

D GESCHICHTE UND LÄNDERKUNDE

DGAC Schweiz

Basel

1856 - 1914

24-4 *Die beschleunigte Stadt* : Basel 1856-1914 / Eva Gschwind ...
Hrsg. von Patrick Kury. - [Basel] : Christoph-Merian-Verlag,
2024. - 335 S. : Ill., Diagramme, Kt. ; 25 cm. -
(Stadt.Geschichte.Basel ; 6). - ISBN 978-3-03969-006-0 : SFr.
39.00, EUR 39.00
[#9404]

Bereits seit den 1980er Jahren gab es Bestrebungen, eine umfassende Geschichte der Stadt Basel vorzulegen. Nachdem sich 2011 der Verein Basler Geschichte sowie das Departement Geschichte der Universität Basel diesem Anliegen angenommen hatten, wurden ab 2016 vom Großen Rat der Stadt Basel entsprechende Mittel zur Realisation der hier vorliegenden Stadtgeschichte zur Verfügung gestellt. Diese ist auf neun Bände angelegt, wobei die ersten acht Bände die Entwicklung der Stadt von der Urzeit bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts darstellen. Der neunte Band widmet sich schließlich dem städtischen Raum.

Die Geschichte der Stadt Basel wird dabei von einem internationalen Forscherteam – rund 50 Wissenschaftlern u. a. aus Deutschland und Österreich, der Schweiz und Frankreich, die die Fachdisziplinen Archäologie, Geschichte und Kulturwissenschaft vertreten – in Angriff genommen (zur grundsätzlichen Konzeption der Stadtgeschichte vgl. das Geleitwort von Regina Wecker, Susanne Burghartz, Martin Lengwiler und Patrick Kury, S. 8 - 10). Die Herausgeber legen dabei auf die Feststellung Wert, daß den beteiligten Wissenschaftlern sowohl inhaltlich wie auch methodisch breiter Spielraum bei der Vorstellung der Stadtgeschichte in ihrer jeweiligen Epoche gegeben wird. Gleichwohl haben alle Bände drei Themenschwerpunkte. So geht es erstens um „Verflechtung und Multilokalität“ (S. 8) – heißt konkret: Die Entwicklung Basels soll vor dem Hintergrund der Region, aber auch der Schweizerischen, der europäischen, ja der globalen Geschichte reflektiert werden. Die vielfältigen Netzwerke, in die die Stadt auf all diesen Ebenen eingebunden war, sollen herausgearbeitet werden. Zweitens sollen in allen Bänden die Wechselbeziehungen zwischen dem Menschen und seiner Umwelt, Tieren und Pflanzen, dargestellt werden – und drittens verzichtet die Stadtgeschichte Basels bewußt auf scharfe Epochengrenzen. Vielmehr betonen die Herausgeber, daß zahlreiche historische Prozesse langfristig verlaufen sind und sowohl den Abschluß wie auch den Beginn einer Epoche darstellen können. So verweisen die Herausgeber des vorliegenden Bandes

darauf, daß sowohl die Reformation, die Kantonstrennung 1833 oder selbst der Erste Weltkrieg als Ende oder Beginn einer Ära verstanden werden können. Dementsprechend überlappen sich die Grenzen der Darstellungszeiträume der einzelnen Bände der Stadtgeschichte Basels.

Der hier vorliegende sechste Band¹ behandelt die Geschichte der Stadt im Zeitalter der Hochindustrialisierung, die nicht nur wirtschaftlich, sondern auch sozial zu einer verstärkten, bis dahin nicht gekannten Mobilität führte und vielfältige Veränderungen im Lebensalltag der Stadt und ihrer Bewohner zur Folge hatte. So setzt die Darstellung im Jahr 1856 ein, als die Frage nach dem Standort eines Zentralbahnhofes auf der politischen Agenda stand. In der Folge wurde die Eisenbahn – hierüber gleich mehr – zum Taktgeber für nicht nur infrastrukturelle Veränderungen, sondern auch für radikale politische Erneuerungsprozesse: Meilensteine bildeten hierbei 1875 die Einführung der direkten Demokratie und damit verbunden hauptamtlich tätiger politischer Entscheidungsträger sowie 1905 die Einführung des Proporzwahlrechtes. Diese beiden politischen Richtungsentscheidungen führten zunächst zum Aufstieg der Freisinnigen, die die alte städtische Aristokratie zunehmend aus ihren Ämtern verdrängte. Die Einführung des Proporzwahlrechtes begünstigte dann ab 1905 den Bedeutungszuwachs der Sozialdemokratie. Als politische Bewegung profitierte diese freilich auch von dem enormen Anwachsen der Stadt: Zwischen 1856 und 1914 wuchs die Einwohnerzahl Basel auf mehr als das Dreifache.

Damit sind einige ganz grobe Linien der Stadtgeschichte in der zweiten Hälfte des 19. und am Beginn des 20. Jahrhunderts skizziert. Wie eng die verkehrstechnische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Stadt miteinander verflochten waren und wie sich dies im Lebensalltag der Menschen niederschlug, wird beispielhaft an den Ausführungen Robert Neisens zur Eisenbahngeschichte Basels deutlich (S. 18 - 59). Zugleich arbeitet der Autor jedoch heraus, daß die Veränderungen im Stadtbild und in der Stadtgesellschaft während des ganzen 19. Jahrhunderts auch immer auf Widerstände gestoßen sind: 1845 erhielt Basel als erste Stadt in der Schweiz einen Bahnhof und zwar den Französischen Bahnhof, der zugleich den Endhaltepunkt der so genannten Elsässer Bahn, die aus Straßburg kam, darstellte. Schon zu diesem Zeitpunkt gab es Widerstände gegen einen Bahnhof, zumal einer ausländischen Bahn in der Schweiz. So fürchtete man, dieser könne gleichsam einen vorgeschobenen französischen Brückenkopf in der Stadt darstellen. Ebenso fürchtete das örtliche Gewerbe, daß mit der Bahn ausländische Konkurrenz in der Stadt Einzug halten könne. Am Ende, so Neisen, war jedoch die Furcht, die Bahn könne in St. Louis enden und die Nachbargemeinde könne Basel gleichsam den Rang ablaufen, dafür entscheidend, daß die Stadt den Bahnhof letztlich doch wollte.

Den Ausgangspunkt für den Eisenbahnbau in der Schweiz selbst markierte das Eisenbahngesetz von 1852. Dies sah den privaten Bau von Eisen-

¹ Inhaltsverzeichnis demnächst unter: <https://d-nb.info/1311743634>

bahnlinien vor, wobei die Konzession jeweils von den Kantonen erteilt wurde. In Basel bemühte sich die Schweizerische Centralbahn um den Bau der Strecke über Liestal nach Olten und schließlich weiter nach Bern. Zum Diskussionsthema wurde in den folgenden Jahren die Frage nach dem Standort des künftigen Bahnhofsgebäudes. Konservative Kräfte wünschten einen Sackbahnhof innerhalb der Stadt (in der Nähe des Aeschentors). Auf diese Weise hätte sich die Stadt selbst förmlich abgeschlossen und erneut hätte die Gefahr bestanden, daß diese umfahren worden wäre. Es war ein Brief des deutschen Ingenieurs Karl Etzel, der für die „Schweizerische Centralbahn“ arbeitete, der das Gebiet unweit des Elisabethenbollwerks vor den Toren der Stadt erfolgreich ins Spiel brachte. Durch Beharrlichkeit setzte sich Etzel durch. Damit schuf er die Grundlage für die Einbindung Basels in das nationale und internationale Schienennetz: Innerhalb weniger Jahre entstanden neben der Linie nach Olten die Bözbergbahn (1875) nach Zürich und die Jurabahn über Délémont nach Biel (ebenfalls 1875). Die badischen Staatseisenbahnen errichteten zwischen 1855 und 1862 zunächst als Provisorium den Badischen Bahnhof in Kleinbasel. Von hier aus führte ab 1862 die Wiesentalbahn in den südlichen Schwarzwald und brachte von Basel aus Arbeiter sowie Heizmaterial in die Textilfabriken des Wiesentals. 1887 entstand schließlich noch die Birsigtalbahn nach Therwil. Neisen führt dem Leser vor Augen, daß all diese Bahnlinien dazu beitrugen, vor allem nach Fertigstellung der Gotthardlinie 1882, die Stadt in ein internationales Eisenbahnnetz, das von Holland, Belgien und dem Norden Frankreichs bis nach Südfrankreich und Italien reichte, einzubinden. In Ost-West-Richtung führte seit 1883 eine Linie von Wien über Basel nach Paris. Auch hier hatte Basel darum kämpfen müssen, nicht abgehängt zu werden, denn zeitweilig hatte es Überlegungen gegeben, die Ost-West-Verbindung Wien-Paris über Zürich und Neuenburg verlaufen zu lassen. – Innerstädtisch gab es übrigens seit 1873 die Verbindung zwischen dem Badischen und dem Schweizerischen Bahnhof, die aber wiederum gegen Widerstände örtlicher Fuhrunternehmer, die um ihre Aufträge fürchteten, durchgesetzt werden mußte.

Einige Zahlen mögen verdeutlichen, wie innerhalb von vier Jahrzehnten die Bedeutung der Eisenbahn zunahm: 1860 wurden in Basel 170.000 t Güter umgeschlagen. Vier Jahrzehnte später waren es bereits 450.000 t. Noch größer war der Zuwachs an Personen. So lösten 1860 191.525 Personen ein Ticket ab den Basler Bahnhof. Bedingt durch das Ansteigen des Tourismus, aber auch die nach Basel pendelnden Arbeiter waren es im Jahr 1900 bereits über 677.500 Personen.

Dieser explosionsartige Bedeutungsgewinn hatte zur Folge, daß in Basel zahlreiche weitere Bahnbauten entstanden. So berichtet Neisen über den Bau des Rangierbahnhofs auf dem Wolf (1876) sowie die Errichtung der Güterstation St. Johann 1902. Ab dem Jahr 1900 gab es schließlich Pläne, den Badischen Bahnhof (bislang am Riehenring angesiedelt) ein Stückweit zu verlegen; 1913 entstand ein Neubau an der Schwarzwaldstraße. Der Centralbahnhof war bereits 1907 neu gebaut worden. Letztendlich, so Neisen, waren es entgegen allen Widerständen Persönlichkeiten wie der

Seidenfabrikant Carl Sarasin, der Bankier Emanuel La Roche und der Großhändler Wilhelm Preiswerk-Bischoff, die sich für den Eisenbahnbau erfolgreich einsetzten.

Dieser hatte erhebliche Veränderungen auch des Stadtbildes zur Folge. Mit dem 1857 begonnenen Bau des Centralbahnhofs vor dem Elisabethen-Bollwerk begann die Entfestigung der Stadt bzw. das Niederreißen der alten Mauern. Geplant wurde dies durch den damaligen Bürgermeister Johann Jakob Stehlin-Hagenbach im Zusammenspiel mit dem Ingenieur des Kantons St. Gallen, Friedrich Wilhelm Hartmann. Beide sahen sich, als es darum ging, Gräben und Wälle niederzulegen, mit zahlreichen Vorbehalten konfrontiert. Folglich mußten sie begründen, daß die Mauern nicht mehr der modernen Festungstechnik entsprachen und durch die Bahn im Kriegsfall Bundestruppen viel einfacher der Stadt zu Hilfe eilen könnten. Auch könnten Patrouillen entlang der Bahnlinie effektiver gegen Bettelerei vorgehen, als wenn lediglich an den Stadttoren kontrolliert werde. Vor allem aber, so die weitere Argumentation, würden die Mauern nur dort niedergelegt, wo es absolut notwendig sei.

Ab den 1860er Jahren bildeten also ringförmig angelegte Gleisanlagen die südliche Grenze der Stadt, die ergänzt wurden durch ebenfalls ringförmig angelegte Straßen. Doch die Stadt wuchs überaus schnell. Schon in den 1860er Jahren wurde das Areal zwischen den alten Stadtmauern und den Schienen nahezu vollständig überbaut. Die Bahngleise wurden nunmehr für Außenquartiere der rasch weiterwachsenden Stadt zu einer regelrechten Barriere. So häuften sich Unfälle und Staus. Innerhalb kurzer Zeit war die Frequenz der Züge derart hoch, daß Bahnschranken alle vier Minuten geschlossen wurden. Auch wurden Bahnübergänge zur Gefahrenstelle. So berichtet Neisen von einer Reihe von Unfällen, die weit über die Stadtgrenze hinaus Aufmerksamkeit erregten und die allerdings nur sehr langfristig die Anlage von Bahnüber- oder Bahnunterquerungen zur Folge hatten.

Weiterhin beinhalten die Ausführungen Neizens den Blick auf den Ausbau des innerstädtischen Verkehrs, sowie den raschen Bedeutungsgewinn Basels für das Speditionsgewerbe. Beispielhaft skizziert der Autor die Geschichte der Firma Danzas: 1815 war Louis Danzas aus Colmar in ein Transportunternehmen in St. Louis eingestiegen, das er im Jahr 1830 übernahm. Noch einmal 24 Jahre später fusionierte das Unternehmen mit zwei weiteren. Im Gefolge des deutsch-französischen Krieges verlegte Emile Jules Danzas, der Sohn Louis Danzas, den Firmensitz nach Basel und gründete Filialen in St. Gallen, Zürich, Mannheim und Italien. Zugleich spezialisierte sich das Unternehmen „auf das Überseegeschäft mit Schweizerischen Textilwaren und die Einrichtung eines Sammelwagenverkehrs auf den Eisenbahnlinien von Basel zu den großen Nordseehäfen in Belgien, den Niederlanden und Norddeutschland“ (S. 42). Außerdem war Danzas Frachtagentur für zahlreiche große Schifffahrtsgesellschaften. Für diese organisierte Danzas Fracht-, Personen- und Posttransporte, so z. B. in die Kolonien der europäischen Mächte in Afrika und Asien. 1905 hatte

das Unternehmen 115 Angestellte in Basel, erst 1999 wurde es durch die Deutsche Post übernommen.

Um die Bedeutung Basels als Handelsdrehscheibe für Güter, die aus der Schweiz kamen oder in die Schweiz importiert wurden, zu verdeutlichen, führt Neisen einige Beispiele auf: So wurden in Basel im Jahr 1880 „sechzig Prozent des in der Schweiz verkauften Kaffees“ (das waren 4,22 Millionen Kilogramm) „über die Zollstätte Basel eingeführt“ (S. 44). Die Zahl der Beschäftigten im Bereich Handel und Verkehr stieg in den dreißig Jahren zwischen 1880 und 1910 von 6.515 auf 15.592.

Zugleich arbeitet der Autor jedoch heraus, welche Beeinträchtigungen für Bevölkerung und Umwelt aus dem rasanten Anwachsen des Eisenbahnnetzes für die Bewohner der Stadt resultierten. Ärgerlich bis gesundheitsgefährdend war der Lärm durch das Einsetzen der Dampfpfeife, aber auch die Rauchentwicklung, wenn die Lokomotiven aufgeheizt wurden. „Zu letzterem Zweck wurden 1876 zwei Kohledepots beim Güterbahnhof am Wolf errichtet und 1882 ein Kohlegleis verlegt, das vom Bahnhof St. Louis zur städtischen Gasanstalt im St. Johann führte“ (S. 48). Entsprechend hoch war in diesen Stadtgebieten die Belastung durch Kohlestaub.

Mit dem Eisenbahnverkehr einhergehend kam es auch immer wieder zu schweren Unfällen. Dies war bereits 1857 der Fall, als bei einem Brand im Rahmen der Bauarbeiten im Hauensteintunnel 63 Arbeiter ums Leben kamen. 1891 stürzte ein Festzug zu einem Sängerefest nach Münchenstein unweit seines Bestimmungsortes mit mehreren Wägen in die Birsig – 73 Menschen kamen dabei ums Leben. Das Zugunglück war die Spätfolge eines Hochwassers zehn Jahre zuvor, in dessen Gefolge die Brückenpfeiler über die Birsig beschädigt und anschließend nicht hinreichend gesichert worden waren. Immerhin hatte das Unglück zur Folge, daß Eisenbahnunternehmen nunmehr für Personenschäden haften mußten.

Aus den gelungenen Ausführungen Neisens sollte deutlich geworden sein, wie anschaulich die Zielvorgaben der Herausgeber erreicht worden sind, wenn es darum geht, die Vernetzung der Stadt im regionalen, nationalen und internationalen Kontext aufzuzeigen. Ebenso darf Neisen für sich beanspruchen, die Wechselbeziehungen zwischen den Menschen der Stadt und ihrer Umwelt klar offengelegt zu haben. In ähnlicher Form können auch die übrigen Beiträge überzeugen. In diesen geht es u. a. um die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt (Oliver Kühschelm, S. 210 - 257) sowie um die allmählich voranschreitende Demokratisierung des politischen Lebens (Eva Gschwind und Benedikt Pfister, S. 116 - 161).

Durch die starke Binnenmigration und das Anwachsen der Stadt bildeten sich neue Milieus heraus. In Basel gab es nunmehr eine jüdische und eine katholische Minderheit, deren Arbeits- und Lebenswelt Benedikt Pfister ebenso vorstellt, wie er die *Lebenswelten der Arbeiterschaft* (S. 97) beleuchtet und auf *religiöse und kulturkämpferische Spannungen* (S. 106) innerhalb der Stadt blickt (S. 62 - 113). Urs Hafner beschäftigt sich mit dem Selbstverständnis des Basler Patriziats (S. 164 - 207), das im Betrachtungszeitraum erheblich an Einfluß verloren hat, bevor Isabell Köllreuter und Franziska Schürch den Leser auf einen Rundgang durch *die Stadt um die*

Jahrhundertwende (S. 260 - 311) mitnehmen. Dabei lernt der Leser u. a. die ersten Warenhäuser Basels kennen, so wie er mit dem Freizeitverhalten der Basler Stadtbevölkerung vertraut gemacht wird und sich schließlich mit der Bedeutung der Luft in Basel beschäftigt. So gab es erstmals Fahrten mit Ballonen über die Stadt. Das Thema Luftverschmutzung stand aber auch schon auf der Tagesordnung.

Köllreuter und Schürch blicken ebenfalls auf das Thema Photographie und die damit verbundenen neuen Blickwinkel auf die Stadt und ihre Bewohner in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Ein erstes Photogeschäft eröffnete Jakob Höflinger 1857 in Basel. Um 1890 gab es bereits ca. zwanzig Photoateliers in der Stadt, wobei die verschiedenen Fotografen durchaus unterschiedliche Konzeptionen ihres Berufes verfolgt haben. So wird den Lesern das Atelier von Theodor Hoffmann vorgestellt. Dieses verfügte über verstellbare Jalousien, womit der Lichteinfall geregelt werden konnte. Im Atelier von Hoffmann ließen sich an manchen Sonntagen des Jahres 1891 vierzig Kunden ablichten, die als Hintergrund zwischen einem idyllischen Landsitz vor einer Waldlandschaft und „einem Treppenaufgang mit Sphinx“ (S. 266) wählen konnten. 1902 eröffneten Mathilde und Maria Bernoulli, die ihr Handwerk in München gelernt und zeitweilig in Berlin und Hamburg ausgeübt hatten, ein Fotoatelier, das sie auch zum Treffpunkt von Künstlern machen wollten. Konzeptionell vertraten die beiden Schwestern durchaus andere Vorstellungen als Hoffmann. Ihr Ziel war es, kein „gezwungenes Stillsitzen“ und andere „Sinnlosigkeiten“ (...), wie Umgebungen „aus Pappe“ (S. 266), auf dem Foto festzuhalten. Vielmehr galt es für die beiden Fotografinnen, durch das Bild die Persönlichkeit des porträtierten Menschen vorzustellen. Allerdings hatte das Atelier der beiden Schwestern nur recht kurze Zeit Bestand. Denn eine heiratete 1904 Hermann Hesse, die zweite drei Jahre später einen Chemiker, mit dem sie in die Vereinigten Staaten emigrierte.

All dies sind nur einige Eindrücke aus dem überzeugenden Band zur Geschichte der Stadt am Rheinknie in der zweiten Hälfte des 19. und am Beginn des 20. Jahrhunderts. Auch wenn die politische Geschichte durchaus angemessen berücksichtigt wird, so dominiert im vorliegenden Band, dem Zeitalter entsprechend, die wirtschaftliche Entwicklung und damit verbunden der Blick auf bauliche, verkehrstechnische, gesellschaftliche und lebensweltliche Veränderungen. Die Stadt Basel hat erhebliche Summen in das Projekt investiert und sie hat gut investiert!

Michael Kitzing

QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/>

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=12903>

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=12903>