

## Basels bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert

Autor(en): Albert Burckhardt-Finsler

Quelle: Basler Jahrbuch

Jahr: 1903

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/0c4d2282-02d5-4cf9-99cf-7b02c51204e7>

### Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

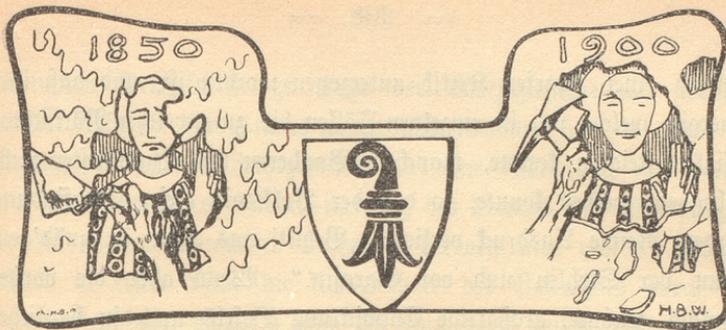
### Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>



# Basels bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert.

## II. 1850—1860.

Von Alb. Burckhardt-Sinsler.

Als die im vorletzten Basler Jahrbuch erschienene Abhandlung über Basels bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert einen vorläufigen Abschluß fand mit dem Jahre 1850, wurde im letzten Satz auf die Persönlichkeit des Architekten J. J. Stehlin hingewiesen, welcher für lange Zeit der Basler Baukunst seinen Stempel aufgedrückt habe. Mit der Tätigkeit dieses Mannes und mit derjenigen des hochverdienten Vorstehers des Baukollegiums, des Rathsherrn Karl Sarasin, werden wir es in erster Linie zu tun haben, wenn wir die bauliche Entwicklung unserer Vaterstadt in den Fünfziger- und hauptsächlich in den Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts zu schildern unternehmen. Allgemein wird anerkannt, daß die beiden zusammen Großes geleistet haben, und daß ihre Verdienste um die Stadt Basel bleibende und hervorragende sind. Selbstverständlich ist, daß auch ihr Tun und Lassen

vielfach einer scharfen Kritik unterzogen worden ist, und daß ihre Energie, welche sich in einzelnen Fällen bis zu etwelcher Rücksichtslosigkeit steigern konnte, manchem Bauherrn und Baumeister recht unbequem werden konnte, so daß der Volkswitz dieser Empfindung in dem Reime Ausdruck verlieh: „Behüt' uns Herr in gnäd'gem Sinn vor Stehlin und vor Sarasin.“ Wenn aber die vorher niemals geahnte, großartige Entwicklung Basels auch in baulicher Hinsicht in die richtigen Bahnen gelenkt wurde, und wenn diese bauliche Tätigkeit in einer Anzahl monumentaler Schöpfungen ihren würdigen Ausdruck gefunden hat, so stehen diese beiden Tatsachen in unlöslichem Zusammenhang mit den Namen Karl Sarasin und Johann Jakob Stehlin.

Freilich bis 1858 haben wir es noch mit den Männern vornehmlich zu tun, welche schon in den Vierzigerjahren an der Spitze des kantonalen Bauwesens gestanden haben, mit dem Rats Herrn Samuel Minder als dem Präsidenten des Baukollegiums und mit Bauinspektor Amadeus Merian. Beider Verdienste sollen durchaus nicht im mindesten angezweifelt werden; allein die ganz großen Aufgaben, welche zu Ende der Fünfzigerjahre an die Behörde herantraten, erforderten wenigstens für das Präsidium der obersten Baubehörde eine neue, jüngere Kraft. Merian hätte in seinem Amte noch bedeutendes leisten können, jedoch das Gefühl, bei mehreren Gelegenheiten in den Hintergrund gestellt zu werden, bewog ihn, sein Amt niederzulegen und dann seine reichen Kenntnisse hauptsächlich als Stadtrat seinen Mitbürgern zur Verfügung zu stellen.

Schauen wir nun an Hand der Verwaltungsberichte, welche von Regierung und Stadtrat ausgegangen sind, sowie mit Zuziehung weiterer zum Teil handschriftlicher Aufzeichnungen, wie sich im einzelnen die bauliche Entwicklung unserer Stadt gestaltet hat.

In dem Schlußabschnitte des ersten Teiles dieser Abhandlung war auch darauf hingewiesen worden, daß infolge der unsichern

politischen Verhältnisse zu Ende der Bierzigerjahre nur wenige größere Arbeiten von Staats wegen unternommen wurden; jetzt, zu Anfang des sechsten Jahrzehntes, trat eine Wandlung ein, welche zum Teil auch durch die Ausstattung des Bundes mit einer ganzen Anzahl bisher kantonaler Aufgaben hervorgerufen wurde. Hieher gehört in erster Linie die Uebernahme des Postregals durch die Eidgenossenschaft, wodurch auch der Bau eines neuen Postgebäudes in Basel mächtig gefördert worden ist. Wohl wurde schon seit geraumer Zeit an Plänen gearbeitet, welche dem Gedanken der Verlegung der Post nach dem alten Kaufhause entsprungen waren; allein die Sache wollte keinen rechten Fortgang nehmen. Stets stellten sich neue Hindernisse in den Weg. Da erschien im Spätjahr 1850 der Chef des eidgenössischen Postdepartements in Basel, um das alte Kaufhaus in Augenschein zu nehmen. Im Verein mit Ratsherr und Ständerat F. J. Stehlin wurde ein Bauprogramm festgestellt, und des letztern Sohn, Architekt F. J. Stehlin, erhielt den Auftrag, die diesbezüglichen Pläne auszuarbeiten. Bei dieser Arbeit nahm man auch von Anfang an auf eine künftige Verbreiterung der untern Freienstraße Rücksicht. Sofort wurde ein Mietvertrag zwischen Kanton und Eidgenossenschaft aufgestellt, in welchem letztere einen Mietzins von Fr. 12,000 versprach, während für den Bau selbst ein Kredit von Fr. 120,000 a. W. eröffnet wurde. Eine besondere Postbaukommission trat ins Leben, diese begann ihre Tätigkeit damit, daß sie auch noch die Scheuermannsche Behausung (Freiestraße Nr. 1635) käuflich erwarb und damit den Mietzins der Eidgenossenschaft um 1200 Franken erhöhen konnte, so daß der Verwaltungsbericht des Jahres 1851 die Besprechung der Postangelegenheit mit dem zuversichtlichen Satze schließen konnte: „Künftig wird nun darauf los gearbeitet, und wir hoffen, daß das neue Postgebäude unserer Stadt zur Zierde gereichen werde.“ Einem Manne allerdings hat diese stattliche Baute vielen Ärger ver-

ursacht, nämlich dem Bauinspektor Amadeus Merian, welcher sich schon seit mehreren Jahren mit dem Plane für den Umbau beschäftigt hatte, und dem nun diese Arbeit auf nicht gerade rücksichtsvolle Weise aus den Händen genommen wurde. Jedoch der Erfolg rechtfertigte die Handlungsweise der Behörden; denn Basel erhielt auf diese Weise ein zentral gelegenes Postgebäude, das zwanzig Jahre hindurch allen Bedürfnissen Genüge leistete, und das bis auf den heutigen Tag in der That eine Zierde der innern Stadt geblieben ist. Mit einer Pietät, welche in jener Zeit besondere Beachtung verdient, schloß sich der Neubau den gothischen Formen des alten Kaufhauses an; von diesem wurde, so viel nur immer möglich war, erhalten, ohne daß dadurch die praktische Einrichtung des Ganzen irgendwie beeinträchtigt worden wäre.

„Bei den damaligen Verhältnissen beruhte der Postdienst fast ausschließlich auf den Postwagen, welchen die Beförderung sowohl der Passagiere als auch der Briefe und Pakete oblag. Auf dieses Transportmittel war auch die Anlage des Hauses berechnet, für dasselbe das mächtige Eingangstor an der Freiensstraße, der mit Glas gedeckte Hof, wo mehrere Postwagen gleichzeitig bedient werden konnten, sowie der Hof mit den Wagen-Kemisen angeordnet. Beiderseits vom Posthof befanden sich die Bureaux der damals noch in ihrer Kindheit befindlichen Brief- und Paketpost, welche für das Publikum durch die Seiteneingänge mit den Arkaden zugänglich waren.

Diese Disposition fand auch in der Fassade an der Freiensstraße durch den dominierenden Mittelbau ihren Ausdruck. Im übrigen schließt sich dieselbe mit den flachen Stichbogen im Erdgeschoß und den horizontal abschließenden Dachgesimsen dem ästhetischen Prinzipie des alten Kaufhauses mehr oder weniger an. Sie ist in dem vorzüglichen roten Sandstein aus den jetzt ausgebeuteten Brücken bei Riehen erbaut.“ (F. J. Stehlin-Burckhardt, Architektonische Mitteilungen aus Basel, S. 54.)

Der Bau des Postgebäudes nahm einen sehr raschen Verlauf, so daß im Juli 1852 die feierliche Grundsteinlegung, am 22. Januar 1853 die Aufrichtung und am 1. Dezember dieses Jahres die Uebergabe an die eidgenössische Postverwaltung stattfinden konnte. Allgemein wurde die vorzügliche Lösung der Aufgabe, wie sie Stehlin gefunden hatte, anerkannt, und auch in ästhetischer Hinsicht war das Lob ein ungeteiltes. Sehr interessant ist es, hier den Künstler als Gothiker kennen zu lernen, der mit ebenso großer Gewissenhaftigkeit als glücklicher Hand die Formen des Stiles zu verwenden weiß, während er zwanzig Jahre später bei seinen anläßlich der notwendigen Vergrößerung des Postgebäudes erstellten Plänen diese gothischen Formen mit barocken Elementen mischte, was dann auch hauptsächlich daran schuld war, daß die Umarbeitung des ganzen Projektes durch Dombaumeister Professor Schmidt in Wien beschlossen wurde. Es war dies ein Vorgehen, welches Stehlin seiner Vaterstadt nie verzeihen hat, wie er sich dem auch in seinen „Mitteilungen“ auf das Bitterste darüber ausspricht.

Allein wir kehren nach diesen unsrer Darstellung weit voraus-eilenden Bemerkungen zum Jahre 1851 zurück und freuen uns der Wahrnehmung, daß neben der Erstellung eines neuen Postgebäudes auch noch eine ganze Reihe anderer Projekte, welche schließlich zu den erfreulichsten Lösungen geführt haben, nicht nur in der Luft lagen, sondern ernsthafter Diskussion unterzogen und zum Teil damals schon durch wichtige vorbereitende Beschlüsse gefördert wurden. So klagten die verschiedenen Strafgerichte über die mangelhaften ihnen zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten und wiesen auf einen diesbezüglichen Umbau des Lohnhofs hin. Des weitern beschäftigte das Baukollegium der in Aussicht genommene Umbau der Rheinbrücke. Von besonders wichtigen Folgen aber war der Beschluß, eine neue Münsterorgel zu erstellen, welche ihren Platz auf dem zwischen die beiden Türme zu versetzenden blauen Lettner erhalten

solle. Bisher klebte die Orgel wie ein Schwalbennest an der Nordwand des Hauptschiffes; mit ihrer Entfernung aber wurde nun die Frage der Renovation des Münsters entrollt, indem hauptsächlich zu entscheiden war, ob an Stelle des blauen Lettners eine neue Glaswand das Schiff von dem Chor trennen sollte, oder ob in Zukunft Chor und Schiff einen großen einheitlichen Innenraum bilden sollten. Geistlichkeit und weltliche Behörden waren in diesem Punkte sehr verschiedener Ansicht und suchten gegenseitig ihren Standpunkt mit aller Energie zu wahren.

Für die ganze Restaurationsarbeit, welche schließlich durch Abtragung der Vierungskrypta, durch Erstellung neuer Chortreppen und einer neuen Bestuhlung, sowie Abstoßen der Wände und Einwölbung der Emporen eine anfangs kaum geplante Ausdehnung gewann, sei auf die Darstellung Karl Stehlins in der „Baugeschichte des Basler Münsters“ hingewiesen. Uns bleibt nur noch übrig, aus den Aufzeichnungen des Bauinspektors Amadeus Merian, dem jedenfalls nicht die geringere Hälfte des Verdienstes um die gelungene Restauration zukommt, noch einiges nachzutragen. Merian betont öfters, wie er durch Herrn Obersthelfer Linder besonders heftig angegriffen, im Baukollegium aber durch Architekt Riggerbach stets mit Nachdruck unterstützt wurde; daß dieser „christliche Baumeister“ diese Stellung einnahm, schien jenem federgewandten Geistlichen unbegreiflich. Wie übrigens das Baukollegium die Sache aufgefaßt hat, geht auch daraus hervor, daß in dieser Behörde der Antrag gestellt und zum Beschluß erhoben wurde, man möchte den Bauinspektor reisen lassen, damit er verschiedene neuere und ältere größere Kirchen besuche, namentlich da mehrere alte Domkirchen in neuester Zeit restauriert worden seien. „Diesen Auftrag, erzählt Amadeus Merian in seiner Lebensbeschreibung, vernahm ich nicht ungerne. Herr Riggerbach begrüßte denselben sehr und sagte, wenn es den Herren des

Kollegiums recht sei, sei er bereit, mich zu begleiten; natürlich konnte ich mir dies nicht verbeten. Herr Dr. Heimlicher, der damals das Sekretariat führte, sagte mir nach der Sitzung: Ich hätte dies an Ihrer Stelle abzulehnen gesucht, Sie werden sehen, diese Reisebegleitung wird später dazu benützt, den Anteil an dem Restaurationserfolge sich zuzuwenden.“ Allein Merian erwiderte, er halte es für politisch, sich der Begleitung Riggerbachs, der ein angesehenes, frommes Mitglied der Gemeinde sei, nicht zu widersetzen. Auch lag es dem ganzen Wesen Riggerbachs durchaus fern, sich auf Kosten anderer Verdienste anzumassen. Wenn aber nach seinem Tod die Münsterrestauration fast ausschließlich als sein Werk betrachtet wurde, was begreiflicherweise Merian kränken mußte, so war das eine Verkehrung der wirklichen Tatsachen, wogegen wohl Riggerbach selbst in erster Linie protestiert haben würde. Die Beiden traten also gemeinschaftlich die Reise an, besuchten die wichtigsten Kirchenbauten Deutschlands und kehrten nach vier Wochen mit einem reichen Material nach der Heimat zurück. Hier wurde das Konzept des Reiseberichtes gemeinschaftlich besprochen, die Ausarbeitung übernahm Riggerbach, da für Merian eine große Arbeitslast sich unterdessen auf seinem Bureau angesammelt hatte. Das Baukollegium nahm die Vorschläge der beiden sehr günstig auf, und so konnte denn die Restauration des Münsters trotz allen Hindernissen denjenigen Fortgang nehmen, dessen Erfolg noch heutzutage den Besucher erfreut. Die Arbeiten dehnten sich bis in das Jahr 1856 aus, am 31. August dieses Jahres wurde die Kirche feierlich geweiht. Die Restaurationskosten betragen für den Staat Fr. 176,027. 87, wobei das ursprüngliche Budget um Fr. 73,000, also um ca. 70 % überschritten wurde. Daneben waren durch freiwillige Beiträge ca. Fr. 140,000 für Orgel, Glasgemälde und Heizung aufgebracht worden.

Haben wir es bei der Münsterrestauration mit einem Werke zu tun, das dann später noch durch die Restauration des Außern

der Kirche seinen Abschluß und seine Vollendung gefunden hat, so beschäftigte ebenfalls zu Anfang der Fünfzigerjahre noch eine andere nicht minder wichtige Aufgabe die Baubehörden, welche erst in den nächsten Jahren ihre endgültige Lösung finden wird, es ist dies, wie schon früher angedeutet wurde, die Rheinbrückenfrage. Die Notwendigkeit eines Umbaus der alten Brücke wurde allgemein anerkannt. Ingenieur Dollfuß hatte die nötigen Pläne eingeliefert, und eine Kommission wurde eingesetzt, welche die an besondere Experten zu stellenden Fragen prüfen sollte. Darüber erreichte im September des Jahres 1851 der Strom einen sehr hohen Wasserstand, welcher die schadhaften alten hölzernen Soche bedrohte. Bedeutend gefährlicher aber wurde die Sache im folgenden Jahre 1852, da der Rhein den höchsten Wasserstand des ganzen Jahrhunderts aufwies. Besonders bedrohlich wurden für die Brücke die losgerissenen Pontons der damals im Bau begriffenen Frauenbadanstalt. Freilich hielt auch jetzt noch der alte Bau stand, doch mußte die Ausbesserung aller hölzernen Soche mit Ausnahme der 1845/6 erneuerten beschlossen werden. Damit glaubten die Behörden für einige Jahre alle Gefahr beseitigt zu haben, und es konnte nun mit um so mehr Gelassenheit ein durchgreifender Umbau oder geradezu ein Neubau studiert werden. Allein als verschiedene Pläne und Modelle im Jahr 1853 dem Kleinen Rat vorgelegt wurden, wollte den Herren keine der vorgeschlagenen Lösungen recht gefallen; nur prinzipiell entschloß man sich zu einer zweckmäßigen Instandstellung der bestehenden Brücke durch allmähliche Verminderung der hölzernen Soche, Nivellierung und gleichmäßige Verbreiterung. Auf den weitem Vorschlag der Brückenkommission, die Frage einer zweiten Brücke zu studieren, ging der Rat grundsätzlich nicht ein. So wurde denn zunächst weiter geflickt und auch weiter beraten, wobei es mehr als einmal zu unliebsamen Erörterungen gekommen ist, indem zwei verschiedene Ansichten, vertreten durch

nicht gerade nachgiebige Männer, auf einander stießen. Nach der einen sollte der alten Brücke durch Holzkonstruktionen, nach der andern durch Bogen aus Eisenblech geholfen werden. Schließlich kam ein Kompromiß zustande. Der darauf basierte Umbau nahm nun einige Jahre in Anspruch, das Ersetzen der schadhaften hölzernen Joche, das Spannen der eisernen Bogen und das Beschweren mit den großen Bänken aus Solothurner Stein kostete große Opfer an Zeit und Geld. Erst im Jahre 1858 fanden die Arbeiten, welche der alten Rheinbrücke ihre letzte äußere Gestalt verschafften, ihren Abschluß. Der Verwaltungsbericht dieses Jahres drückt sich darüber folgendermaßen aus: „An der Rheinbrücke selbst wurden die noch rückständigen Restaurationsarbeiten ganz vollendet, die Trottoirs angebracht, die steinernen Sitzbänke auf die hölzernen Pfeiler gestellt, die Lehnen befestigt, die eisernen Bogen mit Gittern verkleidet, die Jochkapelle auf der Mitte des Brückensfeldes ausgebaut und verziert mit der Statuette des Bischofs Heinrich von Thun, unter welchem die alte Brücke vor sechs Jahrhunderten entstanden war.“ Das geschah vor 44 Jahren, als unsre Vaterstadt gegen 30,000 Einwohner zählte. Die hergestellte Brücke hat während eines halben Jahrhunderts ihren Dienst treulich versehen, trotz allen Hochwassern und anderen Gefährdungen, und hat den Hauptverkehr bewältigt in einem Gemeinwesen, dessen Einwohnerzahl sich mehr als verdreifacht hat, und dessen neueste Verkehrsmittel alten Brücken besonders gefährlich werden mußten. Bald wird die Brücke Heinrichs von Thun verschwunden sein, und wir hoffen nur, ihre Nachfolgerin, ein neuer Schmuck unsres unvergleichlichen Städtebildes, werde Jahrhunderte lang ihre Aufgabe mit der gleichen Ausdauer erfüllen, wie es der Bau des Mittelalters getan hat.

Doch wir wollen ja zunächst von den Arbeiten berichten, welche zu Anfang der Fünfzigerjahre des letzten Jahrhunderts ausgeführt worden sind. Da geben uns denn die Verwaltungsberichte

ſowie die Merian'schen Aufzeichnungen noch folgende Auskunft. Während früher die Stadt ihren Zoll an den Thoren und im Kaufhauſe bezogen hatte, verlegte nun das eidgenöſſiſche Handels- und Zolldepartement, an welches das Zollweſen inſolge der neuen Bundesverfaſſung übergegangen war, dieſes Geſchäft möglichſt nahe an die Grenzen, ſo daß der Kanton Baſel im Jahre 1851 vier Zollhäuſer, und zwar auf dem Lyſbüchel, bei Burgfelden, beim Horn und bei der Wiefenbrücke errichten mußte, für welche alle zuſammen der Bund einen Mietzins von Fr. 1200 bezahlte. Heute werden nur noch das Burgfelder Zollhaus und dasjenige auf dem Lyſbüchel benützt und auch letzteres wird in nächſter Zeit durch ein hart an der Grenze gelegenes Gebäude abgelöst werden; auch hierin ſpiegelt ſich einmal die gewaltige Steigerung des Verkehrs und ſodann die rapide räumliche Ausdehnung der Stadt, deren Häuſer jetzt ſchon die Peripherie ihres Gebietes ſtreifen.

Auch das Telegraphenweſen, welches der Bund übernommen hatte, gab damals zu mehrfachen Beratungen und Unterhandlungen Anlaß; vorgeſehen waren in der ganzen Schweiz zunächſt zwei Linien, von denen die eine Rheineck mit Genf, die andere Baſel mit Chiasso verbinden ſollte. Ein beſonderes Anleihen wurde in Ausſicht genommen, wobei Baſel mit Fr. 50,000 ſich zu betheiligen willens war, jedoch unter der Bedingung, daß auch der Anſchluß nach Haltingen, der damaligen Endstation der badiſchen Bahn, eſtellt werde. Als Telegraphenbureau wurde die ehemalige Poſtremiſe am Totengäßlein vorgeſehen, deren Herſtellung auf Fr. 2733 zu ſtehen kam.

Handelte es ſich hier um Neuerungen, welche weſentlich von der Eidgenoſſenſchaft ausgingen, ſo traten die ſtädtiſchen Behörden in den Vordergrund, als es ſich um Einführung der Gasbeleuchtung handelte. Es iſt wohl mehr als zufällig, daß ein Mülhauſer, der ſchon mehrfach erwähnte Ingenieur Dollfuß, dieſe Angelegenheit

in Fluß brachte. Am 13. November 1851 erfolgte die Genehmigung des Vertrages mit Dollfuß durch den großen Stadtrat. Das Gas sollte aus Holzkohlen erstellt werden, da die Bandfabrikanten gegen Steinkohlengas sich wehrten, aus Furcht, es möchte dasselbe den zarten Farben ihrer Gewebe gefährlich werden. Ein Anleihen von Fr. 300,000 machte die nötigen Summen flüßig. Der Bau der Gasanstalt vor dem Steinentor beim Hochgericht wurde in Angriff genommen und für die Stadt eine Beleuchtung mit 438 Laternen vorgesehen. Die Gemeinden Altorf und Stanz aber erhielten auf ihr Ansuchen unentgeltlich die alten Dellaternen, welche bisher den Baslern ihr dürstiges Licht gespendet hatten.

Auch eine ganze Anzahl von Korrekturen im Innern der Stadt wurde damals ausgeführt. Freilich erscheinen dieselben dem modernen Vorgehen gegenüber, da ganze Gassen auf Abbruch versteigert werden, sehr unbedeutend, und auch die darauf verwendeten Summen bewegen sich in Grenzen, für welche unsere Tage kein Verständnis mehr besitzen. Immerhin beweist die Tatsache, daß bald da bald dort eine Korrektur in Angriff genommen wurde, wie sehr allgemein das Bedürfnis nach Verbesserung der baulichen Verhältnisse war.

Führen wir einige Beispiele an aus den Jahren 1851 und 1852. Der Kirchplatz zu St. Martin wurde erweitert und der Brunnen, welcher Fr. 1901 kostete, an die Wand der Gartenmauer des Rathhauses versetzt; auch wurde der Platz nivelliert und neu gepflastert, was wiederum eine Ausgabe von Fr. 1020 verursachte. In der St. Albanvorstadt, beim ehemaligen Brigittator, wo auch heute noch keine allzu breite Passage sich befindet, fand ebenfalls eine Korrektur statt, welche verhältnismäßig teuer zu stehen kam. Am Kohlenberg ersetzte man das frühere Pflaster durch eine Chaussierung mit Kies und Mergel, brachte Trottoirs auf beiden Seiten an und verlegte den dortigen Großviehmarkt auf den Roßmarkt

beim Steinenkloster. Zwischen dem St. Alban- und dem Aeschentor wurde die Contrescarpenmauer erhöht und ein eisernes Geländer längs dem Stadtgraben erstellt.

Mit Spannung verfolgten auch die Bürger die Hebung des Fischmarktbrunnens, welcher damals schon der Gegenstand gerechten Stolzes für die Bewohner der innern Stadt gewesen ist; zur Schonung des neuen Brunntroges wurde auch an der Schiffslände ein Tränkebrunnen errichtet, während der kleine Fischmarktbrunnen mit seinem jugendlichen Neptun in eine Ecke des Platzes gegen das Wirtshaus zum Helm zu stehen kam. Endlich konnten zwei Baugruben, eine im Kirchgäßlein bei St. Theodor und eine andere zur Anfang der St. Johannvorstadt gegen Entschädigungen von 200 resp. 400 Franken für immer beseitigt werden. Es waren dies noch Ueberbleibsel aus einer Zeit, da auch die Bürger durchaus noch nicht auf alle Landwirtschaft innerhalb der Stadtmauern verzichtet hatten. Allein solche Anlagen, denen wir auf dem Merian'schen Stadtplan von 1610 noch in großer Anzahl begegnen, dienen weder zur Erleichterung des zunehmenden Verkehrs noch zur Hebung der Salubrität in den engen Gassen. Ihre Entfernung aber war stets mit großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden; denn auch der Bürger, nicht nur der Bauer, hing mit großer Zähigkeit an seinem Misthaufen.

Allein, halten wir uns bei diesen Kleinigkeiten nicht allzu lange auf, sondern streifen wir noch eine Frage, welche damals die Gemüther der Bürgerschaft nicht mit Unrecht in eine große Aufregung versetzte, handelte es sich doch um nichts geringeres als um die Frage: Wie soll Basel mit der übrigen Schweiz durch einen Eisenbahnstrang verbunden werden? Aus jenen Zeiten datiert zum guten Teil die Rivalität zwischen den beiden Städten Zürich und Basel, welche letztere sich der Führung der ersteren in Eisenbahnsachen nicht so vertrauensfelig anschließen wollte, als man es am

ehemaligen eidgenössischen Vororte erwartet hatte. Basel hatte sich von den Schicksalsschlägen der Dreißigerjahre wirtschaftlich vollkommen erholt, es hatte durch seine Stellungnahme gegen den Sonderbund und durch seine Betätigung am neuen Bunde auch seine politische Bedeutung wenigstens zum guten Teil zurückerobert, und eine der Aeußerungen des wiedergewonnenen Ansehens war auch, nachdem der Staatsbau der Bahnen in der Eidgenossenschaft am 26. und 28. Juli 1852 abgelehnt worden war, das selbständige Vorgehen in Eisenbahnfragen, war die Gründung der Schweizerischen Centralbahn.

Zum erstenmal im Verwaltungsbericht des Jahres 1853 erscheint ein besonderer Abschnitt mit der Aufschrift „XI. Eisenbahnwesen,“ nachdem schon in den beiden vorangehenden Jahren wegen der so wichtigen Angelegenheit viel debattiert und unterhandelt worden war. Im Jahre 1852 trat die neue Centralbahngesellschaft ins Leben, und trotz allen Hindernissen glückte deren Finanzierung, so daß bald ein Stück der Linie nach dem andern eröffnet werden konnte. Wir verweisen für diese Dinge auf die Abhandlung Geerings in der Festschrift für 1901, sowie auf die jüngst erschienene Broschüre K. Leupolds. Man vergleiche dazu etwa noch die Artikel, welche über diesen Gegenstand in der Basler Zeitung der betreffenden Jahre erschienen sind, und man erhält einen Begriff davon, mit welchen Schwierigkeiten die Centralbahn zu kämpfen hatte, und welches Mißtrauen ihr an vielen Orten entgegengebracht wurde. Es sind damals recht unfreundliche Bemerkungen sowohl in der Neuen Zürcher- als in der Basler Zeitung gefallen; aber man ließ sich in Basel nicht irre machen und ging seinen eigenen Weg. Die Folgezeit hat jenen Männern, die an der Spitze der Centralbahn gestanden haben, ganz und gar recht gegeben.

In baulicher Hinsicht war die Anlage der Bahn für die Stadt Basel von den einschneidendsten Folgen begleitet, und es ist

wohl nicht zu viel gesagt, wenn behauptet wird, daß die Stadtmauern und Tore in erster Linie durch Lokomotiven der Centralbahn zu Falle gebracht worden sind. Zunächst freilich hatten die alten Befestigungen noch gute Ruhe; denn es erfolgte die Vereinbarung, daß man sich bis auf weiteres mit einem provisorischen Bahnhofe begnügen wolle, welcher an der Langen Gasse vor dem St. Albantor anzulegen war. Die Centralbahn hatte auf ihre Kosten für eine zweckmäßige Verbindung des Bahnhofes mit der Hauptstraße zwischen dem Aeschen- und dem St. Albantor zu sorgen. 1853 wurden die Pläne genehmigt, die Birsbrücke geprüft und am 19. Dezember 1854 fand die Eröffnung des regelmäßigen Betriebes zwischen Basel und Liestal statt, wobei täglich nach beiden Richtungen je fünf Züge auf der Linie verkehrten. Während nun die Centralbahn ihr Netz schrittweise ausbaute und auch die große Aufgabe, die Durchbohrung des untern Hauensteins löste, so daß 1858 die direkte Verbindung Basels mit Luzern und Bern hergestellt und auch der Anschluß an die ostschweizerischen Linien über Narau und an die westschweizerischen über Biel und Solothurn bewerkstelligt war, behalf man sich stetsfort mit den hölzernen Stationsgebäuden an der Langen Gasse; allein schon gleich nach Erstellung des provisorischen Bahnhofes wurden auch die Unterhandlungen zwischen Staat und Bahn wegen einer endgültigen Anlage aufgenommen. Zuerst dachte die Centralbahn an einen größeren gemeinschaftlichen Bahnhof zu St. Johann, jedoch die Regierung ließ sich darauf nicht ein, „weil damit zugleich eine Verbindungsbahn mit der französischen Eisenbahn rings um die Stadt herum erzielt werden wollte, für welche Einrichtung die Centralbahngesellschaft keine Konzession besaß, und für welche, wenn eine solche früher oder später wünschbar oder notwendig werden sollte, den hiesigen Behörden freie und offene Hand vorbehalten werden muß.“ Darauf brachte das Direktorium der

Centralbahn das Margarethenfeld in Vorschlag, jedoch auch dieses fand der Kleine Rat weder angemessen noch entsprechend. Ende 1855 erfolgte sodann der Beschluß der Behörden, man wolle einer Bahnhofsanlage mit Kopfstation zunächst dem Aeschentor die Genehmigung erteilen, und im Mai 1856 wurde ein Vertrag zwischen den Behörden und der Bahn abgeschlossen, welcher auch am 16. Juni 1856 die Genehmigung des Großen Rates erhielt.

Die diesbezügliche Großratsitzung war mit Spannung von der Bürgerschaft erwartet worden, deshalb war auch die Tribüne bis auf den letzten Platz besetzt. An der Diskussion nahmen fast alle angesehenern Mitglieder der Behörde teil. Der Vorschlag der Regierung ging auf Genehmigung eines Vertrages mit der Centralbahn, wonach der Kopfbahnhof vor das Aeschentor auf die Thoma'sche Liegenschaft zu stehen kam und der Staat sich zu einem Beitrag von 250,000 Fr. verpflichtete. Bürgermeister Felix Sarasin trat als Referent auf und wies auf die Art und Weise hin, wie der Kleine Rat zu seinem Vorschlag gekommen sei. Er betonte, daß allerdings von der Centralbahn auch ein Projekt vorgeschlagen worden sei, welches das Feld zwischen Aeschen- und St. Albantor vorgesehen habe und wofür keine Staatssubvention verlangt worden sei. Bei der darauffolgenden Diskussion sprachen sich entschieden für den Regierungsvorschlag aus Ständerat Stähelin-Brunner, die Ratsherren Adolf Christ, Stehlin und Minder, Großrat Niklaus Haller, Konus-Gemuseus, Professor Peter Merian und Oberst Benedikt Bisler, während hauptsächlich die Vertreter des Mittelstandes ihr Lieblingsprojekt, Errichtung eines Personenbahnhofes auf dem Areal des Steinenklosters mit Aufnahmsgebäude am Steinenberg, nicht preisgeben wollten; in diesem Sinne sprachen Wilhelm Eckenstein, J. J. Imhof-Forkart, Wilhelm Klein, Dr. D. Birmann und Weber Engel, während eine dritte Gruppe hauptsächlich aus Sparsamkeitsrückichten dem Projekt an der

Bürcherstraße den Vorzug gaben. Zu dieser gehörten die Herren Appellationsrat His, Leonhard Heusler d. N., N. Lichtenhahn-Hagenbach, Ratsherr Iselin und Oberst N. Baravicini, der zugleich auch Rücksicht auf das rechte Rheinufer durch Erstellung einer zweiten Brücke nehmen wollte. Dieser Ansicht wurde aber von Bürgermeister Sarasin mit vollem Recht entgegengehalten, daß sie eine Kommunikationsstraße nach dem St. Albangraben in sich schließe, welche mit einer Million jedenfalls nicht zu hoch angeschlagen sei. August Stähelin-Brunner wies auf die technischen Schwierigkeiten eines Bahnhofes am Steinenberg hin, man würde mit einem Kostenaufwand von fünf Millionen ein „Personenstationli“ in der Stadt und einen Güterbahnhof vor dem Tor bekommen. Oberst Stehlin aber erklärte: „Die Projekte, den Bahnhof in die Stadt zu verlegen, gehen davon aus, daß die Wälle und Mauern für alle Zeiten die Abschließung der Stadt bilden werden. Die Mauern und Tore sind jedoch nur noch Sinnbilder einer Stadt, wie sie gewesen bei 18,000 Einwohnern.“

Die endgültige Abstimmung ergab Zustimmung zum Vorschlag der Regierung mit 73 gegen 22 Stimmen. Allein die Ausführung desselben ließ auf sich warten, indem die Centralbahn nun ein Konzessionsbegehren für eine Verbindungsbahn ihres Bahnhofes mit der französischen Ostbahn einreichte und im Anschluß daran die Regierung ersuchte, auf die vertraglich festgestellte Situation des Bahnhofes vor dem Aeschentor zurückzukommen. Zugleich wurde von der Centralbahn ein gemeinschaftlicher durchgehender Bahnhof, welcher zwischen das Margarethenfeld und das Elisabethenbollwerk zu liegen kommen sollte, anempfohlen.

Die Anschauungen über diesen neuen Plan waren geteilt, und es fanden sehr lebhaft Besprechungen darüber statt; aber schließlich ermächtigte der Große Rat am 29. Juni 1857 die Regierung

unter Aufhebung des großrätlichen Beschlusses vom 16. Juni 1856, die neue Vereinbarung mit der Centralbahn abzuschließen, wonach also der definitive Bahnhof an der Stelle angelegt werden sollte, welche er heute noch einnimmt und wohl noch lange Jahre einnehmen wird. „Und damit war denn eine für die Gegenwart, noch mehr aber für die Zukunft unserer Vaterstadt sehr bedeutungsvolle Frage zum endlichen Abschlusse gebracht.“ Wir werden später sehen, was für eine vollkommene Umwälzung in Bezug auf die bestehenden Straßenverbindungen, und was für eine weitgehende Anlage neuer Straßenzüge mit diesem denkwürdigen Beschlusse gegeben waren.

Wurde durch diese Centralbahnangelegenheit in erster Linie die Entwicklung des Südostplateaus bedingt, so vollzogen sich vor den Toren der kleinen Stadt zu gleicher Zeit nicht minder wichtige Veränderungen, indem hier die badische Bahn sich anmeldete und ihren bleibenden Wohnsitz aufzuschlagen beehrte. Merkwürdigerweise fuhr schon seit einigen Jahren die badische Bahn bis in die nächste Nähe Basels, ohne jedoch die Grenze zu überschreiten. Die Wirren, von denen zu Ende der Vierzigerjahre auch unser Nachbarland heimgesucht wurde, mochten den Ausbau des Eisenbahnnetzes verzögert haben, und die Basler gewöhnten sich daran, erst nach Haltingen zu kutschieren, um dann von dort die Eisenbahn nach Freiburg oder Karlsruhe zu benützen. Auf die Dauer war natürlich ein solches Verhältnis nicht haltbar.

So wurden denn im Jahre 1851 die Verhandlungen wieder aufgenommen, 1852 wurde der nötige Staatsvertrag abgeschlossen und demselben am 7. März 1853 die vorbehaltene Ratifikation erteilt. Damit war der Bau der Linie Haltingen-Basel gesichert, nur in Bezug auf die Richtung derselben waren die Beteiligten noch verschiedener Meinung, indem die badische Regierung den Weg über Weil einschlagen, während Basel die Bahn über die Leopoldshöhe

leiten wollte. Auch in Bezug auf den Platz und die Art des Bahnhofs war man verschiedener Ansicht. Die Stadt war mehr für eine Kopfstation eingenommen, Baden hielt immer energischer an einer Durchgangsstation fest. Es war von dem Bürgi'schen Bade, der Isler'schen Liegenschaft und der Maramatte als geeigneten Anlagen die Rede. Schließlich gaben beide Parteien etwas nach und einigten sich auf eine Durchgangsstation, welche „nordöstlich vom Bürgi'schen Bade“ zu erstellen war, so kam der heute noch bestehende Badische Bahnhof zustande. Die Ausführung ging ziemlich rasch vor sich, so daß schon vom 18. November 1854 an provisorische Güterzüge zur Entleerung der überfüllten Warenhalle in Haltingen eingerichtet werden konnten.

Am 19. Februar 1855 konnte, da man sich auch hier einstweilen mit einem provisorischen Stationsgebäude begnügte, die Linie Haltingen-Basel feierlich eröffnet werden. Um 11 $\frac{1}{2}$  Uhr langte der großherzoglich badische Staatsminister von Rüdft mit zahlreicher Begleitung in Basel an; im festlich geschmückten Wartsaal wurden die nachbarlichen Autoritäten durch die Vertreter der Basler Behörden begrüßt. Standestruppe, Militärmusik und Artillerie waren aufgeboten und taten das Ihrige zur Verherrlichung des Tages. Um 1 Uhr führte ein Extrazug die beidseitigen Vertreter nach Haltingen, wo eine Tafel von etwa fünfzig Gedecken ihrer im Wartsaal harrte. Zuerst toastierte von Rüdft auf die Schweiz und Basel, sodann Bürgermeister Felix Sarasin auf den damaligen Prinzregenten, den jetzigen Großherzog. Zahlreiche weitere Trinksprüche folgten nach, darunter auch einer des einundachtzigjährigen Ratsherrn Oswald, welcher sein Glas auf das Andenken des Großherzogs Leopold und auf das Wohl seiner Witwe, der Großherzogin Sophie, leerte. Die Geltenzunft, welche eben beim Zunftessen versammelt war, schickte einen telegraphischen Glückwunsch. „Nach fünf Uhr trennte sich die Gesellschaft, jeder Teilnehmer wohl

mit dem Gefühl, daß der badische Schienenweg, der an die Schwelle der Schweiz führt, die materiellen und geistigen Beziehungen zwischen beiden Staaten enger knüpfe, und mit dem Wunsch, daß die Sonne des Friedens in beiden Staaten ungetrübt leuchten möge. Den Badensern ist Basel für diesen angenehmen Tag und die heitere Festfreude Dank, warmen Dank schuldig." (Basler Zeitung.)

Künftig wurde badiherseits an der Fortsetzung der Bahn weitergebaut, so daß auch schon am 2. Februar 1856 die Linie von Basel bis Säckingen dem Verkehr übergeben werden konnte, was wiederum eine fröhliche Feier verursachte. Damals war es, daß am Triumphbogen zu Wyhlen die klassische Inschrift prangte: „Wie einst Pegasus in den Olymp flog, so fliegt mit Dampfkraft jetzt der Mensch!“ Allenthalben bekundete die Bevölkerung ebenso große Freude als anerkennendes Verständnis für den neu eröffneten Verkehrsweg.

Die Bahnhofsanlage in Basel erforderte nun aber auch eine unmittelbare Verbindung mit der Rheinbrücke, lag doch auf der Hand, daß der zu erwartende Verkehr weder durch das Bläsi-, noch durch das Riehentor herumgeleitet werden konnte. Daher schloß die Regierung mit dem Stadtrat einen Vertrag ab, wonach die neue Straße auf gemeinschaftliche Kosten erstellt, die Arbeiten an den Befestigungen aber allein vom Staat getragen werden sollten. Die Korrektio n der Greifengasse übernimmt ebenfalls die Stadt; doch steuert ihr der Staat dazu 10,000 Fr. bei. Mit den Arbeiten wurde sofort begonnen, das 1531 errichtete Klarabollwerk, dem zu Liebe einst der Chor der Klosterkirche geopfert worden war, wurde beseitigt, der Stadtgraben an jener Stelle aufgefüllt, der Teich überbrückt und ein provisorischer Stadtabschluß in Form eines hölzernen Gatters erstellt, nachdem der Große Rat den Kredit für den Bau eines eigentlichen Tores verworfen hatte. Diese Neuerung hatte zur Folge, daß mit einer sehr altertümlichen

Institution, welche vielfach Anlaß zu Spott und Unfug geworden war, aufgeräumt wurde. Es beschloß nämlich der Kleine Rat im Jahre 1856, es soll in Betracht der stets wachsenden Bevölkerung vor den Toren und des gesteigerten Verkehrs zwischen dem Innern der Stadt und dem Stadtbanne die Torperre aufgehoben werden. Die Tore bleiben Sommers und Winters bis 11 Uhr offen und wer später hinein oder hinaus will, bezahlt 10 Cts. an den öffnenden Landjägerplanton. Fuhrwerke haben einen halben Franken zu entrichten.

Nun aber stellte sich heraus, daß nach Entfernung des Bollwerks die Klarakirche einen ruinenhaften Eindruck machte, so daß eine Verlängerung des Schiffes mit polygonem Chorabluß, wie wir ihn jetzt noch vor uns haben, gutgeheißen und ausgeführt wurde. Freilich die Korrektion der Greifengasse, deren unterer Teil damals noch den Namen Krempergasse führte, hielt sich in recht bescheidenen Grenzen. Sie beschränkte sich auf Ueberbrückung des Bächleins, auf zweckmäßigere Aufstellung einiger Brunnen, sowie auf eine vollkommene Neupflasterung der Gasse. Die Kosten beliefen sich auch nur auf 38,517 Fr. 61 Rp., so daß durch diese Greifengasskorrektion die städtischen Finanzen nicht allzusehr ins Wanken gerieten. Wir werden später wieder von den badischen Bahnhofbauten und ihren Folgen zu reden haben, wenn die Erstellung des definitiven Stationsgebäudes und die Beseitigung der städtischen Festungsbauten werden behandelt werden.

Einstweilen lassen wir nun diese ansehnlichen Bauten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auf sich beruhen, um unsere Aufmerksamkeit derjenigen baulichen Tätigkeit der kantonalen und städtischen Behörden zuzuwenden, welche der allgemeinen Erziehung in unserem Kantone zu Gute kamen.

Das fünfte Jahrzehnt hatte in dieser Hinsicht mit der Errichtung eines Monumentalbaues, des Museums, abgeschlossen, der

folgende Zeitraum hatte bescheidenere, wenn auch ebenso nötige Aufgaben zu lösen. Nachdem in den Jahren 1851 bis 1853 keine weitere Bautätigkeit auf diesem Gebiete entfaltet worden war, brachte im Jahre 1854 der kurz vorher gefasste Beschluß, daß das Turnen als obligatorisches Fach zu betrachten sei, etwas Leben in die Sache. Infolge Mangels einer genügenden Lokalität mußte im Winter 1853/1854 der Turnunterricht an den beiden Gymnasien und an der Realschule eingestellt werden. Deshalb wandte sich im März 1854 das Erziehungscollegium an den Stadtrat mit dem Ansuchen, es möchte ihm die der Stadt gehörige Liegenschaft des Bischofshofes hinter dem Münster behufs Einrichtung einer Turnhalle und der nötigen Freiturnplätze mietsweise überlassen werden. Allein die Rechnungskammer des Stadtrates, welcher die Frage zur Begutachtung überwiesen wurde, fand allerlei Bedenken gegen dieses Projekt heraus. Der Staat besitze Liegenschaften genug, die er für diesen Zweck verwenden könne, der Bischofshof sei dafür unpassend, „weil derselbe dem Nordwind ausgesetzt und überhaupt bei seiner erhöhten freien Lage am Rhein allen Zugwinden zugänglich sei; überdies dürfte die Lage desselben in der Nähe der weiblichen Badanstalt als eine weniger passende erscheinen.“ Die endgültige Erledigung dieser Angelegenheit ließ noch ziemlich lange auf sich warten; denn erst am 2. November 1857, nachdem das ungenügende Turnlokal in der Niklauskapelle schon für die mittelalterliche Sammlung in Aussicht genommen war, erfolgte der entscheidende Schritt, indem der Große Rat den Kauf des Bischofshofes zum Preise von 100,000 Franken genehmigte. Als Turnlokale wurden das Erdgeschloß und das obere Stockwerk der alten Remise eingerichtet, dazu kam noch die Anlegung zweier freier Plätze. Wohl mochten mit diesem haushälterischen Vorgehen der Behörden nicht alle Turnfreunde einverstanden sein, hatten sie doch auf eine mustergültige Turnhalle gehofft, wozu

die Pläne durch Turnlehrer Spieß schon aus Darmstadt bezogen worden waren. Um zu sparen, behalf man sich mit jenen wohl vielen unserer Leser wohlbekannten niedrigen und staubreichen Sälen, welche erst in neuerer Zeit durch die großen, rationellen Hallen verdrängt worden sind.

Zu entschieden größeren Opfern bequemten sich die Behörden, als die Erweiterung des Töchtererschulhauses zum Sessel am Totengäßlein nicht mehr zu umgehen war. Im Jahre 1854 wurden zwei Nebengebäude angekauft, und der Bauinspektor erhielt den Auftrag, die nötigen Pläne für den Um- und Ausbau des Gebäudes zu entwerfen. Dabei beklagt sich Amadeus Merian, daß Herr Oberst Stehlin gegen ein rationelleres Fassadensystem, welches gefälliger gewesen und weniger teuer zu stehen gekommen wäre, opponiert habe, allein natürlich habe seine Stimme im Rat mehr gegolten als alle Techniker des Baukollegiums. Am 5. Juni 1855 eröffnete der Große Rat einen Kredit von 30,000 Franken und sofort begann die Arbeit am Bau, die dann im folgenden Jahre, 1856, ihren Abschluß fand. Merian hat auch diese Fassade in jenem ihm geläufigen Münchenerstil aufgeführt, welcher etwa mit der nichtsagenden Bezeichnung „neubyzantinisch“ belegt zu werden pflegte. Es ist jetzt, nachdem alle Stilarten der Vergangenheit in Folge eines bis in alle Einzelheiten gehenden historischen Studiums während eines halben Jahrhunderts in zum Teil recht erfreulichen Kopien probiert worden sind, nicht schwer, auf die Mängel jener älteren romantischen Schule hinzuweisen, besonders wenn man deren Werke einer Detailkritik unterzieht. Allein derjenige, welcher den damaligen Stand der Kunstgeschichte und die allgemeinen ästhetischen Verhältnisse jener Zeit in Rechnung setzt, wird stets auch diesen Bauten der Münchener Schule aus der Zeit König Ludwig I. mit Respekt begegnen; denn einmal offenbart sich in ihnen ein monumentaler Sinn, ein Streben nach dem Großen, dem freilich nicht

immer im einzelnen Falle das tatsächliche Können entsprochen hat, und zweitens mußte die damalige, wenn auch etwas oberflächliche Begeisterung für die Romantik die Anregung geben für das ernste und strenge historische Studium, das ja dann in der That auch nicht ausgeblieben ist.

Weniger Anlaß zu kunstgeschichtlichen Bemerkungen geben diejenigen Schulbauten, welche um die gleiche Zeit, da der Kanton die Töchterchule umbaute, von der Stadt errichtet worden sind. Darunter fallen in erster Linie jene schmucklosen Gemeindegeschulhäuser mit ihren hölzernen Treppen, welche heute noch einen guten Teil unserer Primarschüler beherbergen. Infolge des neuen Schulgesetzes vom 23. März 1852 handelte es sich zunächst um eine Erweiterung der drei Schulhäuser im Luftgäßlein, hinter dem Münster (sogenanntes Rotes Schulhaus) und bei St. Peter, Arbeiten, welche in den Jahren 1854/1855 ausgeführt wurden. Sodann kaufte die Stadt den Fäschischen Zimmerhof bei St. Theodor an, ein Areal von ungefähr 14,300 Quadratfuß, zum Preise von 30,000 Franken, um daselbst ein Doppelschulhaus für sämtliche Gemeindegeschulen der kleinen Stadt zu errichten, einen Bau, mit welchem im Jahre 1855 begonnen wurde. Endlich mußte auch die Leonhardsgemeinde mit einer neuen Primarschule bedacht werden. Hiefür schien sich das dem Kanton gehörige Areal der 1855 nach der Hügenheimerstraße verlegten Wafenmeisterei am besten zu eignen. Dort oben an der Ecke der Kanonengasse und des Henkergäßleins, wo einst die Wohnung des Scharfrichters gestanden und wo in alter Zeit unter der Linde der Henker über die Freiheitsknaben und die Kohlberger zu Gericht gesessen hatte, begann nun eine rege Bautätigkeit, der Kanton hatte das Bauland der Stadt unentgeltlich abgetreten, und im Spätherbst 1857 wurde das Schulhaus von St. Leonhard als letztes der vier Gemeindegeschulhäuser dem Betrieb übergeben. Innerhalb von vier Jahren waren fünf

Schulhäuser teils wesentlich erweitert, teils neu erstellt worden, wodurch der Stadt eine Auslage von ungefähr 400,000 Franken erwuchs; an diese Summe spendete der Kanton einen Beitrag von 60,000 Franken, sowie die Liegenschaft am Kohlenberg. Nicht ohne Genugtuung läßt sich daher der städtische Verwaltungsbericht von 1857 folgendermaßen vernehmen: „Mittelfst dieser bedeutenden Ausgaben sind demnach das Knaben- und Mädchenschulhaus für die Münstergemeinde nach Bedürfnis wesentlich vergrößert worden. Eine ebenso bedeutende Vergrößerung ist für das St. Petersschulhaus eingetreten, und das als Lehrerwohnung benützte Stiftshaus wurde gründlich repariert. Die beiden Gemeinden St. Leonhard und St. Theodor haben jede ein ganz neues doppeltes Schulhaus und in demselben zwei, resp. drei vollständige Lehrerwohnungen erhalten. . . . . Mit der Vollendung der Schulhausbauten, die, wie zu hoffen, dem Bedürfnis auf längere Zeit genügen werden, sind auch die seit 1848 alljährlich vorgekommenen Ausgaben für provisorische Schuleinrichtungen weggefallen.“ In der That, es reichten diese Bauten, welche sich durch die größte Einfachheit und die nüchternste Schmucklosigkeit kennzeichnen, etwa für zwei Jahrzehnte aus, bis dann infolge eines gewaltigen Anschwellens der Bevölkerung und einer Reorganisation des gesamten Schulwesens eine neue, sehr intensive Tätigkeit auf dem Gebiete des Schulhausbaues sich geltend machte.

Was endlich von seiten des Kantons neben dem Bau der Töchterchule im Laufe des Jahrzehnts für Schulbauten getan worden ist, läßt sich in wenige Bemerkungen zusammenfassen. Einige Aenderungen wurden 1852 nötig, als das Gymnasium in zwei Abteilungen getrennt und die neue Gewerbeschule in den Reichacherhof verlegt wurde, damals wurde auch ein Zeichnungsaal im Hause zur Mücke erbaut. Auf Begehren des Erziehungskollegiums erstellte der Bauinspektor im Laufe des Jahres 1853 Pläne,

wodurch die Zahl der Hörsäle im Universitätsgebäude vermehrt und überhaupt ein allmählicher vollkommener Umbau des Hauses ohne Erhöhung der Firstlinie des Daches ermöglicht werden sollte. Einzelnes wurde in der That sofort ausgeführt, so weit es sich wenigstens um die innere Einteilung und Raumbeschaffung handelte; der Umbau des Außern hingegen verzögerte sich etwas, bis dann die bevorstehende vierte Säkularfeier der Universität die Angelegenheit wiederum in Fluß brachte; allein gerade darüber kam es leider zu Differenzen zwischen dem Baukollegium und dem Bauinspektor, so daß letzterer, wie wir sehen werden, seine Entlassung verlangte und auch erhielt.

Sehr bald zeigte es sich auch, daß die Räumlichkeiten des Reichacherhofes für die Gewerbeschule nicht mehr ausreichten, wie auch, daß das Realgymnasium noch weiterer Klassenzimmer bedurfte. Infolge davon siedelte 1858 die Gewerbeschule in den Falkensteinerhof über, um dem Realgymnasium Platz zu machen. Da aber alle diese Einrichtungen und Verschiebungen auf die Dauer doch nicht zu genügen schienen, nahm man schon damals einen Neubau im Garten des Mentelinhofes, wo jetzt das Obere Gymnasium steht, in Aussicht; allein das Projekt fand keine gute Aufnahme im Kleinen Räte, und so begnügte man sich einstweilen damit, daß der Schönauerhof hinter dem Münster ebenfalls zu Schulzwecken verwendet wurde.

Die in den letzten Seiten angeführten Bauten dürften, einige kleinere Arbeiten abgesehen, alles sein, was bis zur Annahme der neuen Verfassung von 1858 in baulicher Hinsicht für das Erziehungswesen von Kanton und Stadt geleistet worden ist, so daß wir nun auf diejenigen baulichen Unternehmungen zu sprechen kommen, welche den übrigen Zweigen des Staatshaushaltes zu Gute gekommen sind.

In erster Linie kommt hier in Betracht das Gerichtswesen. Schon früher wurde erwähnt, daß der Lohnhof mehrfachen Um-

bauten unterzogen wurde, welche durch das dringende Raumbedürfnis der kantonalen Polizei und der Rechtsprechung veranlaßt waren. Auch handelte es sich hauptsächlich um vermehrte Räumlichkeiten für die Untersuchungsgefangenen. Im übrigen arbeitete der Bauinspektor einen Plan aus, wonach der vollkommene Umbau des Leonhardsstiftes auf ungefähr Fr. 100,000 zu stehen gekommen wäre, ein Unternehmen, das allmählich ausgeführt werden sollte. Jedoch es kam nur wenig zustande, indem sehr bald sich herausstellte, daß das alte Chorherrenstift nicht ausreiche, um in zweckmäßiger Weise sowohl die Polizei als auch sämtliche Gerichte zu beherbergen. Wohl wurde 1854 die am Eingang befindliche Sigristenwohnung zu einem Wachtzimmer und einer Portierwohnung eingerichtet, und der Flügel neben der Leonhardskirche um ein Stockwerk erhöht. Im Jahre 1855 erhielt aber, nachdem von dem Areal des Steinenklosters, auf welchem einige Bürger schon den zukünftigen Centralbahnhof sahen, war Umgang genommen worden, eine ad hoc ernannte Kommission den Auftrag, für ein neues Gerichtsgebäude mit alleiniger Rücksichtnahme der Strafgerichte und des Civilgerichts den Präsenzerhof am Bäumlein ins Auge zu fassen. Es war dies um so notwendiger, als die durch den Großen Rat beschlossene Aufhebung der Standestruppe eine bedeutende Vermehrung des Polizeikorps und damit auch größere Inanspruchnahme der Räumlichkeiten zu St. Leonhard zur Folge hatte.

Der Hauptgrund der Auflösung des Korps bestand in den häufigen Desertionen, waren doch vom Februar bis Ende November 1855 nicht weniger als 73 Mann desertiert, wobei es einmal vorgekommen war, daß die ganze Wache am St. Johanttor ausriß, nachdem sie das Tor geschlossen und die Schlüssel in den Stadtgraben geworfen hatte. Es waren englische mit großem Handgeld versehene Werber, welche eine solche Anziehungskraft ausübten. Diese Verhältnisse machten einen längern Fortbestand der Truppe unmöglich, so daß am 17. Januar

1856 der Aufhebungsantrag der Regierung im Großen Räte zur Diskussion gelangte. Noch gab es einige warme Befürworter der Standestruppe, wie Fiskal Dr. Rudolf Burckhardt; allein schließlich erfolgte doch mit 63 gegen 30 Stimmen der Aufhebungsbeschluß im Sinne der Regierung, nachdem noch darauf hingewiesen worden war, daß auch der wackere Kommandant Hindenlang bei jetziger alle Bande der Disziplin lockernder Sachlage die Auflösung je eher desto lieber wünsche. Die feierliche Verabschiedung fand am 14. Juni 1856 statt, nachdem abends vorher der treue Rest des Korps im Hof der Kaserne zu einer Mahlzeit vereinigt worden war. Die Truppe zählte bei ihrer Auflösung noch fünf Offiziere und 68 Mann. Ein neues Gesetz mußte erlassen werden, wodurch das Polizeikorps, das die meisten Funktionen der Standestruppe zu übernehmen hatte, auf höchstens 104 Mann gebracht wurde. Dasselbe zerfiel in Landjäger, denen der Sicherheits- und Zolldienst oblag, und in Polizeimänner, welche vorzugsweise für Vernehmung der städtischen Polizei bestimmt waren. Noch recht lebhaft erinnern wir uns aus unseren Jugendjahren der „Grünen“ und der „Blauen,“ welche oft mit rauher Hand in unsere Jugendspiele auf dem Münsterplatz und im Kreuzgang einzugreifen Anlaß fanden. Die Hälfte des Korps sollte laut Gesetz inkaserniert werden, was wiederum eine vermehrte Inanspruchnahme des Lohnhofes bedeutete, da wenigstens vorübergehend die Blömlikaserne durch die eidgenössischen Besatzungstruppen in Anspruch genommen war.

Unter diesen Umständen arbeitete die oben erwähnte Spezialkommission für ein am Bäumlein zu erstellendes Gerichtsgebäude ruhig weiter. Im März 1856 erfolgte die Ausschreibung von Bauplänen, wofür drei Preise in Aussicht gestellt waren. Acht Lösungen gingen ein, von diesen wurden drei durch Prämien von je 300 Franken ausgezeichnet, nämlich diejenigen der Architekten J. J. Stehlin-Burckhardt, J. W. Sartorius und B. Lauser, und

L. Maring. Der erstere erhielt zugleich den Auftrag, einen definitiven Bauplan auszuarbeiten, der dann auch mit einigen Abänderungen genehmigt wurde. Die Kosten waren auf Fr. 200,000 berechnet, wobei das Mobiliar, die Vorfenster, die Gasbeleuchtung u. a. m. nicht inbegriffen waren. Ueber den Bauplatz drückt sich der Architekt folgendermaßen aus: „Der für den Neubau bestimmte Platz war eben derselbe, welchen die als Gerichtsschreiberei bekannten Gebäulichkeiten damals noch einnahmen. Obwohl für das räumliche Bedürfnis genügend, ließ dessen eingekerkelte Lage, an der engen, steil ansteigenden Bäumlengasse, für einen Justizpalast vieles zu wünschen übrig. Es war daher geboten, durch die Disposition des Gebäudes den Mängeln der Situation möglichst zu begegnen.“ Stehlin gibt uns an, wie er zu seinem Ziele gelangt ist. Er setzte die Fassade etwas zurück und hob sie durch kleine Anbauten von den Nachbargiebeln ab, eine Freitreppe und die Abschlußgitter dienten zur Vermittlung der Niveauunterschiede, der kräftig betonte Mittelbau, mit einer plastischen Gruppe gekrönt, sollte der schiefen Straßelinie entgegenwirken. Auffallen kann, daß hier Stehlin sich den florentinischen Palastbauten des 15. Jahrhunderts angeschlossen hat; es war die Zeit, da das Bundesratshaus in Bern durch die Architekten Stadler und Studer in eben demselben Stile erbaut worden war. Wollte der Basler Meister seinen Kollegen zeigen, daß auch er in dieser Bauweise sich zu bewegen verstehe? Daß ihm sein Wurf gelungen ist, wird niemand in Frage stellen. Freilich verrät auch schon diese Fassade, daß ihr Erbauer der Florentiner Frührenaissance nicht allzulange treu bleiben werde, gibt sich doch in der Mittelpartie ein Empfinden kund, das über kurz oder lang mit den strengen Formen jener Richtung brechen mußte. Der künftige Anhänger des Barockstiles kündigt sich mit seinen starken Verkrüppelungen und seinen gekuppelten Säulen hier schon mit aller wünschbaren Deutlichkeit an.

In Bezug auf das Innere wirkt die Anlage der Treppe und das Vestibule großartig, auch sonst ist die Raumdisposition einfach und durchsichtig, nur die Lichtverhältnisse des Erdgeschosses gaben vielfach zu Klagen Anlaß. Für eine später nötig werdende Vergrößerung hatte der Architekt einen dem Hauptgebäude parallel zu erstellenden Bau im Garten des Domhofes in Aussicht genommen. Diese Hoffnungen sind nicht in Erfüllung gegangen, indem die Erweiterung schließlich in einem gebogenen Neubau an der Bäumleingasse gefunden wurde, eine Lösung, welche in Verbindung mit einer neuen Nivellierung der Bäumleingasse dem Kunstwerke Stehlin's nicht unbedeutenden Eintrag getan hat.

Im Sommer des Jahres 1859 wurde das neue Gerichtshaus den richterlichen Behörden übergeben, worüber sich der Bericht des Appellationsgerichts folgendermaßen verbreitet: „Als eines erfreulichen, und wohl darf es betont werden, als eines, einen neuen Abschnitt in unserm Rechtsleben begründenden Ereignisses, dürfen wir sodann auch der Vollendung des neuen Gerichtshauses gedenken, welche den Bezug der stattlichen und zweckmäßig eingerichteten Räume noch zu Anfang des Spätjahrs ermöglichte. Es ging demselben, auf Veranstaltung unsres Tribunals, welchem E. E. Rat durch Beschluß vom 27. August das Gebäude förmlich übergeben und zur Verfügung gestellt hatte, eine kirchliche Einweihungsfeier im Münster voran, wohin sich die Eingeladenen und Beteiligten, nachdem sie sich zu diesem Zwecke auf dem Rathhause versammelt hatten, in geordnetem Zuge verfügten, um sich sodann nach dem Gottesdienst auf gleiche Weise nach dem Gerichtshause zu begeben. Hier fand nun in Gegenwart der Vertreter unserer höchsten Behörden und sämtlicher Gerichte, sowie der eingeladenen Beamten, Anwälte und Angestellten, nach einer Ansprache unsers Präsidenten, die Uebergabe der betreffenden Lokalitäten an die dazu berufenen Tribunale statt. Den Schluß der Feier bildete ein Festessen im Sommer-Kasino.“

Ueber diesem größern, ausführlicher behandelten Unternehmen darf eine Anzahl kleinerer Bauten nicht ganz mit Stillschweigen übergangen werden. Zum Theil sind es Reparaturen an Staatsgebäuden, zum Theil Neubauten, welche nicht unter die oben angeführten Rubriken untergebracht werden können. Hieher gehört die Errichtung neuer Polizeiposten, so 1853 desjenigen beim Werkhof am Petersgraben, der seinen Urheber, den Bauinspektor Amadeus Merian, nicht verläugnet. Im folgenden Jahre 1854 wurde die Gasbeleuchtung im Rathhaus eingeführt; die Gemälde im Hof, in den Gängen und im Vorzimmer wurden erneuert und ausgebessert. Auch entfernte das Baukollegium auf Vorstellungen der Antiquarischen Gesellschaft hin das im Chor der Predigerkirche aufbewahrte Salz, welches schon großen Schaden an dem ehrwürdigen Gebäude angerichtet hatte. Endlich wurde die Terrasse der St. Chrischonakirche zu gunsten der Spaziergänger hergestellt und daselbst ein Orientierungsstein für die Aussicht angebracht.

Bis zum Jahre 1855 sammelte der Sigrift jeweilen das Almosen mittels der Klingelbeutel ein, diesem den Gottesdienst störenden Brauch wurde damals ein Ende gemacht, und es mußten die Opferstöcke an den Kirchthüren errichtet werden; nur die Landgemeinden wollten sich wohl aus guten Gründen mit der Neuerung nicht befreunden und behielten die alte Art und Weise des Einsammelns noch eine Zeitlang bei.

Im Steinenkloster besaß der Staat ein ungemein wertvolles Areal, daselbst befand sich außer der Kaserne der Standestruppe auch die Wohnung des Platzkommandanten und die Verwaltung des Kirchen- und Schulgutes, welches seine Entstehung den säkularisierten Klöstern zu verdanken hatte. Im Jahre 1855 starb der Steinenklosterverwalter und die ganze Verwaltung kam auf das Rathhaus. Hier wurde nun über dem alten Staatsarchiv ein feuerfestes Gewölbe errichtet, in welchem die zahlreichen bald

darauf durch Professor J. Schnell und einige seiner Schüler geordneten Klosterurkunden Aufnahme fanden.

Auch die Cholera, welche im August und September des Jahres 1855 so manches Opfer kostete, verursachte einige bauliche Vorkehrungen im Gnadental. Endlich waren die großen Uebelstände, welche die in der Stadt gelegenen Schlachthäuser mit sich brachten, Veranlassung für die städtischen Behörden, um den Bau eines neuen Schlachthauses zu studieren. Bald kamen diese auf den Gedanken, das projektierte Gebäude in die Nähe des St. Johantores zu verlegen, womöglich auf das Areal der Rheinschanze. Noch im Jahre 1855 wurde die Regierung um Abtretung des fraglichen Platzes angegangen. Jedoch diese Behörde konnte sich nicht mit diesem Plane befreunden und schlug dem Stadtrat eine Lokalität am Weidengäßlein oder eine solche in der Nähe der Gasfabrik vor, was wiederum der städtischen Behörde nicht zusagte, so daß die Angelegenheit einstweilen auf sich beruhen blieb, und die Schuljugend auch noch ferner das Vergnügen hatte, an der Sattelgasse zuzusehen, wie die Dohsen geschlagen wurden.

Bemerkenswert ist eine Stelle im Verwaltungsbericht von 1855, worin im Anschluß an den Bericht der Cholera-Kommission folgendes gesagt wird: „Wenn infolge der Katastrophe die jetzige Zeit mit Anstrengung das in sanitätspolizeilicher Hinsicht auch hier früher Versäumte nachholt und ausdauernd die Beseitigung der erkannten Uebel anstrebt, so wäre die Cholera trotz schwerer Opfer ein Segen für unsere Stadt gewesen, den einst spätere Zeiten unserer jetzigen Generation danken werden.“ Die erkannten Uebel aber waren, soweit sie auf die öffentliche Verwaltung Bezug hatten, der Birfig, die Straßenreinigung und das damit zusammenhängende Fortschaffen des Unrats und Abgangs aus den Häusern, die Dohlen, öffentlichen Abtritte, stinkenden Gewerbe, sofern sie nicht in Privathänden sich befanden, und die Polizei über die Lebensmittel. Den

Privaten aber wird folgendes Sündenregister vorgehalten: Stinkende Gewerbe, Ställe, insbesondre Schweineställe, Mistgruben, Güllebehälter, Abtritte, fehlerhafte Abzugsgräben von Wassersteinen u. s. w., schlechte Wohnungen, Unreinlichkeit und Ueberfüllung der Häuser.

Wer sich noch an die frühere Gestaltung unsrer Cloaca maxima, des Birfigs, erinnern kann, wer ferner weiß, mit welcher Vorliebe der Basler Bürger sein Säulein mästete, und wie derjenige, der diesen Sport nicht betrieb, doch die Speiserefte seines Geschäfts und seiner Haushaltung sorgfältig aufbewahrte, bis ein Nachbar oder ein Verwandter diese „Säutränke“ für seine Grunzer abholen ließ, wer sich endlich ferner erinnert, was für Düfte an vielen Stellen der Stadt in Folge von Ställen oder aus andern nicht näher zu beschreibenden Gründen sich verbreiteten, der wird kaum finden, daß der Bericht der Cholera-Kommission allzu stark auftrage. Es war daher ein Glück, daß im Sommer 1856 sowohl eine Kommission, welche die Vorschläge des Generalberichts für Hebung bestehender Uebelstände zu prüfen und begutachten hatte, als auch ein Sanitätsauschuß eingesetzt wurde, an deren beider Spitze ein Mann von der Einsicht und der Energie eines Rathsherrn Karl Sarasin gestellt wurde. Von da an beginnt die allmälige Sanierung unsrer Stadt, an welcher unsre Zeit noch stets mit großen Opfern weiter arbeiten muß. Denn die Riesenarbeit konnte keinen raschen Verlauf nehmen, nicht nur weil die enormen Kosten eine Verteilung auf eine Reihe von Jahren nötig machten, sondern weil aus Unverstand und Anhänglichkeit an die alten unzulänglichen Einrichtungen den wohlthätigsten Vorlagen der Behörden oft der zäheste Widerstand entgegengesetzt wurde.

Erfreulicher als diese Dinge war das Anerbieten, welches am 14. Juni 1856 Christoph Merian-Burckhardt dem Kleinen Räte machte, auf eigene Kosten eine neue Elisabethenkirche, sowie ein Schulgebäude samt Lehrerwohnung bauen zu lassen. An dieses

Hochherzige Vorgehen wurde nur die Bedingung geknüpft, daß der Staat den erforderlichen Bauplatz auf dem Areal des Steinenklosters zur Verfügung stelle, die nötigen Treppen, die Terrassenmauern und auch die Errichtung eines neuen Pfarrhauses übernehme. Die Liberalität Merians hatte auch noch das Gute, daß dadurch die Erhaltung des Steinenklosterareals, das nach Ablehnung des früher erwähnten Bahnhofprojektes für parzellenweise Veräußerung an Privaten ausersehen war, der Gesamtheit erhalten bleiben konnte. In der Grobrazsitzung vom 16. Juni 1856 stellte denn auch Professor Wilhelm Wackernagel einen Antrag auf Verwendung des umfangreichen Areals für öffentliche Zwecke.

Mit den Vorbereitungen zum Bau der Kirche — es war die erste neue Kirche in Basel seit der 1416 erfolgten Weihe der Karthäuserkirche — wurde sofort begonnen. Der Stifter bestimmte drei Preise; das Bauprogramm schrieb für die neu zu erbauende Kirche „die Bauformen der verschiedenen mittelalterlichen Kirchenformen“ vor. Die auf Schweizer Architekten beschränkte Konkurrenz führte zur Erlangung von sechzehn Plänen, von denen elf die Kirche in gotischem, fünf in romanischem Stile ausführen wollten. Das Preisgericht erteilte zwei zweite und einen dritten Preis, die betreffenden Architekten waren Feuch von Baden, Stadler von Zürich und von Rütte in Bern. Stadlers Plan wurde zur Ausführung empfohlen und erhielt auch die Billigung des Stifters, der mit der Leitung des Baues den Architekten Chr. Riggerbach betraute. Manches ist an dem ursprünglichen Plane Stadlers geändert worden, wohl nicht alles zu dessen Vorteil. Nichtsdestoweniger ist ein Ganzes entstanden, das der Baukunst zur Ehre und der Stadt zur Zierde gereicht und allgemeine Anerkennung gefunden hat. Leider sollten sowohl der Stifter als der Architekt die Vollendung des Baues nicht mehr erleben, indem Christoph Merian schon am 22. August 1858, Christoph Riggerbach am 11. Juni 1863 das Zeitliche

segneten. Die Uebergabe der Elisabethenkirche für den Gottesdienst aber erfolgte erst im Laufe des Jahres 1864.

Damit sind die umfangreichen Bauten, welche noch in das sechste Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts fallen, aufgezählt, und es bleibt uns übrig, einer Anzahl kleinerer Anlagen Erwähnung zu thun, welche in den Jahren 1857—1860 zur Ausführung gekommen sind. Dahin gehört die Herstellung der früher als Turnhalle benützten St. Niklauskapelle für die mittelalterliche Sammlung, bei welchem Anlasse auch die nach dem Konziliensaale führende Wendeltreppe erstellt wurde. Im Jahre 1859 beschloß die Regierung den Umbau der Antisteswohnung. Veranlaßt wurde dieser durch die beabsichtigte Korrektio n der überaus schmalen Durchfahrt hinter dem Münster. Infolge davon mußten ein Teil des Hauses sowie die gegenüberliegenden Magazine beseitigt werden. Auch am Kapitels haus werden einige Aenderungen vorgenommen. So entstand der beinahe quadratische Münsterhof, der später durch den Bau der untern Realschule wieder eine veränderte Gestalt erhalten hat. Auch die Anlage des Klaraplatzes, wo die alte Helferwohnung abgetragen wurde, fällt in das Jahr 1859. Dadurch kam auch der neu erstellte Klarahof zu der ihm gebührenden Würdigung.

Größere Umbauten wurden angesichts der bevorstehenden vierten Säkularfeier am Universitätsgebäude geplant. Der Bauinspektor hatte sich im Auftrage des Baukollegiums an die Arbeit gemacht und legte seine Entwürfe der Behörde vor; aber die Zinngiebel und Erkertürmchen fanden keinen Anklang bei den Vorgesetzten Merians, der sich über die Angelegenheit folgendermaßen ausspricht: „Nachdem ich vorher dem Herrn Präsidenten (Rats herr Karl Sarasin) die Pläne erklärt, aus welchen Motiven dies so und jenes so gehalten wurde, brachte er dieselben vor die nächste Sitzung, erklärte sie und gab Herrn Stehlin das erste Votum. Dieser fand

die Dächer hoch und sagte, diese Aufgabe ließe sich mit flachen Dachungen hübscher lösen zc. . . . ich möchte es nach seinen Andeutungen probieren.“ Unter der Hand erfuhr aber der Bauinspektor, daß Architekt Stehlin ebenfalls mit Anfertigung von Plänen beauftragt wurde, so daß er sich nun zur Demission entschloß. „Da es im letzten Quartal des Jahres 1859 war, ich 1835 mit Jahresanfang die Bauinspektorstelle angetreten, so war mit Jahreschluß die Dauer meiner Beamtung also gerade 25 Jahre, bis wohin ich meinen Austritt anzeigte mit der Erklärung, nach Neujahr noch die eingehenden Rechnungen für Arbeiten, die unter meiner Leitung ausgeführt wurden, zu verifizieren.“ Nicht ohne große Bitterkeit schied Merian aus dem Amte. In seinen Aufzeichnungen bejhwert er sich darüber, daß ihm eine Reihe größerer Arbeiten entzogen worden sei, nachdem doch die Tüchtigkeit der von ihm hiefür angefertigten Pläne in Protokollen und Zeitungen allgemein anerkannt worden waren. Allenthalben witterte er wohl mit Unrecht Intriguen, die gegen ihn gespielt wurden. Der neuern Zusammensetzung des Baukollegiums wurde er nicht mehr gerecht, und daß ein Architekt wie F. J. Stehlin ihm in mehr als einer Hinsicht überlegen war, wollte er nicht einsehen. So sieht man denn den gewissenhaften Beamten, welcher seiner Vaterstadt die besten Arbeitsjahre gewidmet hatte, unbefriedigt aus seiner Stellung scheiden, und seine Aufzeichnungen lassen erkennen, wie sehr er sich zurückgesetzt und mißachtet muß gefühlt haben. Der kantonale Verwaltungsbericht von 1859 aber meldet kühl und kurz: „Der langjährige Bauinspektor ist auf seine Abbitte hin erlassen und dessen Stelle wieder besetzt worden.“ Das deutet doch darauf hin, daß Merian nicht unrecht hatte, wenn er annahm, im neuen Baukollegium herrsche keine ihm wohlwollende Stimmung.

Wenig umfangreich waren die Bauten des Staates in dem letzten hier zu behandelnden Jahre 1860. Damals sammelte man freiwillige Beiträge für eine zu gründende Sternwarte, welche auf

der Elisabethenschanze errichtet werden sollte. Anlässlich des eidgenössischen Musikfestes wurde zum erstenmale jenes kolossale Gerüst im Münster aufgeschlagen, das einen großen Teil des Mittelschiffes zu versperren pflegt. Endlich wurde mit dem Bau der Klingentalkaserne begonnen, deren Vollendung allerdings erst in das Jahr 1863 fällt. Präsident des Militärkollegiums war damals Oberst R. Paravicini, welcher F. F. Stehlin mit der Ausarbeitung der Pläne betraute. Bisher war immer von einer Million Franken die Rede gewesen, welche für einen derartigen Bau erforderlich sei; Stehlin machte sich anheischig, mit Fr. 600,000 auszukommen. „Die Lösung des Problems war allerdings nur durch eine knappe Disposition des Planes, bei welcher alles seinen Platz haben muß und keinerlei Raum verloren gehen darf, zu erreichen. Sowohl für die Mannschaftsräume als auch für die Stallungen wurden Formeln gesucht, welche bei kleinstem Raume die größte Leistung erzielen, die Gebäude selbst aber in konzentrischer Form angelegt und so disponiert, daß sie mit der ebenfalls als Kaserne verwendeten ehemaligen Klosterkirche einen großen als Exerzier- und Parkplatz bestimmten Hof umschließen. . . . In der Regel haben knappe, streng logische Dispositionen auch eine naturwüchsige aus der Sache hervorgehende Gruppierung zur Folge, welche die Gebäude ohne erhebliche architektonische Mittel zur Geltung kommen läßt. Auch unsere Kasernenbauten konnten daher in den einfachsten Formen gehalten werden, welche sich an die in den Plan einbezogene Klosterkirche mehr oder weniger anschließen“ (Stehlin, Architektonische Mitteilungen 11/12).

Mit diesem ebenso einfachen als wirkungsvollen Bauwerke Stehlin's, das sich würdig an sein Post- und an sein Gerichtsgebäude anreihet, nehmen wir von dem Hochbau im sechsten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts Abschied, um zunächst noch einen Blick auf das Schicksal der Festungsbauten zu werfen.

Eine sehr wichtige Frage war die, ob Basel Festung sein und bleiben sollte. Wenn man sich auch nicht verhehlte, daß die bestehenden Werke einem ernstlichen feindlichen Angriff auf die Dauer keinen nachhaltigen Widerstand leisten konnten, so trennten sich doch anderseits die Bürger nicht so leichten Herzens von dem altgewohnten, beruhigenden Gefühle der fortifikatorischen Sicherung, besonders da sie in den Dreißiger Wirren über die Mauern und Tore recht froh gewesen waren, da man auch dem französischen Bahnhof zuliebe noch eine Erweiterung der Befestigungen durchgeführt hatte, und da endlich während der badischen Revolution der Nutzen solcher schützenden Werke aufs neue sich klar und deutlich gezeigt hatte. Dem gegenüber fiel aber in Betracht, daß bei der stetigen Zunahme der städtischen Bevölkerung der Mauergürtel zu enge werden mußte, und daß infolge davon eine Ueberfüllung und eine zunehmende Insalubrität der inneren Stadt unvermeidlich waren. Die Häuser daselbst waren ursprünglich für eine Haushaltung berechnet; Läden und Werkstatt im Erdgeschoß, zwei wohnliche Zimmer und die Küche im ersten Stockwerk und eine Anzahl Schlafräume auf der zweiten, eventuell auch der dritten Etage, das alles zusammen hatte einst reichlich genügt für den Meister, seine Familie und seine Gefellen. Das war die Regel des Wohnens, so lange Basel eine Stadt von 10—15,000 Einwohnern war. Allein nun preßte sich beinahe die dreifache Anzahl von Leuten in die nur wenig vermehrten Gebäude. Die großen Herrenhäuser erlitten keine stärkere Belastung, wohl aber die Wohnungen der kleinen Leute. Da wurden denn in den oberen Stockwerken Kammern und Vorratsräume zu Zimmern umgebaut, wurde eine zweite oder gar eine dritte Küche eingerichtet, wurden größere Fenster ausgebrochen, was alles dazu dienen mußte, damit Mieter, deren Zinse nicht zu verachten waren, aufgenommen werden konnten. Auf diese Weise muß man es sich erklären, daß bis auf den heutigen Tag die

Wohnungsverhältnisse in der inneren Stadt vielfach recht bedenkliche geworden sind; nicht unsere Vorfahren in den früheren Jahrhunderten tragen die Schuld, sondern die Verhältnisse, wie sie sich im Laufe der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts gestaltet haben. Man vergleiche nur etwa das Wohnverzeichnis, wie es um 1600 Andreas Rys zusammengestellt hat, mit dem „Neuen Nummernbüchlein“ des Magisters Heinrich Weiß von 1834 oder mit dem schönen Nummern- und Adreßbuch der Stadt Basel von 1862, und das Gesagte wird keines weiteren Beweises mehr bedürfen.

Doch diese Anfüllung der bestehenden Häuser war ein Auskunfts mittel, das sehr bald seine Kraft versagen mußte. Es bedurfte einer anderen radikaleren Lösung, damit das Wohnen in Basel ein gesundes und angenehmes werden konnte. Einmal mußten die älteren großen Häuser der inneren Stadt, die noch zum guten Teil von vornehmen Leuten bewohnt wurden, von diesen geräumt und dem Handwerk und Gewerbe überlassen werden. Es ist dies ein Prozeß, der nun, wir dürfen wohl sagen, vollkommen durchgeführt ist. Mit Recht mag man bedauern, daß dabei die schönen, alten Häuser furchtbar mitgenommen worden sind, indem die ehemaligen in geschmackvollen Bogen sich öffnenden Erdgeschosse durch geschmacklose Devanturen ballhornisiert, indem die geräumigen Hausfluren unterschlagen, die breiten Treppen mit ihren Podesten durch schmale, leiterähnliche Stiegen ersetzt, alte gemalte Tapeten, bunte Defen und Dessus de porte mit reizenden Landschaften entfernt wurden. Es ist wohl überflüssig, Beispiele anzuführen, ein Gang vom Blumenrain durch die Petersgasse und über den Nadelberg oder ein Blick in einzelne Häuser an der Bergseite der Freienstraße dürften genügen, um die Richtigkeit des soeben Angeführten darzutun. Doch wir fragen, wo siedelten sich die bisherigen, wohl situierten Bewohner dieser großen Stadthäuser an? Zunächst suchte man die Vorstädte auf, wo noch ein ansehnliches un-

bebautes Territorium anzutreffen war. Schon im 18. Jahrhundert hatte eine solche Wanderung, und zwar nach St. Johann, stattgefunden, jetzt wurde St. Alban bevorzugt. Allein das reichte nicht aus; denn eine Anzahl ganz großer Gärten, deren Besitzer durchaus keine Parzellierung wünschten, machten eine ausgiebige, bauliche Benützung dieses Stadttheiles unmöglich. Dazu kam noch, daß neue Fabriken ebenfalls noch innerhalb der alten Befestigungen errichtet wurden, wodurch wiederum die Frage der Arbeiterwohnungen aufgeworfen wurde. Schon im Jahre 1853 debattierte die Gemeinnützige Gesellschaft über diese Angelegenheit, und im Dezember dieses Jahres kam sie zu dem Schlusse, auf der Breite 24 Wohnungen zu erstellen „infolge des in Basel immer mehr hervortretenden Mangels an gesunden und wohlfeilen Wohnungen für die unteren Stände.“ Damit war ein wichtiger Schritt getan, und allgemein wurde erwartet, daß nun auch Private, hauptsächlich Fabrikherren, diesem Beispiele folgen werden, was auch in mehreren Fällen geschehen ist.

Jedoch nicht nur die Arbeiter, auch die Fabrikanten und Kaufleute, welche an das Wohnen größere Anforderungen zu stellen immer mehr sich gewöhnten, und die hauptsächlich auch den Genuß eines Gartens nicht entbehren wollten, mußten ihr Domizil außerhalb der Stadt aufschlagen. Dazu kamen die neuen Verkehrsmittel, die beiden Bahnhöfe vor den Toren, die zunehmende Ausdehnung mit Baselland, kurzum eine Reihe Umstände, welche einer Stadterweiterung auf Kosten der Fortifikationen gebieterisch riefen. Natürlich wurde dieser hier in allgemeinen Zügen angedeutete Prozeß nur langsam geführt und nahm bis zu seinem legislatorischen Abschluß das ganze sechste Jahrzehnt in Anspruch. Suchen wir uns die Hauptstadien desselben an einzelnen Daten und besonders wichtigen Tatsachen zu vergegenwärtigen.

Schon zu Anfang des Jahrzehnts mehrten sich begreiflicherweise die Baubegehren im sogenannten Festungsrayon, ja es wurde

von mehreren spekulativen Grundbesitzern geradezu die Aufhebung jeglichen Bauverbotes in der Nähe der Befestigungen angeregt. Soweit wollten nun freilich die Behörden nicht gehen, sondern es wurde noch im Jahre 1854 nur ein Vorschlag gemacht, wonach die neue Baulinie nur hundert Fuß von der Kontre-Escarpe entfernt sein sollte, was dann auch im folgenden Jahre 1855 zum Beschluß erhoben wurde. Interessant war die erste Großratsitzung dieses Jahres, indem am 5. Februar Präsident Wölfflin den Anzug stellte, es solle ein neues Stadttor bei der Elisabethenschanze errichtet werden, damit für den gedrängten Verkehr durch das Aeschentor ein anderer Abfluß geschaffen werde; im übrigen sei der Antragsteller nicht der Meinung, daß unsere Tore und Mauern fallen sollen. Statthalter Heusler-Helin wollte noch einen Schritt weiter gehen, indem er die Anregung auf eine allgemeinere Basis stellte und eine Untersuchung beantragte darüber, ob und an welchen Orten neue Ausgänge in der Stadtmauer anzubringen seien. Allein da trat als Warner Ratsherr Oswald auf; er verwahrte sich gegen ein mutwilliges Zerstören von Mauern und Gräben; eine Grenzstadt könne leicht bei Ausläufen in der Nachbarschaft in den Fall kommen, solcher zu bedürfen. Immerhin wurde der Anzug dem Kleinen Räte zur Begutachtung überwiesen, jedoch bei der Beratung im Großen Räte dahingestellt, bis die Bahnhoffrage entschieden sein würde.

Daß übrigens auf diese Festungswerke kein allzugroßes Gewicht mehr gelegt werden durfte, geht schon daraus hervor, daß im Laufe des Jahres 1855 ein Teil der Stadtmauer in den sogenannten Schindgraben fiel, und daß man um dieselbe Zeit kein Bedenken trug, den Stadtgraben zwischen dem nun abgetragenen Klarabollwerk und dem Riehentor aufzufüllen. Auch beim Spalentor mußten größere Reparaturen an der Stadtmauer vorgenommen werden. Daß nun aber die Ereignisse des Jahres 1856, als in-

folge des Neuenburger Konfliktes kriegerische Verwicklungen in Aussicht standen, und unter der Leitung des Obersten Delarageaz auf Kleinbasler Gebiet Feldschanzen sich erhoben und eine Schiffsbrücke am Harzgraben erstellt wurde, nicht dazu angetan waren, um die Lust der Bürger, ihre Festungswerke zu schleifen, zu vermehren, ist selbstverständlich. Auch im folgenden Jahr 1857 bemühte sich das Baukollegium, die Fortifikationen in gutem Stande zu erhalten. Nur eine Konzession wurde gemacht, die darin bestand, daß die durch die eidgenössischen Genietruppen angebrachte Maueröffnung beim Waisenhaus an der sogenannten Baar, auf Ansuchen der Rheinfährengesellschaft und einiger Gutsbesitzer an der Grenzacherstraße unter dem Namen des Preußentürleins als Stadteingang zweiten Ranges erhalten blieb.

Doch nicht mehr lange war an dem Fortbestand der Fortifikationen festzuhalten; zu viele Petitionen liefen ein, welche bald da, bald dort ein Durchbrechen der Stadtmauer oder ein Auffüllen des Stadtgrabens verlangten. Unter solchen Umständen tauchte in dem Kleinen Räte der Gedanke einer sogenannten Ökroimauer auf, welche, bei der Mündung der Birz beginnend, sich bis zum Weigyschen Gut erstreckt, dann der Bahnlinie bis zum Milchhäuslein gefolgt wäre, um von da zum St. Johannotor hinunterzusteigen. Die Kosten einer solchen Mauer wurden auf 1,200,000 Franken berechnet. Glücklicherweise gab man dieser Anregung keine weitere Folge, sondern die Behörden begnügten sich mit einer Anzahl von weniger umfangreichen und kostspieligen Aenderungen zu Gunsten eines erleichterten Verkehrs, deren notwendige Folge dann allerdings die Beseitigung der Festungswerke sein mußte. Dabei ist nicht zu verhehlen, daß auch Landspekulationen, welche nur bei Deffnung der Stadt möglich waren, mit ins Gewicht fielen, und daß bei diesen Spekulationen zum Teil sehr angesehene Persönlichkeiten mittelbar oder unmittelbar beteiligt waren. Noch wurde im Verwaltungs-

bericht von 1858 das Aeschentor als ein historisch interessanter Turm bezeichnet, dessen Beibehaltung so erwünscht sei, daß man sich mit einem provisorischen Seitenausgang und Auffüllung des Grabens begnügen solle. Zu gleicher Zeit wurde auch am Ausgang der damaligen Missionsgasse, der jetzigen Leonhardsstraße, die Stadtmauer durchbrochen und der Graben überbrückt. Noch wichtiger aber war der Umstand, daß nun infolge der Bahnhofbauten die Auffüllung des ganzen Stadtgrabens zwischen Aeschen- und Steinentor, sowie die Beseitigung des Aeschenbollwerks beschlossen wurde. Auch die Tatsache, daß von Ende Mai bis Mitte Dezember 1858 nicht weniger als 82 Baubegehren einliefen, welche das Befestigungsterrain betrafen, war von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit. Zur Beschleunigung einer weitgehenden Beschlußfassung trug wohl auch das ihrige die im Jahre 1857 angeregte und 1858 durchgeführte Verfassungsrevision bei, infolge davon der Personalbestand sowohl des Kleinen als des Großen Rates manche Aenderung erlitt. Felix Sarasin wurde als Bürgermeister bestätigt und an Stelle des zurücktretenden F. J. Burckhardt-Ryhiner Rats Herr F. J. Stehlin-Hagenbach zum zweiten Bürgermeister erwählt. Das Präsidium des Baukollegiums übernahm Rats Herr Karl Sarasin, die übrigen Mitglieder waren F. J. Burckhardt-Ryhiner, L. Burckhardt-Schrickel, Professor Rud. Merian, Architekt Riggenschach, H. Merian-VonderMühl, L. A. Burckhardt, J. U. D., Oberst W. Geigy und Architekt Stehlin-Burckhardt. Rats Herr Minder, welcher seit 1833 der Behörde vorgestanden war, und sich nun mit dem Statthalteramt begnügen sollte, verbat sich diese Ehre.

Es läßt sich nicht leugnen, daß durch diese Verschiebungen neues Leben in die bauliche Entwicklung unserer Stadt gekommen ist, daß hauptsächlich für die gewaltigen neuen Aufgaben, die nun einmal unabweisbar waren, jüngere, unternehmungslustige Leute nötig waren, und der Erfolg hat diese Veränderungen mehr als

gerechtfertigt. Damit sollen die Verdienste der früheren Generation, eines Rats Herrn Minder und eines Amadeus Merian, nicht im mindesten in Frage gestellt sein; die Betreffenden haben in den schwierigsten Zeiten dem Staat die treuesten Dienste geleistet, und beide sind auch Männer gewesen, welche für die Bedürfnisse der Zeit ein großes Verständniß an den Tag gelegt haben. Allein die Aufgabe wurde zu groß, und schon vor dem Wechsel im Baukollegium wurde neben dem Bauinspektor noch ein besonderer Beamter in der Person des Ingenieurs Hartmann von St. Gallen angestellt. Amadeus Merian erzählt in seinen Memoiren die Geschichte folgendermaßen: „Eines Tages kam Herr Rats Herr Stehlin als Vizepräsident des Baukollegiums zu mir auf das Baubureau, um die in Arbeit befindliche Disposition der Umgebung des Aeschen-tors zu besichtigen; als er dieselbe angesehen, sagte er: dies ist keine architektonische Lösung; wissen Sie was, die Quartiere und die Straßenanlagen um die große Stadt überlassen Sie mir, diejenigen der kleinen Stadt überlasse ich Ihnen.“ Bald aber zeigte es sich, daß eine besondere Kraft für die Lösung dieser gewaltigen Arbeit nötig war, und so beschloß der Kleine Rat die Anstellung Hartmanns, der vorher Kantonsingenieur in St. Gallen gewesen war. Als Bureau wurde für ihn der Zunftsaal zu Gelten gemietet, während dem Bauinspektor der bisherige Stadtratsaal im Rathhaus (jetzt Regierungsratsaal) zugewiesen wurde.

Von der größten Wichtigkeit für die Entwicklung der Stadt war das am 27. Juni 1859 erlassene Gesetz über Erweiterung der Stadt, dessen § 4 folgendermaßen lautet: „Zu Herstellung angemessener Verbindungen zwischen den äußeren neuen Quartieren und der inneren Stadt durch Straßen und öffentliche Plätze ist der Kleine Rat ermächtigt, da wo es das Bedürfnis erheischt und die Verhältnisse es passend erscheinen lassen, die Stadtgräben je nach seinem Ermessen auszufüllen und neue Stadteingänge herzustellen,

auch die bisherigen Stadtmauern nebst daran liegenden Schanzen ganz oder teilweise zu beseitigen.“ Ausdrücklich ausgenommen von dieser Ermächtigung wurden die erst vor 15 Jahren erbauten Befestigungen beim französischen Bahnhof, der hohe Wall, die Bastionen zu St. Leonhard und bei St. Elisabethen, sowie die St. Albanschanze.

Am 29. August 1859 kam das Gesetz zustande „über Anlage und Korrektio[n] von Straßen und über das Bauen an denselben,“ wodurch die rechtliche Grundlage für die nun beginnende, ungeahnte Erweiterung der Stadt gegeben war. Zugleich wurde auch ein Bebauungsplan des zu erschließenden Gebietes vorgelegt. Sofort wurde noch im Jahre 1859 eine ganze Reihe von Korrekturen in Angriff genommen, welche zum großen Teil mit dem Bau des neuen Bahnhofes in Verbindung standen, auch mußte nach der konzessionsgemäßen Bestimmung mehr als eine neue Straße durch die Centralbahngesellschaft ausgeführt werden. So wurde die Güterstraße angelegt und das bisher unbedeutende Mauengäßchen, ein schmaler Feldweg, verbreitert.

Im folgenden Jahre erfolgte die Korrektio[n] der Münchenerstraße, sowie diejenige des Klingelberges und der Mittleren Straße. Ferner verursachten den Baubehörden viel Arbeit die Verhandlungen betreffend die Erstellung der Straßen zwischen dem Elisabethenausgang und dem St. Albantor, sowie die Deffnung der Stadt bei der „Lyß.“

Die Ausführung dieser Pläne und die großen Umbauten und Anlagen erfolgten erst in den folgenden Jahren. 1861 fiel das Aeschentor dem Zeitgeist zum Opfer, und bald verschwand ein Stück der alten Befestigungen, welche 500 Jahre lang die Stadt geschirmt hatten, nach dem anderen. Luft und Licht kamen zu ihrem vollen Rechte, und ein Gürtel reizender Parkanlagen legte sich um das alte Weichbild, alles Dinge, welche in erster Linie dem uner-

schütterlichen, schöpferischen Geiste Karl Sarasin zu verdanken sind. Wohl hätte man gerne da und dort, wo keine Verkehrsinteressen auf dem Spiele standen, vielleicht etwas mehr Schonung der alten Bauwerke gewünscht, hätte gerne der folgenden Generation neben den drei Toren auch noch ein Muster der alten Türme, Gräben, Mauern und Schanzen gerettet. Auf solche historisch-antiquarische Liebhabereien ging allerdings das damalige Baukollegium nicht ein; allein das, was an Stelle der alten Werke gesetzt wurde, ist so sehr gelungen, daß es auf alle Zeiten der Stolz und die Zierde unserer Stadt sein wird.

Drängte, wie gezeigt worden ist, alles dahin, daß die Befestigungen fallen und das vor denselben liegende Terrain notwendigerweise zum Bau von Wohnhäusern verwendet werden mußte, so wurde dafür mit Korrekturen innerhalb des alten Weichbildes eher langsamen Schrittes vorgegangen. Man scheute die Kosten, welche allenthalben der Umbau einer alten Stadt verursacht, und in den Behörden gab es stets bei jeder größeren Ausgabe eine Anzahl Leute, welche den finanziellen Ruin vor Augen sahen; so war, um nur ein Beispiel zu erwähnen, die Mahnung zum Sparen des „Ceterum censeo“ des Deputaten German LaRoche, welcher auch bei den notwendigsten Ausgaben seinen Abscheu vor dem Geldausgeben nicht zu unterdrücken vermochte.

Schon im Verlauf der bisherigen Darstellung sind einige kleinere Aenderungen und Verbesserungen, die in der alten Stadt vorgenommen wurden, erwähnt worden. Schauen wir, was sonst etwa noch geschehen ist.

Im Jahre 1852 kostete der gewöhnliche Unterhalt der Straßen in der Stadt Fr. 3855. 03, die Promenaden in der Stadt mit Einschluß der Bahnhofanlage zu St. Johann und des St. Jakobsdenkmales veranlaßten eine Ausgabe von Fr. 1912. 04. Eine größere Ausgabe (Fr. 15,854) verursachte die gänzliche Umpfläste-

rung des Münsterplatzes und eines Theils des Schlüsselbergs; auch im St. Rappoltshof, oder, wie man zu sagen pflegte, im Kumpel mußte mit einer neuen Pflasterung begonnen werden. Durch den Kanton erfolgte die Korrektion des Steinentorberges; „es gelang, denselben auf eine Steigung von  $7\frac{1}{2}\%$  zu reduzieren, ohne dadurch die Verteidigungsfähigkeit jener Seite allzusehr zu beeinträchtigen.“ Auf Klagen einer Anzahl Bewohner der Weißen Gasse, welche unter den Unannehmlichkeiten der dortigen neuen School zu leiden hatte, konnte nur insoweit eingetreten werden, als der School ein größeres Quantum Abwasser vom Spitalprungbrunnen zur Abführung der Unreinlichkeiten zugeteilt wurde. Wer sich noch der nicht sehr einladenden Geruchsverhältnisse, wie sie lange noch an der Weißen Gasse bestanden haben, erinnert, der wird den Klagen der Anwohner ihre Berechtigung wohl kaum absprechen wollen.

Eine entschieden bedeutendere Korrektion wurde im Jahre 1853 zunächst in dem Stadtrat erwogen, es ist dies die Erweiterung der untern Freienstraße, wozu hauptsächlich der Umbau des alten Kaufhauses zur Post Veranlassung gegeben hatte. Der Stadtrat kaufte vorsorglich die drei Liegenschaften zur Harmonie, zum Elefanten und zur schmalen Sonne und trat mit den Herren Christoph Burckhardt, Imhoff-Falkner, Franz Joseph Meyer und Christian Kirsch in Unterhandlung. Auch die Ueberwölbung des Birfigs wurde in Beratung gezogen, jedoch schließlich abgelehnt. Es fragte sich nun, wie die betreffenden Besitzer entschädigt werden sollten. „Dieselben wünschten diese Frage dadurch gelöst zu sehen, daß ihnen für den zur Straße abzutretenden Raum der gleiche Raum in der Breite zuerkannt werde, nebst einer angemessenen Geldentschädigung für die Baukosten. Die städtischen Behörden erklärten sich damit einverstanden. Auf diese Weise wurde die Strecke, an welcher bisher acht Häuser gestanden hatten, von denen nun eines, wie früher bemerkt, zur Post geschlagen wurde, fünf Neubauten aufgeführt (Freiestraße

2—10), indem die Baupläze der vier erwähnten Eigentümer verbreitert wurden, wobei dann noch ein fünfter, die jetzige Georg'sche Buchhandlung, übrig blieb. Auch mit Herrn Georg Kiefer, der damals sein Geschäft im Hause zur Laute (Marktplatz 7) betrieb, gab es einige Anstände wegen zweier Giebellichter. Immerhin fand schließlich mit allen Interessenten eine Einigung auf friedlichem Wege statt; die Entschädigungssumme betrug Fr. 137,827, woran der Kanton laut Beschluß vom 15. Januar 1855 Fr. 50,000 beisteuerte. Den an das neue Postgebäude anstoßenden Bauplatz mit einem Flächenraum von 180 m<sup>2</sup> ersteigerte Alexander Viktor Pfander zum Preise von Fr. 39,536, so daß also der Quadratmeter auf Fr. 220 zu stehen kam. Welche Wertsteigerung haben der Grund und Boden an jener Lage in den letzten fünfzig Jahren erhalten!

Nicht um eine Straßenkorrektur, sondern um die Anlage einer ganz neuen Straße von 24 Fuß Breite handelte es sich, als der Bürgerhospital die Armenherberge verkaufte, jenen historisch denkwürdigen Hof der Mönche von Landskron, in welchem 1305 König Albrecht durch den Bischof Otto von Grandson beinahe ermordet worden wäre, und der im Jahre 1421 von Junker Konrad zum Haupt auf ewige Zeiten für bequemere Beherbergung der fremden durchreisenden Armen, Pilger und Vertriebenen mit dem ganzen Inventar vergabt worden war. Im Jahre 1844 erfolgte die Uebergabe des Vermögens der Armenherberge an den Spital und neun Jahre später auch die räumliche Verschmelzung durch den Verkauf des Gebäudes. Bald wurden die alten Gebäude dem Erdboden gleich gemacht und an die frühere Institution erinnerte außer zwei Bettelbögen, welche noch mehrere Jahre ihr Dasein fristeten, der Name der neuen Herberggasse (Meyer-Merian, Die Armenherberge in Basel, Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Bd. VI, S. 209 ff.).

Heutzutage werden nicht mit Unrecht die Verhältnisse an der Einmündung der untern Gerbergasse gegen den Markt als unhaltbar bezeichnet; allein damals im Jahre 1854 glaubte der Stadtrat genügend gesorgt zu haben, wenn er dem Besitzer des Hauses zum Kleieneck „behufs Erweiterung des Eingangs in die Kindermarktstraße für einen gebrochenen Eck an seiner Neubaute und gänzliche Entfernung eines Kellereingangs auf dem Trottoir“ Fr. 1500 zusprach.

Als eine Verkehrserleichterung muß auch die zu Anfang November eröffnete Rheinfähre am Harzgraben angesehen werden. Die Künstlergesellschaft erhielt von der Regierung die diesbezügliche Konzession sowie einen Staatsbeitrag von Fr. 1000. Auch für eine Fähre beim Totentanz wurde der genannten Gesellschaft das Prioritätsrecht gewährt. Die Regierung mochte annehmen, daß durch diese Fahren die Erfüllung des Wunsches nach Erbauung einer zweiten Rheinbrücke noch auf längere Zeit hinausgeschoben werden könne, was denn auch wirklich der Fall gewesen ist, während anderseits aus dem Ertrag der Fahren ein Kapital sich angesammelt hat, dem die Erbauung der Kunsthalle zum guten Teil zu verdanken ist.

Immer mehr machte sich bei den zunehmenden Veränderungen und der beständigen Ausdehnung der Stadt der Mangel eines Stadtplanes und allgemeiner Vorschriften für größere Bauanlagen vor den Thoren geltend. In Bezug auf Richtung und Breite der Straßen, über die Stellung und Art der Bauten, in Bezug auf Ställe, Baugruben u. s. w. bestanden keine gesetzlichen Bestimmungen, weder für das Bauen innerhalb noch außerhalb der Stadt. Von einem allgemeinen Stadtplan war allerdings schon lange die Rede; allein die Ausführung war an der Größe der Kosten gescheitert. Wohl bestand eine Verordnung vom 3. Dezember 1846, wonach jeder, der im Stadtbann bauen wollte, gehalten war, dem Prä-

sidenten des betreffenden „Gescheids“ Anzeige zu machen. Dieser sollte sich dann mit dem Präsidenten der Land- und Waldinspektion ins Einvernehmen setzen wegen der zu erteilenden Bewilligung. Am 21. März 1855 wurde beschlossen, es soll allenthalben, wo nicht sofort ohne Anstand die Bewilligung zum Bau erteilt werden konnte, der Stadtrat benachrichtigt werden, damit er sich über die Zulässigkeit einer solchen Baute aussprechen und namentlich da, wo es sich um ein neues Quartier handle, den Gegenstand begutachten und allfällig dem betreffenden Partikularen, welcher bauen will, die geeigneten Bemerkungen in seinem und im allgemeinen Interesse zugehen lassen könne. Zugleich setzte sich die Behörde mit dem Geometer Rudolf Falkner dem späteren Vorsteher des Baudepartements in Verbindung wegen Erstellung eines Stadtplanes. Man einigte sich auf die Planaufnahmen der Umgebungen der großen Stadt von den alten Stadtgräben aus; bis zu Ende 1856 war die Ausführung bis an die zwei letzten Blätter vollendet. Allein mit dieser nur die Vorstädte und das außerhalb der Stadtmauern gelegene Gebiet umfassenden Planaufnahme war noch nicht allen vorhandenen Ansprüchen Genüge geleistet, man mußte einen vollständigen regelrechten Stadtplan haben, und diese Aufgabe nahm nun die Regierung an die Hand, indem sie den Geometer Löffel mit deren Ausfertigung betraute. Bei dem Großen Rat wurde um einen Kredit von Fr. 18,000 nachgesucht, und die städtischen Behörden versprachen, dieses verdankenswerte und wichtige Werk nach Kräften zu fördern. So entstand jener große schöne Stadtplan, welcher die Grundlage für alle spätern ähnlichen Unternehmen bildet.

Mit den Straßenkorrekturen ging's unterdessen in sehr gemessenem Tempo vorwärts, und nur allzu oft waren es die großen Ausgaben, welche die Stadtväter von Unternehmungen abschreckten, deren Zweckmäßigkeit vollkommen klar vor Augen lag.

So war schon seit Jahren die Rede von einer Korrektio궛 des Blumenrains mit Entfernung des St. Joha궛schwibbogens und Verminderung der starken Steigung. Die bedeutenden Schwierigkeiten und die unverhältnismäßigen Kosten hielten aber den Stadtrat von der Ausführung der diesbezüglichen Pläne ab, und im Jahre 1856 begnügte man sich mit einer einfachen Ampflasterung der Straße, und mit der Anlage eines beidseitigen hohen Trottoirs, dessen letzte Teile erst in diesem Jahre entfernt worden sind. Ebenfalls an einer Stelle, wo heute wieder weitgehende Umgestaltungen vorgenommen werden, fand 1858 eine nicht unbedeutende Korrektio궛 statt, nämlich hinter der Rümelinsmühle und an der Kuttelgasse, dem heutigen Münzgäßlein. Die Fahrbahn mußte verbreitert werden, zu welchem Behufe der bis dahin offen fließende Rümelinbach mit Flecklingen über eisernen Balken bis zur Kuttelgassbrücke bei dem alten Münzgebäude überdeckt wurde, was alles eine Ausgabe von Fr. 10,559. 83 veranlaßte.

Im Jahre 1859 ging das gesamte städtische Bauwesen mit Ausnahme des Brunnwesens an den Staat über, und sofort machte sich auch eine gesteigerte Tätigkeit in Bezug auf Straßenkorrekzio궛en in der inneren Stadt geltend. In diesem Jahre wurde die Korrektio궛 des rechten Rheinuferes durch Aufstellung eines Schutzgeländers vollendet, wurde die Schlußrechnung über die nunmehr vollendete Umbauung der Rheinbrücke mit 247,792 Franken Ausgaben abgelegt, und für die Korrektio궛 der St. Elisabethenvorstadt und die Anlage von neuen Straßen im Quartier der ehemaligen Spitalscheune ein Kredit von 130,000 Franken eröffnet. Von dieser Summe wurde ein ansehnlicher Teil für den Klosterberg verwendet. Die projektierte Straßenanlage bei der Spitalscheune war allerdings eine Spekulation des Bürgerospitals, durch welche jedoch laut Bericht für 1859 für die Stadt eine Anzahl angenehmer Baupläze an freier und guter Lage gewonnen wurde.

Eine neue Abfahrt gegen den Rhein beim Seidenhof sollte durch eine Kreditbewilligung von 11,000 Franken erstellt werden, damit bezweckten die Baubehörden einmal eine bequemere Zufahrt zum Rhein in Brandfällen, und zweitens wurde dadurch die Anlage eines Rheinweges längs der St. Johannvorstadt ermöglicht.

Ebenfalls im Jahre 1859 wurde auch die anlässlich des Umbaues des Antistitiums schon erwähnte Straßenkorrektur hinter dem Münster beschlossen und begonnen. Ein höchst bedauerlicher Unglücksfall hatte bewiesen, daß diese notwendige Straßenverbreiterung durchaus geboten war. Damals erwarb die Regierung auch den neben dem „Delphin“ gelegenen Diesbacher Hof, durch dessen Entfernung die Verbesserung der dortigen Kommunikation sehr gefördert wurde.

Nur erwähnen möchten wir noch, daß man sich zu gleicher Zeit vielfach mit einer neuen Straßenpflasterung beschäftigte; dabei ergab sich, daß das bisher hier verwendete Material, die Rheinkiesel, das vorzüglichste und zugleich das am wenigsten kostspielige sei, daß daher eine Verbesserung lediglich in der sorgfältigeren Behandlung und Zurüstung desselben und in einer rationelleren Behandlung des Straßenbaues zu suchen sei.

Die Korrekturen und neuen Straßenanlagen in der Umgebung des Bahnhofes nahmen ihren erfreulichen Fortgang, und mit großer Befriedigung sah man, daß die Centralbahn durch Erstellung eines nicht nur zweckmäßigen, sondern auch schönen Bahnhofes das Ihrige zu einer gelungenen Ausgestaltung des neuen Quartiers beitragen wollte. Dazu kam der Bau des mächtigen, das Birsigthal überbrückenden Viaduktes.

Keinen so erfreulichen Fortgang nahm der Neubau des badischen Bahnhofes, indem die Großherzoglich Badische Regierung sich durch die Kriegsrüstungen im Jahre 1859 veranlaßt sah, alle nicht unumgänglich nötigen Eisenbahnbauten sistieren zu lassen. Die

Basler Regierung erhob wegen dieser Verzögerung Einsprache und hatte wenigstens den Erfolg, daß die Fundamentierungsarbeiten für den badischen Bahnhof noch in dem genannten Jahre in Angriff genommen wurden.

Das Jahr 1860 brachte die Korrektion der Elisabethenstraße und des Klosterberges zu Ende. Auch wurde in Verbindung mit diesen Unternehmungen die Bastionstraße, die dann später den Namen Wallstraße erhielt, erstellt. Einige kleinere Arbeiten am Kohlenberg, hinter der Rümelinzmühle, an der oberen Rheingasse bei der sogenannten Meerenge und anderes mehr mögen neben der Fortsetzung der früher schon erwähnten und begonnenen Korrekturen nur angedeutet sein. Von viel größerer Bedeutung aber war, daß am 7. Mai 1860 die Regierung mit der französischen Ostbahn einen Vertrag abschloß, wonach diese ihren Bahnhof zu St. Johann aufgeben sollte, um in den neuen Centralbahnhof einzuziehen. Am 15. Juni wurde die Verbindungsbahn nach erfolgter Kollaudation dem Verkehr übergeben. So stand nun nichts mehr im Wege, daß sich die Stadt ungehindert zwischen den Stadtgräben und den neuen Bahnlilien ausdehnen konnte. Damals wurde der steinerne Ring, welcher die Stadt während fünf Jahrhunderten umschlossen hatte, gesprengt. Wohl niemand ahnte, daß schon nach vierzig Jahren der neue Schienenstrang als eiserner Ring empfunden werde, und daß die Beseitigung desselben ebenso sehr Lebensfrage für die Stadt Basel sein werde, wie es zu unserer Väter Zeit das Niederlegen der Festungswerke gewesen ist. Diesen Entwicklungsgang zu schildern, soll die Aufgabe des nächsten Jahrbuches sein.

