterschaft. Der soziale Wandel verläuft keineswegs spannungsfrei, denn er bedeutet für die Behörden wie die ansässige Bevölkerung Herausforderung, Konkurrenz und zuweilen auch Bedrohung.

Das dritte Kapitel «Von der Ratsherrenordnung zum modernen Staatswesen und zu neuer Machtverteilung» behandelt die politische Umgestaltung. Seit der Kantonstrennung von 1833 war die Stadt in überkommenen politischen Struk-

turen verharnt und weist im Vergleich zu anderen Kantonen erhebliche Defizite in der demokratischen Teilhabe auf. Dies ändert sich mit dem Erstarken der Freisinnigen und der neuen Kantonsverfassung von 1875, die neben einem professionalisierten Staat die direkte Demokratie bringt. Zum «Volk», das seine neuen Mitspracherechte nutzt, gehört freilich nur ein kleiner Teil der Bevölkerung. Erst die Einführung des Proporzwahlrechts im Jahr 1905 trägt der neuen sozialen und religiös-kulturellen Vielfalt der Stadt Rechnung und ermöglicht den Aufstieg der Sozialdemokraten.

Das vierte Kapitel «Konservative Kontinuitäten» widmet sich dem Grossbürgertum, der politisch und kulturell führenden Schicht der Ortsansässigen. Mit der Verfassung von 1875 verliert das Patriziat seine jahrhundertelange politische Vormacht. Ein Teil zieht sich zurück und huldigt der «besseren Vergangenheit». Andere nutzen die neuen Möglichkeiten und treiben den Wandel voran. Dank ihrem Interesse an Religion treten Bürgerinnen und Bürger als Philanthropen in Erscheinung und besetzen prominent die Schnittstellen zu Wirtschaft und Politik. Verwoben mit der europäischen Bourgeoisie samt ihrer kolonialen Ausdehnung, formen sie das mäzenatische, kulturelle und wissenschaftliche Leben der Stadt, deren Ausstrahlung weit über ihre Grenzen hinausreicht.

Das fünfte Kapitel «Wirtschaft und Wirtschaften» zeigt das Ineinandergreifen von lokal und global agierender Ökonomie. Die Basler Wirtschaft ist breit abgestützt, wobei die Industrie nur eine der tragenden Säulen bildet. Logistik und Transport, Kommunikation und Information, regionale und globale Vernetzungen sowie Finanzierung und Versicherung legen offen, dass die Wirtschaft in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehr Handels- denn Industriekapitalismus ist. Aus dem Zusammenspiel dieser unterschiedlichen Tätigkeiten erwachsen ihr die Kompetenzen, die weit ins 20. Jahrhundert, ja bis in die Gegenwart reichen. Alle Beteiligten leisten ihren Beitrag zur Prosperität der Stadt, ob sie wirtschaftliche Spitzenleistungen erbringen oder am anderen Ende der Wertschöpfung um die Sicherung ihrer Existenz kämpfen. Das kontinuierliche wirtschaftliche Wachstum vor dem Ersten Weltkrieg hilft, die tiefen sozialen Gräben zu überdecken.

Das sechste und abschliessende Kapitel «Die Stadt um die Jahrhundertwende» zeigt in fünf Beispielen Basel als einen Ort der Moderne, der um 1900 ein völlig anderes Gesicht als fünfzig Jahre zuvor aufweist. Zusammen mit Zürich und Genf zählt Basel zu den Schweizer Grossstädten. Ballonfahrten erweitern die Wahrnehmung der Stadt nicht nur in die Breite, sondern auch in die Höhe. Der Aeschenplatz steht für die zunehmende innerstädtische Mobilität wie auch für neue Formen der Fortbewegung. Die Neugestaltung des Marktplatzes ermöglicht

das Nebeneinander von Marktfrauen, die auf traditionelle Art ihre Waren feilbieten, und den ersten Warenhäusern, die neue Formen des Konsums in die Stadt bringen. Arbeit und Alltag im unteren Kleinbasel werden von der schnell wachsenden Industrie bestimmt, wo sich vormals gute Wohnlagen in dicht bebaute Arbeiter- und Industriequartiere verwandeln. Und der Gang durch die Langen Erlen verdeutlicht, dass Natur als Teil der Stadt gesehen und gestaltet wird. Naherholung und Freizeit sind ein Bedürfnis der Massen. Zugleich werden die Langen Erlen zum Ort von Reformen gegen die Auswüchse der Moderne.

Ambivalenzen

Der Wandel Basels in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zeitigt viele positive Effekte. Daraus eine durchgehend erfolgreiche Erzählung abzuleiten, wäre jedoch nicht angemessen. Zu zahlreich sind Konflikte, Spannungen und gegenläufige Entwicklungen. Dabei ist die Demokratisierung unter Ausschluss der Frauen nur ein Beispiel von vielen. Die neue religiöse Vielfalt und die rechtliche Emanzipation von Katholik:innen, Jüdinnen und Juden trifft vielfach auf Ausgrenzung, Diskriminierung und Antisemitismus. Religion hat für einen grossen Teil der Bevölkerung weiterhin eine enorme Bedeutung. Die Rede ist gar von einer zweiten Konfessionalisierung, obwohl zeitgleich Wissenschaft und Forschung bislang ungekannte Bedeutung erlangen.² Der Wunsch nach Systematisierung, Planung und Ordnung bringt jedoch auch in Basel mit Rassismus oder Eugenik Konzepte hervor, welche die Deutung der Welt und des Menschen über Jahrzehnte hinweg in katastrophale Abgründe lenken. Der wirtschaftliche Aufstieg an die nationale und in der Folge an die globale Spitze profitiert von sozialer Ungleichheit und billigen Arbeitskräften, wobei die Frauen, insbesondere die erwerbstätigen, einen besonders hohen Preis bezahlen. Doch die Asymmetrien betreffen auch die Geringschätzung der Menschen im globalen Süden und die hemmungslose Nutzbarmachung der Natur.³ Umso erstaunlicher ist es, dass soziale Spannungen zwar ein ständiger Begleiter der Geschichte Basels sind, schwere und gewaltsame Konflikte aber ausbleiben. Erst gegen Ende des Ersten Weltkriegs brechen sie im Generalstreik 1919 in voller Härte auf. Zur Entspannung tragen die privaten sozialen Institutionen sowie die Bereitschaft bei, nach Kompromissen zu suchen. Die Kleinräumigkeit an der Grenze ist lange ein Vorteil für die Stadt. Unternehmer und Politiker verstehen es, vom Zusammentreffen unterschiedlicher nationaler Bestimmungen zu profitieren.

Neue Blicke auf die Stadt

Die technischen Neuerungen des 19. Jahrhunderts eröffnen neue Blicke auf die Stadt. Die Fotografie macht Fortschritte, bis zum Ersten Weltkrieg kommen ständig neue Aufnahmen hinzu, schliesslich auch bewegte Bilder. Sie halten Strassen, Gebäude, Ereignisse und Menschen fest. Das Abheben in die Lüfte mit Heissluftballons ist Teil der technischen Innovationen. Sie bieten die Chance, die Stadt aus der neuen Vogelperspektive zu betrachten und zu fotografieren. Die überlieferten Bilder, meist gestellt und inszeniert, prägen unsere Wahrnehmung jener Zeit als einer schwarz-weisen Epoche mit Grautönen, was im Kontrast zu ihrer tatsächlichen Buntheit steht. Zugleich ist das technische Zeitalter auf verlässliche Daten, Planung und Kontrolle angewiesen. In grosser Zahl werden standardisierte Karten und Pläne produziert und Statistiken erstellt, man forscht nach Ursprüngen und Zusammenhängen, legt Archive an und gründet Sammlungen.

Der Zeitraum bietet mit den behördlichen und privaten Archivbeständen und Selbstzeugnissen eine Fülle an Materialien und Quellen. Hinzu kommt die reichlich bestückte Forschungsliteratur. Historisches Arbeiten verlangt immer Auswahl und Reduktion. Aus der Vielzahl möglicher Geschichten ist eine plausible Erzählung zu formen, denn die vergangenen Wirklichkeiten müssen auf der Grundlage der Quellen rekonstruiert werden. Das heisst auch, sich von Liebgewonnenem zu verabschieden und Alltägliches oder Aussergewöhnliches hervorzuheben.

Wir haben uns für eine Erzählung entschieden, welche die Vielschichtigkeit der Epoche aus unterschiedlichen Perspektiven zeigt. Vorgefundene Lücken haben wir mit eigenen Forschungen gefüllt, Bekanntes mit Überraschendem und Unbekanntem ergänzt und «gewöhnliche» Persönlichkeiten mit prominenten konfrontiert. Wir haben versucht, die Stadt in ihren lokalen, überregionalen und globalen Bezügen zu fassen und die Auswirkungen technischer Neuerungen auf die Menschen nachzuzeichnen, ohne die Traditionen und Kontinuitäten aus den Augen zu verlieren.

Anmerkungen

- 1 Osterhammel 2009.
- 2 Blaschke 2000.
- 3 Lenger 2023.



Robert Neisen

Die eiserne Revolutionärin – Basel und die Eisenbahn

Das revolutionäre Verkehrsmittel der Eisenbahn, das eine bis dahin ungekannte Verkürzung von Raum und Zeit mit sich brachte, war für Basel von grundlegender Bedeutung. Vom Wirtschaftsbürgertum vorangetrieben, führte der Eisenbahnbau zur Überwindung des kleinräumig-konservativen Denkens, verstärkte die regionale wie internationale Verflechtung Basels und beschleunigte die Zuwanderung. Zugleich war er ein zentraler Impuls für die Stadterweiterung. Die Eisenbahn verwandelte den innerstädtischen Verkehr sowie das lokale Gewerbe und beförderte das weitere Wachstum der Industrie, während sie den Kanton mit neuen Umweltbelastungen und Gefahren konfrontierte. Nicht zuletzt ging die Eisenbahn mit einer Demokratisierung des Verkehrs einher, die bei der Obrigkeit und im bürgerlichen Basel entsprechende Ängste hervorrief. Beide versuchten, auf den Bahnhöfen die sozialen Hierarchien wiederherzustellen.

Gebremste Dynamik: Die Eisenbahnpolitik von 1844 bis 1913

Prolog: Ein Brief mit Folgen

Als Bürgermeister Felix Sarasin am Morgen des 11. November 1856 die Amtsstube im Basler Rathaus betrat, fand er auf seinem Schreibtisch einen ungewöhnlich langen Brief vor. Er stammte aus der Feder Karl Etzels. Der Bauingenieur aus Stuttgart, in den 1840er-Jahren massgeblich am Aufbau der württembergischen Eisenbahnen beteiligt, war technischer Leiter der «Schweizerischen Centralbahn» (SCB) mit Sitz in Basel. In seinem Schreiben griff er die Frage auf, an welchem Ort der neue Basler Bahnhof errichtet werden solle, sei doch allen Beteiligten klar, dass der 1854 errichtete provisorische Bahnhof dem wachsenden Verkehr bald nicht mehr genügen würde.¹ Die Kantonsregierung, das lokale Kleingewerbe und der Grosse Rat bevorzugten einen Standort innerhalb der Stadtmauern oder zumindest in unmittelbarer Nähe beim Aeschentor; der Bahnhof sollte vom Stadtzentrum aus schnell erreichbar sein und die Reisenden in die Stadt locken. Die SCB schlug hingegen einen Durchgangsbahnhof in der Nähe des Elisabethenbollwerks vor. Er würde eine rasche, kostengünstige Verbindung zwischen der französischen «Ostbahn» und der Centralbahnlinie nach Liestal und Olten ermöglichen, aber auch sechshundert Meter weiter vom Stadtzentrum entfernt liegen als die Aeschentor-Variante. Die Position der SCB schien zunächst aussichtslos: Noch am 17. Juni 1856 hatte der Grosse Rat den Plan der Regierung abgesegnet, der Centralbahn für den Bau des Bahnhofs am Aeschentor 250 000 Franken zu gewähren.²

Etzel versuchte mit seinem Brief, der auch in der Presse publiziert wurde, das Ruder herumzureissen. Er wies auf die Gefahr einer möglichen Umfahrung der Stadt durch Konkurrenzunternehmen hin: Die Badische Bahn und die französische Ostbahn planten einen Rheinübergang nördlich von Kleinhüningen, der eine Verbindung zwischen beiden Netzen unter Umgehung Basels herstelle. Da ein Kopfbahnhof am Aeschentor für die französische Ostbahn wegen der umständlichen An- und Abfahrten unattraktiv sei, handle es sich um eine reale Bedrohung. Damit würde Basel den «Schlüssel des wichtigsten Thores der Schweiz und eines guten Teils des schweizerischen Eisenbahnnetzes» an die Badische Bahn verlieren.³ Keine drei Wochen später legte die Direktion der Centralbahn in einem offenen Brief an Bürgermeister und Grossen Rat nach: Begünstigt durch seine «ausgezeichnete



↑ 1 Wandmalereien im ersten Basler Centralbahnhof, Skizze von Ludwig Maring, 1857/58. |

← 2 Detail: Fortuna mit geflügeltem Rad. —

Die Vorstellung von der Eisenbahn als Motor von Glück und Wohlstand war in der liberalen Schweizer Publizistik Mitte des 19. Jahrhunderts weit verbreitet. Sie fand auch Eingang in die Wandmalerei des ersten Basler Centralbahnhofs (1860–1903). Während das geflügelte Rad als Symbol für die Eisenbahn galt, stellten die Frauengestalten eine Anspielung auf die römische Glücksgöttin Fortuna dar. Angefertigt wurden die Skizzen von Ludwig Maring, Oberingenieur der Schweizerischen Centralbahn (SCB). Sie waren Teil der Pläne für das Aufnahmegebäude, die Maring in der zweiten Hälfte des Jahres 1858 nach Vorgaben des Direktoriums der SCB entwarf. Im Frühjahr 1859 wurde mit ihrer Umsetzung begonnen (Meles 1984, S. 36f. Krings 1985, S. 78).

geographische Lage» sei Basel weit mehr als andere Städte eine Handels- und Industriestadt, die auf den schnellen, ungehinderten Warenverkehr angewiesen sei. Basel verdanke seinen Wohlstand vor allem dem Grosshandel. Er mache die Verwertung der Produkte auf den entferntesten Märkten möglich und führe der Industrie neues Kapital zu.⁴

Spätestens mit diesem Brief war die Debatte um den Bahnstandsstandort zur Grundsatzfrage des Selbstverständnisses geworden: War Basel eine nach innen orientierte Stadt, die den kleinräumlichen Interessen des lokalen Gewerbes den Vorrang gab? Oder war sie nach aussen gerichtet und bevorzugte die grossräumlichen Belange von Handel und Industrie, die globale Märkte bedienten? Es war kein Zufall, dass der konservative Teil des Stadtbürgertums einen Kopfbahnhof *intra muros* bevorzugte. Ihm war bewusst, dass ein Durchgangsbahnhof ausserhalb der Stadtmauern deren Durchbrechung aus Verkehrsgründen unumgänglich machen würde. Die Mauern aber verkörperten nicht nur die Souveränität und politische Autonomie des Stadtkantons, sondern auch – befördert durch das Trauma der Kantonstrennung von 1833 – ein Bollwerk gegen die gleichmacherischen und säkularen Tendenzen des liberalen Zeitalters.⁵

Denn während sich viele reformierte Schweizer Kantone in der ›Regeneration‹ (1830–1848) liberale Verfassungen gegeben und die Gewerbefreiheit eingeführt hatten, verharrte Basel in traditionellen Strukturen: Bürgerrecht und Wahlrecht blieben einer Minderheit der Stadtbewohner vorbehalten; Regierung und kantonale Behörden lagen in den Händen einer elitären Schicht alteingesessener grossbürgerlicher Honoratioren; zahlreiche Handwerke und der Handel waren in Zünften organisiert; der Pietismus setzte den Freiheitsrechten des Liberalismus die christliche, paternalistische Fürsorge für die Unterprivilegierten entgegen. Gleichwohl war die schrittweise Erosion der traditionellen Ordnung Basels in der zweiten Hälfte der 1850er-Jahre unübersehbar. So hatte die Bundesverfassung von 1848 die Niederlassungsfreiheit aller Schweizer festgeschrieben und die Zuwanderung in die Stadt noch einmal beschleunigt, weshalb sich immer mehr Menschen ausserhalb der Stadtmauern niederliessen. Ebenso wurde 1855 in mehreren Handwerken die Zunftordnung durch die Zulassung von nicht-zünftigen Meistern ausgehöhlt, die einen Befähigungsnachweis erbringen konnten.⁶ Die Radikalen, die ihre Anhängerschaft unter den von auswärts kommenden Neueinwohnern fanden, hatten im politischen Leben des Kantons seit Mitte der 1840er-Jahre an Boden gewonnen und stellten das exklusive ›Ratsherrenregiment‹ der alteingesessenen Familien zunehmend infrage. Kurzum, die «wirkliche und imaginäre Mauer», hinter der sich das pietistisch-konservative Stadtbürgertum verschanzt hatte, um die

Gefahren des «modernen» Zeitgeistes von Basel fernzuhalten, war im Herbst 1856 längst brüchig geworden.⁷

Basel stand an einem Scheideweg. Es bedurfte nur noch eines Anstosses von aussen, um die realen und mentalen Mauern zum Einsturz zu bringen. Er kam von der Eisenbahn. Denn die Frage der Einbindung in das überregionale Eisenbahnnetz stellte die wirtschaftlichen Eliten vor ein Dilemma: Sollte sich die Stadt aus ökonomischen Gründen öffnen? Oder sollte sie sich weiterhin einschliessen, um den politisch-sozialen Konservatismus aufrechtzuerhalten, den ein Teil des Wirtschaftsbürgertums mittrug?⁸ Zwar stimmte der Grosse Rat an der Sitzung vom 1. und 2. Dezember 1856 noch einmal mehrheitlich für das Aeschentor, doch zeigte er sich auch kompromissbereit und liess die Pläne der SCB von einer Gutachterkommission überprüfen. Diese schwenkte auf die Linie der Centralbahn ein und empfahl dem Grossen Rat, einem Durchgangsbahnhof vor dem Elisabethenbollwerk zuzustimmen – was Ende Juni 1857 mit grosser Mehrheit geschah.⁹ Mit dieser Entscheidung gewann zugleich die Frage des Abbruchs der Stadtmauern an Dynamik. Sie führte zu den beiden Gesetzen zur Stadterweiterung vom Juni 1859.¹⁰

Am Anfang des modernen Basel stand somit die Eisenbahn. Wie eine eiserne Revolutionärin führte sie die Öffnung der Stadt herbei. Allerdings stand der rasche Entscheid im Kontrast zum Bahnbau selbst, der keineswegs unaufhaltsam voranschritt, sondern gekennzeichnet war von einer für Basel typischen gebremsten Dynamik, die sich aus dem Wechselspiel widerstreitender Faktoren ergab.

Zögerlicher Fortschritt: Hemmnisse des Eisenbahnbaus

Am 11. Dezember 1845 war der Französische Bahnhof unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung eingeweiht worden [3].¹¹ Der Bau bildete die Endstation der Strecke von Strassburg nach Basel, die der Elsässer Textilfabrikant Nicolas Koechlin initiiert hatte. Die Stadt konnte sich rühmen, den ersten Bahnhof der Schweiz zu besitzen. Diese Tatsache darf indes nicht darüber hinwegtäuschen, dass Basel – wie die gesamte Schweiz – eher zögerlich in das Eisenbahnzeitalter startete.

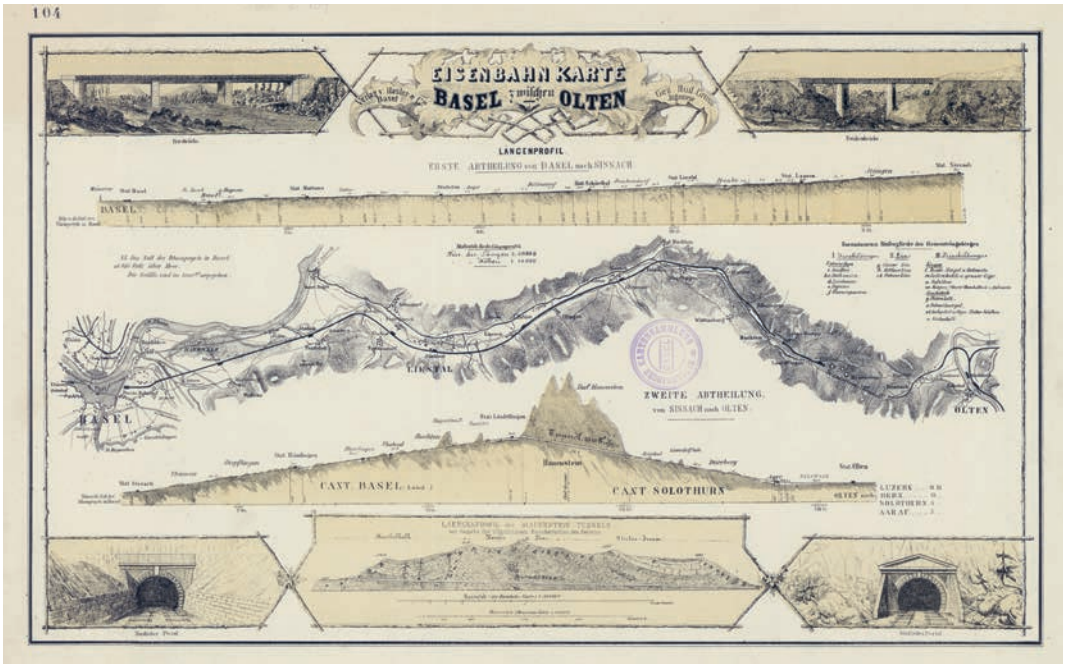
Als hinderlich erwies sich für Basel die günstige geografische Lage am Schnittpunkt zentraler Handelsrouten und im Zentrum eines grenzüberschreitenden Wirtschaftsraums. Zwar hatte dies den Vorteil, dass die Stadt frühzeitig in die ersten regionalen Eisenbahnprojekte einbezogen wurde. Nicht zufällig sahen die Pläne, die Nicolas Koechlin seit 1837 für das linksrheinische Gebiet verfolgte, von Anfang an eine durchgehende Linie von Strassburg nach Basel vor. Prompt antwortete Baden 1838 auf Koechlin's Pläne mit der Gründung der Badischen



3 Französischer Bahnhof an der Lottergasse im St. Johannquartier, Ansicht von Norden, Radierung aus der Sammlung «Das alte Basel», 1845–1859. —

Die Darstellung zeigt den Französischen Bahnhof im St. Johann von Norden. Rechts fährt gerade eine Eisenbahn in den Bahnhof ein. Dieser ist von einem Mauerring mit breiten Gräben eingefasst. Die Stadtmauern führen Richtung Spalentor, die Häuser im Hintergrund liegen ausserhalb des Tores in der früheren «äusseren Spalenvorstadt» (heute Missionsstrasse).

Staatsbahn. Die rechtsrheinische Stammstrecke von Mannheim über Karlsruhe und Freiburg sollte ebenfalls in Basel enden.¹² Von Nachteil erwies sich hingegen, dass dieser schnelle Erfolg die Politik zur irrigen Annahme verleitete, Basel könne den Bau von Bahnlinien auf sich zukommen lassen, weil sich keine Bahngesellschaft eine Umgehung der Stadt leisten wolle.¹³ Hinzu kam, dass viele konservative Politiker in der Weiterführung von ausländischen Bahnstrecken nach Basel eine Bedrohung der militärischen Sicherheit und Souveränität sahen.¹⁴ So bezeichnete ein Grossrat das Koechlin'sche Projekt einer Weiterführung der Bahn nach Basel als «schweizerischen Kopf» eines zutiefst französischen Unternehmens, mit dem



4 Karte der Strecke Basel–Olten, Strecken- und Tunnelprofile, 1853. — Während Zürich seit Mitte der 1830er-Jahre eine Strecke nach Basel dem Rhein entlang favorisierte, plante Basel den technisch anspruchsvollen Durchstich des Juras mit dem Hauensteintunnel. Die Karte wurde 1853 von der Schweizerischen Centralbahn einem Werbeschreiben für Aktionäre beigelegt und zeigt den Streckenverlauf Basel–Olten sowie das Tunnelprofil. Der Hauensteintunnel wurde schliesslich im Mai 1858 eröffnet – verzögert durch ein schweres Brandunglück im Mai 1857, das 63 Tote forderte.

man «die Spitze des [französischen] Messers in das Innere der Stadt» treibe und Frankreich die Gewalt über die Stadt gebe.¹⁵

Zur zögerlichen Haltung gegenüber dem Eisenbahnbau trug überdies die Sorge um das lokale Gewerbe bei. Konservative Grossräte lehnten den Anschluss Basels an die Bahn nach Strassburg in den frühen 1840er-Jahren auch deshalb ab, weil sie die Verdrängung des lokalen Handwerks durch auswärtige Anbieter befürchteten.¹⁶ Mitte der 1860er-Jahre scheiterte der Bau einer Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Centralbahnhof an den Vorbehalten, dass die Durchfahrung der Stadt zulasten des innerstädtischen Fuhrverkehrs gehen und