

Die Basler Torsperren im 19. Jahrhundert

Autor(en): Christian Adolf Müller

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1963

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/ce779650-c7c6-4c5e-8d72-c754dabdbe92>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform 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>

Die Basler Torsperren im 19. Jahrhundert

Von C. A. Müller

I.

Basel war bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus eine wohlverwahrte, jede Nacht sorgsam verschlossene und behütete Stadt. Die türmreiche Ringmauer bildete einen ununterbrochenen Abschluß der im Mittelalter gewachsenen Siedelung, dies sowohl auf dem linken wie auf dem rechten Ufer des Rheins, auf der Wasser- und auf der Landseite; die scheinbar nach dem Strom offenen Landestellen waren von ihrer Nachbarschaft gut überwacht: so an der Schiffflände in Großbasel durch den Salzturm und das Rheintor, so am rechten Brückenkopf durch das Kleinbasler Richthaus und den alten Adelssitz «zum Waldeck».

Die Befestigungen dienten nicht nur dazu, in Kriegszeiten den Schutz der Stadt vor feindlichen Truppen zu gewährleisten, sie hatten auch in Friedenszeiten ihre bestimmte Bedeutung. Da Zu- und Weggang von Personen und Gütern nur durch die Tore möglich war, konnte jeglicher Verkehr durch die Zollorgane und die Polizei genauestens kontrolliert werden. Jedes der sieben Tore in der äußeren Ringmauer war nicht nur im eigentlichen, mit der Ringmauer im Verbande stehenden Torturm durch Fallgatter und Torflügel abschließbar, sondern außerhalb des Turmes schloß an diesen ein Vorbau an, der den Torweg verlängerte, wie dies noch heute beim Spalentor (ungedeckt) und beim St. Johannotor (mit einem Geschoß und Dach darüber) zu sehen ist. Jenseits des Stadtgrabens folgte sodann ein großer Vorhof, der bei den wichtigsten Toren Basels, dem Spalentor und dem Aeschentor, an den gegen das Land vorgeschobenen Ecken je einen mächtigen Rundturm aufwies. Zwischen den Rundtürmen und den Wachthäuslein war der Vorhof durch eine Abschränkung geschlossen, die sich noch weiter draußen an der Landstraße wiederholte.

Auf vielen Bildern Emanuel Böchels aus dem 18. Jahrhundert und von Künstlern des beginnenden 19. Jahrhunderts sehen wir einen Schlagbaum vor dem äußern Torhof, der eine wichtige Funktion ausübte. Hier wurden in Friedenszeiten die Passanten und die Fuhrn kontrolliert, hier der Zoll abgenommen und das «Sperrgeld» entrichtet, von dem wir später noch hören werden. An jedem Tor stand beim «Barrière» eine Wache; dahinter in einem der Häuschen, die wir auf Bildern des äußeren Torhofs erkennen, saß der «Torschreiber» mit seinen Helfern. Der Basler sowohl wie sein Gast fühlte sich durch diese Maßnahmen einerseits wohl geborgen, anderseits aber mochte ihm dies, besonders seit ein gewisser Freiheitsgeist eingezogen war, als unerfreuliche Notwendigkeit vorkommen. Wenn wir heutigen Stadtbewohner das Paßwesen an den nahen Grenzen gegen das Markgräflerland und den Sundgau als lästig empfinden, so hatte der Basler dieses Übel einst noch näher beim Hals; denn es schnürte ihn bereits an den Stadttoren ein.

Bis in die Zeit vor hundert Jahren wurden die Torsperren stets strenge gehandhabt. Bei Einbruch der Dämmerung wurden die Tore geschlossen und blieben es die Nacht über bis zum Tagesanbruch. Nur Ausnahmen zum Öffnen der Tore wurden gestattet, aber selten. Welcher Art diese waren, mögen die folgenden wenigen Beispiele aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts zeigen. Da kam 1811 etwa Donnerstags und Samstags ein Postillon von Rheinfelden her mit französischen Depeschen; er mußte aber oft eine halbe oder gar Dreiviertelstunden warten, bis ihm das Riehentor geöffnet wurde, und bekam dadurch Streit mit der Wache. Die Postdirektion des damals recht jungen Kantons Aargau reklamierte deswegen bei jener von Basel, da dies die Verspätung der Depeschen nach sich ziehen konnte, und verlangte die besondere Öffnung für den Rheinfelder Boten. Oder — im Januar 1812 — beschwerten sich die «Conducteurs» des Frankfurter Postwagens, daß sie der schlimmen Straßenverhältnisse wegen oft nicht mehr vor Torschluß nach Basel kämen und deshalb genötigt seien, mit der beladenen «Diligence» bei der Kalten Herberge «auf offener Straße» zu übernachten. Es wurde da-

her gewünscht, daß an Sonn- und Donnerstagen die Schlüssel am Bläsitor bleiben könnten, bis dieser Postwagen in die Stadt eingefahren, die Postpferde abgespannt und wieder hinausgelassen worden seien. An den Sonntagen sei dies weniger der Fall, weil die zwei letzten Reisen dieser Diligence oft schon abends um 4 Uhr angekommen seien, wie der Basler Postverwalter Gemuseus an die Behörden weiterberichtete (Staatsarchiv, Wacht- und Sperrakten A 10). Solche Sonderfälle gab es an allen Toren, und der Wachtbefehl, die «Consigne», wie diese Bestimmungen damals bezeichnet wurden, wechselte an jedem Stadteingang. So hat sich von der «Spahlen Thor Wacht» ein größeres gebundenes Buch erhalten, das alles, was der Wachtkommandant 1813 wissen mußte, aufs genaueste festhielt.

Wie sehr diese Aufsicht unter den Toren beliebt war, geht aus den zahlreichen Aktenbündeln hervor, die über Streitfälle mit den Wachen und Zollschwierigkeiten berichten. Als Beispiel — wieder aus dem Jahr 1811 — sei der schlimme Vorfall am St. Albantor angeführt, der die Behörden und die Beteiligten schwer beschäftigte. Da waren offenbar am Samstag, den 24. März, eine ganze Anzahl Basler Bürger draußen gewesen, teilweise Jäger, die feuchtfröhlich heimkamen und nun eben um 7 Uhr abends beim Tor eintrafen, als die Wacht den Zugang schließen wollte. Die «Spätheimkehrer» sammelten sich bei der Linde am Graben; einige von ihnen traten an «das Barrière» und sagten zum diensthabenden Korporal Kuhn, er solle mit Schließen warten, es kämen noch mehrere Leute nach. Doch der Korporal fand, auf solche Weise würde es ja bis morgen früh gehen, bis er die Torflügel zumachen könnte! Unterdessen drängten viele Personen zum kleinen Türlein am Tor herein und umringten im Nu die Schildwache, die im Durchgang stand, und beschimpften sie, als sie sagte, es sei hier «kein Markt», sie sollten weitergehen.

Es entwickelte sich rasch die größte Schlägerei, bei der die Soldaten und einige anständige Leute, die diesen zu Hilfe kommen wollten, von der streitsüchtigen Menge — es mochten gegen dreißig Heimkehrer sein — übel traktiert wurden. Torschreiber Sulger, der zum Guten reden wollte, wurde

ebenfalls umringt, kam aber glimpflich davon. Polizei-Major Lichtenhahn fand es, laut seinem Bericht über die Angelegenheit, etwas sonderbar, daß Sulger die Leute wohl beim Namen anredete, hernach aber niemand hatte erkennen wollen. Doch kam es im Verhör aus, daß der «junge Respinger im mittleren Laden» (an der Albanvorstadt?), der Metzger Bula-cher vom Kleinbasel und ein Heusler im Eptingerhof zu den Hauptstreitern gehörten.

Eine weitere Sorge für die Behörden bildete der Schleichhandel, der in den Jahren der «Kontinentalsperre» besonders blühte. Auf eine Verfügung der Kantonsregierung vom Jahre 1806 hin mußten alle einkommenden Güter- und Postwagen durch Mannschaften der Torwachen bis zum Kaufhause begleitet werden, was den Dienst an den Stadteingängen erschwerte und nach vermehrter Wachtmannschaft rief. Die Frage stellte sich, wer diese sieben zusätzlichen Soldaten bezahlen solle, die Stadt, der Kanton oder wer? . . .

Im Herbst 1812 machte die Kaufhaus-Inspektion Meldung, daß Güterfuhren von Laufenburg her nach Müllheim beim Riehentor vorbeiführen, ohne die hiesige Zollstätte zu berühren, welches durch Aufstellen einer Schildwache beim äußeren Tor sollte verhindert werden. Darauf verfügte der Rat, daß der Posten am äußeren Tor besetzt und nachts stets «der Grendel» geschlossen werden solle, ferner daß alle Güterfuhren nach dem Kaufhaus geleitet werden müßten (Wacht- und Sperrakten A 10). Aber schon nach wenigen Monaten wurde, da Fuhren von Laufenburg nach Müllheim selten vorkamen, der zusätzliche Posten beim Riehentor wieder aufgehoben, nicht nur aus Sparsamkeitsgründen, sondern weil die Standeskompanie, die 1804 gegründet worden war, wegen französischer Werbung schon manche Leute verloren hatte.

Auch die Kontrolle der Pässe und anderer Ausweise unter den Toren — so fand der Polizeikommandant am 15. April 1812 — nutzte nichts, weil immer wieder fremde Handwerksburschen den Rhein herunterkamen (ob schwimmend oder in Booten, wird nicht gesagt) und in Kleinbasel an Land gingen. Damit entzogen sie sich der Aufsicht, die unter den To-



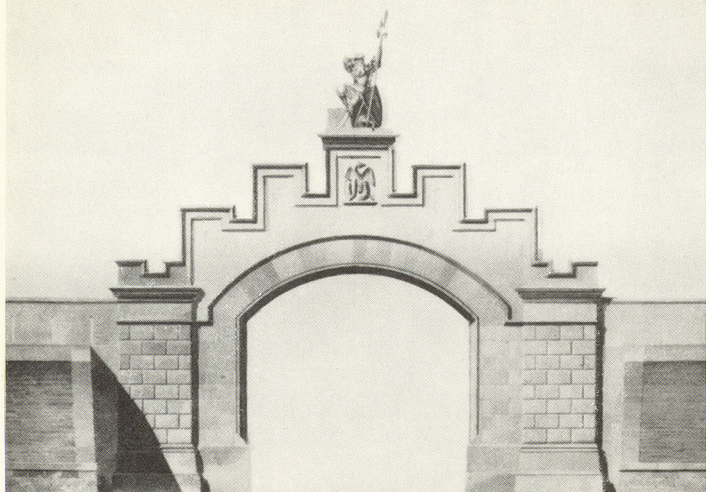
Abb. 1 Aeschentor von außen. 1774. Federzeichnung von E. Büchel (Privatbesitz).

Abb. 2 Spalentor mit Hof der Torwache um 1830. Lithographie von Rey nach Guise.

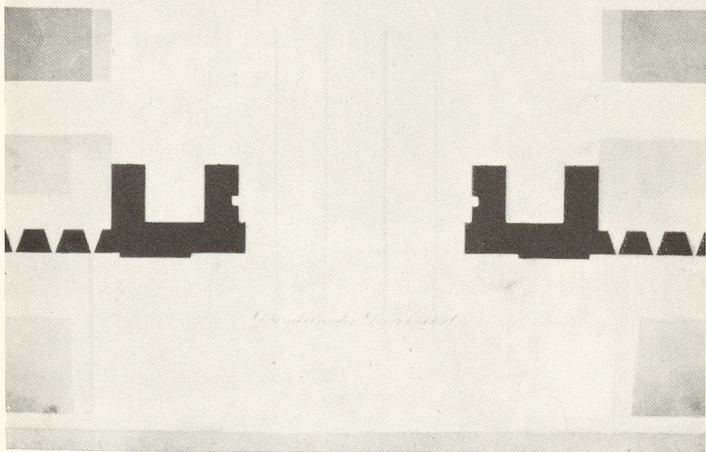
Abb. 3 Eisenbahntor. Aufriß und Grundriß von Melchior Berri (Staatsarchiv).



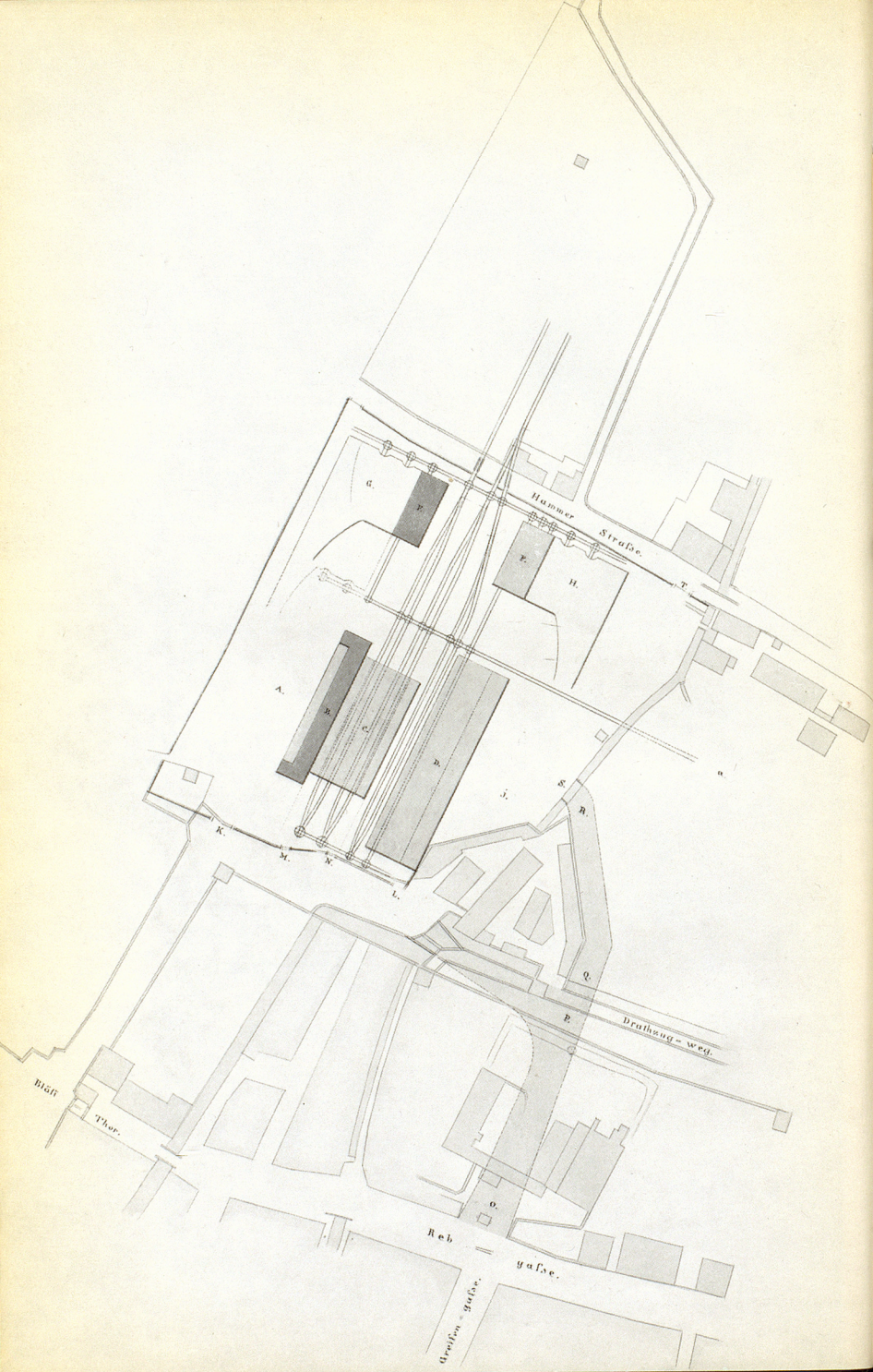
Eisenbahn über der Station in Basel.



Basel nach Luzern.



Basel nach Luzern.



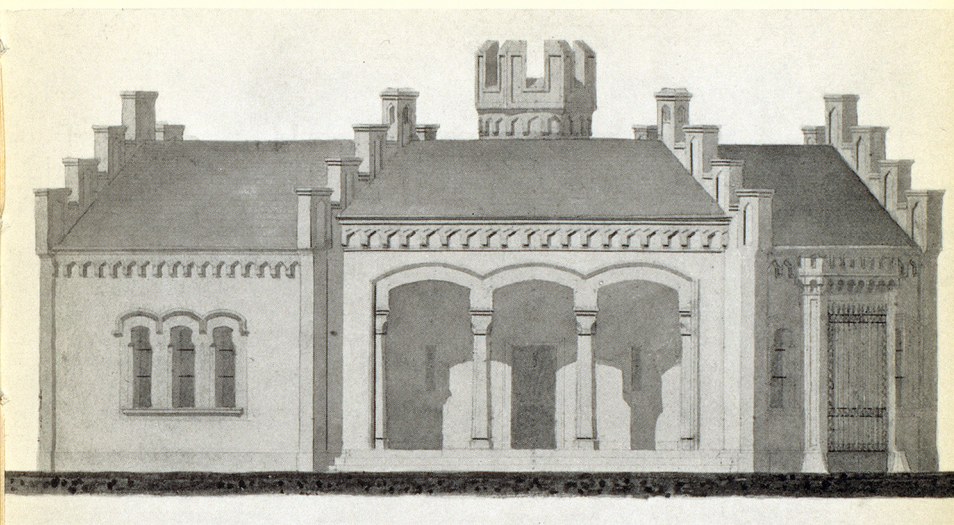


Abb. 5 Eckbau beim projektierten Clarator. Plan von Amadeus Merian (Staatsarchiv).

Abb. 4 Variante IV zum Projekt des Kopfbahnhofes der Badischen Bahn in der Claramatte (Staatsarchiv).

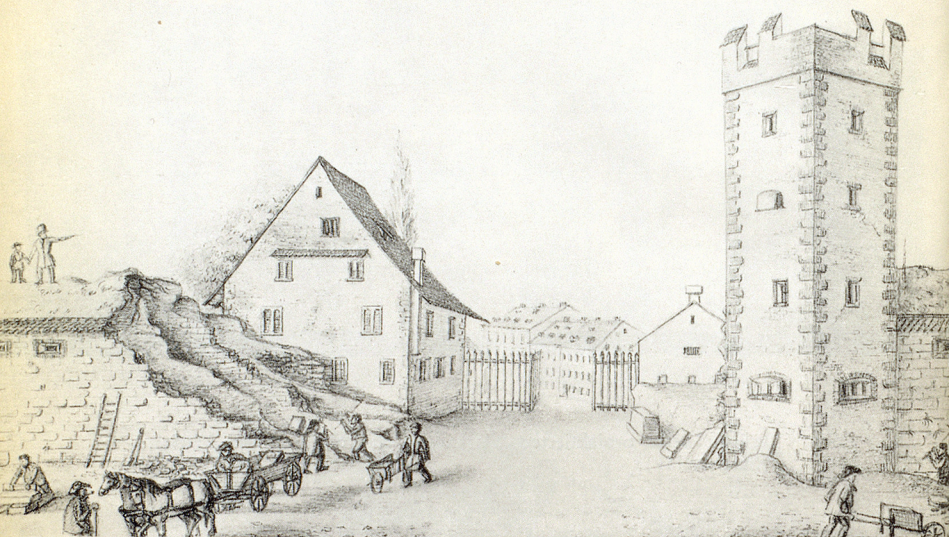


Abb. 6 H. Meyer-Kraus, Ansicht der Elisabethenstraße beim Harzturm mit Gittertor (als Eingang vom neuen Centralbahnhof her), Sept. 1858.

Abb. 7 Torschließer Schlichter. Zeichnung von Franz Feyerabend (Privatbesitz).



ren etabliert war. Dies war der Fall gewesen kurz vor dem erwähnten Datum: 16 solcher Leute waren bei der Rheinbrücke nahe dem Richthaus angekommen, und die auf der Brücke postierte Wache kam zu spät, um die Ankömmlinge in Empfang zu nehmen; sie waren bereits durch das Gäßlein bei der Mechelschen Mühle ins Kleinbasel entwischt . . .

Noch schlimmer fanden es die Polizeibehörden, daß dann und wann jemand durch die Tore aus- und einging, der dazu keine behördliche Sondererlaubnis besaß. So hatte Korporal Thommen im Januar 1817 einen Herrn Caspar Eckenstein zum St. Johannotor hinausgelassen und war dabei erwischt worden. Das Verhör ergab, daß Eckenstein beinahe jeden Abend auf Schleichwegen oder durch Bestechung der Wache hinaus und daselbst in sein «Kämmerlein» gegangen sei. Der Platzkommandant war über solchen Unfug höchst entsetzt; welches «Kämmerlein» der gefährliche Mann besuchte, konnte er vorerst nicht ausfindig machen; er berichtete dem Rat aber, daß «solches wohl noch zu erfragen sein» werde. Unter dem «Kämmerlein» konnte nicht nur ein Raum, sondern auch nach damaligem Sprachgebrauch eine kleine Gesellschaft verstanden werden, die zu bestimmtem Zweck zusammenkam. Eckenstein frönte vielleicht dem Kartenspiel mit irgendwelchen Leuten der Sundgauer Nachbarschaft. Er wurde jedenfalls auf den Spalenturm (Schwibbogen) verbracht und mußte dort ein paar Tage sitzen, bis der Rat ihn wegen Bestechung der Wache zur Bezahlung der Haftkosten verurteilte und ihm wegen seines ordnungswidrigen Benehmens «das obrigkeitliche Mißfallen bezeugt» hatte. Welche Bewandnis es mit dem «Kämmerlein» hatte, blieb ein Geheimnis.

II.

Nachdem die schwierigen Kriegsjahre von 1812 bis 1815 vorbeigegangen waren und der lange Zeit verstärkte Wachdienst an den Toren sowie innerhalb und außerhalb der Stadt — genaue Listen zeigen noch heute, wo Schildwachen unterhalten wurden — auf das gewöhnliche Maß zurückgenommen worden war, besannen sich die Stadtväter auf eine gün-

stigere Regelung der Torsperren. Waren die sieben Stadttore bisher tagsüber — mit Kontrolle alles Passierenden an Menschen, Vieh und Gütern natürlich — offengehalten und zu bestimmter Zeit ganz geschlossen worden, so sah man nun eine Zwischenzeit vor, die einen beschränkten Verkehr erlaubte. Das löbliche Kriegskommissariat hatte hiezu ein Gutachten auszuarbeiten, das am 1. März 1817 dem Rat der Stadt vorgelegt wurde. Die Gnädigen Herren erkannten daraufhin, daß eine solche Neuerung unter zwei Toren der Großen und einem der Kleinen Stadt eingeführt werde. Der Ertrag des zu erhebenden Einlaßgeldes solle, nach Abzug der Kosten, «zu einem Invalide fonds bestimmt werden». Über die Ausführung dieser neuartigen Einlaßstunden hatte das Kommissariat weiter zu beraten und wurde mit der Eingebung näherer Vorschläge betraut (Wacht- und Sperrakten A 10).

Am 24. Mai des gleichen Jahres war es bereits so weit, daß die Ratsversammlung die neue «*Verordnung über die Schließung und Öffnung der Stadt-Thore*» genehmigen konnte. Mit dieser «Sperr-Anstalt» wurde am Sonntag, den 15. Juni 1817, der Anfang gemacht. Danach sollten die Stadttore, nachdem sie mit «Anbruch des Tages» geöffnet worden waren, abends zu folgenden Zeiten wieder geschlossen werden:

Im Jenner und December um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr,
 Hornung (Februar) und November um 6 Uhr,
 vom 1.—15. Merz und vom 16.—31. Oktober um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr,
 vom 16.—31. Merz und 1.—15. Oktober um 7 Uhr,
 vom 1.—15. April und vom 16.—30. September um
 $\frac{1}{2}$ 8 Uhr,
 vom 16.—30. April und 1.—15. September um 8 Uhr,
 vom 1.—15. Mai und 16.—31. August um $\frac{1}{2}$ 9 Uhr,
 vom 16.—31. Mai und vom 1.—15. August um 9 Uhr
 und endlich im Juni und Juli den ganzen Monat hindurch
 um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr.

Die Bürger und Bewohner der Stadt hatten also die Möglichkeit, bis in die Dämmerstunde hinein draußen zu sein, und wer ein Gärtchen vor den Toren besaß oder ein Landgut, nutzte dies bestimmt bis zur letzten Möglichkeit, so daß die

Wachen an den Toren immer «zwischen Licht» am meisten zu tun bekamen.

Nach Torschluß und vor der üblichen Öffnung durften nur die gewöhnlichen Postboten und außerordentliche Couriere durchgelassen werden. Der Tag und die Stunde der Ankunft oder des Abganges der normalen Posten mußte täglich bei der Wachtparade den betreffenden Korporalen angezeigt werden. Den außerordentlichen Courieren wurden ihre Depeschen oder Pässe abgefordert, zum Platzkommandanten gebracht, von diesem die Richtigkeit der Angabe untersucht und daraufhin erst die Öffnung des Tores gestattet. Wenn jemand, der außerhalb der Stadt Wohnsitz hatte, erkrankt war und nach einem Arzt, Wundarzt, Geistlichen oder einer Hebamme schickte, mußte eine mündliche Anzeige vom Tor an das Platzkommando gehen, worauf von diesem die Erlaubnis zur Öffnung erteilt wurde. «Um aber von der Gründlichkeit solcher Angaben überzeugt zu seyn», sollten die betreffenden Personen durch einen Mann von der Torwache zu den bezeichneten Hülfspersonen begleitet werden, welche sodann nebst den «Abholern» hinaus und nötigenfalls wieder in die Stadt gelassen wurden. Der Fall hatte dann im Frühhapport zu figurieren. An Gebühren mußte der Wache in solchen Fällen bezahlt werden: «Die Schlüssel zu holen 3 Batzen, die Person zu begleiten 3 Batzen, das kleine Tor zu öffnen 2 Batzen, das große Tor zu öffnen 4 Batzen.» Für alle übrigen Fälle, ausgenommen die Vorkehrungen bei einer Feuersbrunst in oder außerhalb der Stadt, blieb jegliche Toröffnung untersagt.

Um jedoch sowohl Einheimischen als Fremden, welche sich verspäten könnten, «die Begünstigung der Thores Öffnung eine Zeitlang nach dem gewöhnlichen Schluß zu verschaffen», so wurden fortan in der Großen Stadt zwei Tore, nämlich das Spalen- und das Aeschentor, und eines in Kleinasel, das Riehentor, zu gewissen Bedingungen offengehalten. An jedes dieser drei Tore wurde ein Aufscher über die Passanten gestellt, der das «*Sperrgeld*» einzuziehen hatte.

Die Sperre wurde auf folgende Stunden beschränkt:

Vom 1. Januar bis 15. März	bis 9 Uhr
Vom 16. März bis 15. April	bis 10 Uhr
Vom 16. April bis 15. Mai	bis 11 Uhr
Vom 16. Mai bis 15. August	bis 12 Uhr
Vom 16. August bis 15. September	bis 11 Uhr
Vom 16. September bis 15. Oktober	bis 10 Uhr
Vom 16. Oktober bis 31. Dezember	bis 9 Uhr

Es handelte sich also um einige Abendstunden, in der dunkelsten Jahreszeit um $3\frac{1}{2}$, im Juni und Juli um $2\frac{1}{2}$ Stunden, in denen man gegen eine Gebühr passieren konnte. Die Gebühr betrug während der ersten Stunde nach Torschluß für jede Person 3 Batzen, für jedes Pferd ebenfalls 3 Batzen, während der zweiten Stunde für Personen und Pferde je 4 Batzen, und wer später hinaus oder herein wollte, bezahlte je 6 Batzen für eine Person oder ein Pferd.

Das Löbliche Kriegskommissariat ernannte die Aufseher, die bei der Anstellung ein Handgelübde der Treue und «redlichen Angabe des gefallenen Betrages» abzulegen hatten. Sie mußten sich allabendlich, etwas vor dem gewöhnlichen Torschluß, auf ihren Posten einfinden und sich bis zur abgelautenen Sperrezeit auf der äußeren Wachtstube aufhalten. Hier hatten sie über alle Passanten ein namentliches und richtiges Verzeichnis zu führen mit Angabe, in welcher Stunde diese jeweils durchgelassen wurden. Dieses Verzeichnis mußte alle Morgen um 9 Uhr auf das Platzkommando geschickt werden, wo ein «General-Rapport» von allen drei Toren an «Seine Weisheit den Herrn Amtsbürgermeister» verfertigt wurde.

Basler Bürger und in der Stadt Niedergelassene konnten, sobald sie als solche «gehörig anerkannt und in das Verzeichnis eingetragen worden», ohne weiteres herein, und ebenso auch die vor den Toren Wohnenden hinausgelassen werden. Fremde dagegen, welche in die Stadt hinein wollten, wurden angehalten, ihre Pässe abzugeben; diese Ausweise wurden nebst einem schriftlichen Rapport und der Anzeige, in welchem Gasthof der Ankömmling logieren wollte, nach gänzlichem Torschluß auf das Central-Polizeibureau gebracht. Wenn Fremde hinaus wollten, durften sie erst aus den Toren

gelassen werden, wenn ihre Pässe auf dem letztgenannten Büro visiert worden waren.

Die Hohe Regierung sah strenge darauf, daß die Tore zu den in der neuen Verordnung von 1817 angegebenen Zeiten pünktlich geschlossen wurden. Die Schlüssel des St. Johann-, Steinen-, St. Alban- und Bläsitores mußten sogleich nach dem gewöhnlichen Torschluß, die drei anderen nach der abgelaufenen «Sperrzeit» unverzüglich dem Platzkommandanten eingehändigt werden. Die in den Abendstunden an den begrenzt geöffneten Toren fallenden Gebühren, das Sperrgeld, wurde anfänglich, nach Abzug der damit verbundenen Ausgaben, zur Bildung eines Invaliden-Fonds unter Verwaltung des Garnisons-Quartiermeisters und der näheren Anordnung des Kriegskommissariats verwendet. Zehn Jahre später wurde jedoch anders darüber bestimmt; der Überschuß dieser Einnahmen an den Toren sollte nämlich der *Stadtbeleuchtung* zugute kommen.

1815 hatten die Gnädigen Herren sich anerbotten, auf Staatskosten die bisherigen 27 «obrigkeitlichen» Straßenlaterne zu vermehren, wenn diese zusätzlich angebrachten von den benachbarten Hauseigentümern unterhalten würden. Es bildeten sich daraufhin unter den Bewohnern verschiedener Gassen und Quartiere sogenannte «Laternen-Korporationen», welche für das benötigte Öl usw. aufkamen. Doch meldeten sich hiefür zu wenig Leute, so daß ganze Stadtteile schlecht beleuchtet oder dunkel blieben. Schließlich wurde im Mai 1827 die Einführung einer allgemeinen Straßenbeleuchtung beantragt. Laut Ratsbeschluß vom 1. September 1827 wurde diese eingeführt. Die Kosten hiefür wurden gedeckt einmal durch Anteil der Hausbesitzer, einen Beitrag der Wirte, und drittens durch den Ertrag der Torsperren; wenn diese Einnahme von drei Seiten nicht reichen sollten, mußte der Staat aus dem allgemeinen Säckel beispringen (Staatsarchiv Beleuchtung F 1).

Diese Regelung blieb bis 1851 bestehen. Jeder, der am Tor seine Batzen abladen mußte, trug also für die Beleuchtung der Gassen das Seinige bei. Besonders hell werden diese von den Öllaternen bestimmt nicht erleuchtet worden sein.

Der Staat wird auch nur so viele Lichtquellen aufgestellt haben, als sich aus den obgenannten dreiteiligen Einnahmen verantworten ließ.

1835 wurde eine *Vereinfachung der Torsperren* beschlossen, indem an die Stelle der bisher dreifach abgestuften Einteilung des Tarifs eine zweiteilige trat (Staatsarchiv, Gesetze und Erlasse 673). Am 24. Oktober dieses Jahres erfuhren die Bürger und Passanten durch das an den Toren angeschlagene Plakat von dieser hochobrigkeitlichen Änderung.

Die Bevölkerung Basels scheint aber mit dieser wenig spürbaren Vereinfachung noch nicht zufrieden gewesen zu sein. Das merkten auch die Herren Räte. Deshalb erschien am 18. Oktober 1837 bereits wieder eine neue «Verordnung betreffend Schließung und Öffnung der Stadttore und über die Sperreinrichtungen» (Staatsarchiv, Gesetze und Erlasse 727). Nach dieser wurden endlich langgehegte Wünsche vieler Bürger erfüllt. Man denke — während bisher im Dezember und Januar die Tore bereits um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr abends geschlossen wurden, blieben sie fortan bis um 6 Uhr offen. Die drei Tore, an denen mit Erlegung einer Gebühr ein «Sperrdienst» bestand, blieben in der dunkleren Hälfte des Jahres statt wie bisher bis 9 oder 10 Uhr nunmehr bis um 11 Uhr für «Spätheimkehrer» oder Fremde geöffnet.

Wir können uns das heute gar nicht mehr richtig vorstellen: Nach Einbruch der Dunkelheit wurde es in der Stadt recht stille. An vier Toren wurde der Verkehr völlig abgestellt und an drei weiteren nur in beschränktem Maße noch zugelassen. Fußgänger in den Gassen gab es wohl noch; sie mußten ein Licht bei sich tragen. Wer das nicht tat, war der Wachtpatrouille verdächtig, welche die Stadt in ihrem Innern beaufsichtigte. Es gab tatsächlich hin und wieder Leute, die gerne durch das Dunkel gingen, wie ein Vorfall in der Nacht vom 5. auf den 6. Dezember 1811 beweist. Da wurden nachts um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr drei Küferknechte ohne Licht am Rheinsprung angetroffen. Die Patrouille, die von der Kleinen Stadt über die Brücke geschritten kam, stöberte die Burschen auf, hielt sie an und fragte sie, warum sie ohne Licht seien. Diese gaben zur Antwort, ihr Meister komme gleich hintendrein, der

habe eines. Korporal Zurschmidte aber erwiderte: Das könne ein jeder Mensch ohne Licht sagen! Nun wollte er die drei auf die Rathauswache schleppen; diese wehrten sich, indem sie die Patrouille beschimpften. Der Korporal forderte nun Verstärkung durch die «Rheinbruckwacht», und der Lärm wurde stets größer. Glücklicherweise traf endlich Küfermeister Johann Jakob Stükelberger vom «Herbrigberg» (Petersgasse) mit seinem Licht ein und sprach für seine Knechte gut, worauf sie entlassen wurden (Staatsarchiv, Wacht- und Sperrakten A 10).

Gewöhnlich muß also in den Gassen Basels während den nächtlichen Stunden eine wunderbare Stille geherrscht haben, die nur — falls der Basler Rat die Ausgabe nicht scheute — durch den Gesang des Nachtwächters wohlthuend unterbrochen wurde. Wie berichtet uns doch Johann Peter Hebel so gemütvoll und tiefsinnig in seinem Gedicht «Wächterruf», den wir nicht nur auf ein Markgräfler Städtchen oder ein Dorf im Wiesental angewendet wissen wollen, sondern ebenso sehr auf Basel:

«Loset, was i euch will sage:
D'Glocke het Zehni gschlage.
Jetzt bättet und jetzt göhnd ins Bett.
Und wer e rüeihig Gwise het,
Schlof sanft und wohl! Im Himmel wacht
E heiter Aug die ganzi Nacht.»

Außer dem stündlich ertönenden Liedervers hörte man von Kirchtürmen und Schwibbogen die Uhren schlagen. Unaufhörlich aber rauschten die Brunnen und Brännlein der Stadt, deren Wasserstrahlen silberhell in die weiten und schmalen Becken flossen und ihren gleichmäßig milden Sang an den Gassenwänden widerhallen ließen.

III.

Seit dem Beginn der 1830er Jahre hatten sich die *Fabriken* in der Stadt sowohl wie außerhalb der Tore an den Teichen stark vermehrt. Die in diesen Betrieben tätigen Arbeiter muß-

ten stets das eine oder andere oder gar zwei der Stadttore passieren, wenn sie zu ihrer Arbeitsstätte gelangen wollten. So war es vor allem für die Leute aus dem Baselbiet, die in der großen Richter-Linder'schen Fabrik an der Hammerstraße vor dem Riehentor angestellt waren, recht umständlich, zuerst an einem Großbasler Tor und dann wieder am oberen Tor in Kleinbasel angehalten zu werden, besonders weil dabei Sperrgeld zu entrichten war, wenn die Arbeitszeit früh begann und spät endete. Das gab für die betreffenden Arbeiter ziemliche Kosten und Umtriebe, und es war daher kein Wunder, daß die Fabrikanten und Gewerbetreibenden beim Basler Rat vorstellig wurden.

So schufen die Behörden auf vielfachen Wunsch ein *Pauschal-Abonnement* für das Durchschreiten der Tore. Aus den Listen der Abonnenten kann man die von Jahr zu Jahr sich mehrende Zahl der industriellen Betriebe entnehmen, weswegen diese unscheinbaren Schriftstücke für die Wirtschaftsgeschichte unserer Stadt von Bedeutung sind. Diese Abonnemente wurden für die in den Listen aufgeführten Fabrikbesitzer pauschal ausgestellt. Es gab aber auch einzelne Arbeiter, die sich solche Ausweise aus dem eigenen Beutel beschaffen mußten. So hat sich beispielsweise eine Quittung erhalten, die folgendermaßen lautet:

«Von H. Christian Schaub, Arbeiter bei Herrn Dietrich Burckhardt, den Betrag des Sperr-Abonnements am Riehen-Thor vom 1. September 1837 bis 31. August 1838 mit Franken Zwey empfangen zu haben bescheint
Basel den 2ten Sept. 1837. J. Mechel Major.»

Die Fabrik, in der Schaub arbeitete, wird die von Dietrich Burckhardt-Werthemann in der St. Johannvorstadt (alte No. 50, heutige No. 19) gewesen sein, wo «Bündel» gewoben wurden, wie dies an der gleichen Stelle noch heute der Fall ist (Senn & Co). Schaub wohnte also im Kleinbasel außerhalb des obern Tores, oder gar in Riehen und mußte deshalb täglich das Riehentor passieren. Vielleicht ist er identisch mit jenem Zettlermeister Christian Schaub-Gutzwyler, der später laut Adreßbuch von 1862 an der Malzgasse 1 wohnte. Der das

Abonnement ausstellende Major J. Mechel war nach dem Obersten und Platzkommandanten der zweite Offizier der Standestruppe und wohnte in deren Kaserne, dem ehemaligen Steinenkloster.

Wie beliebt dieses ganze Torsperren-Wesen bei der Basler Bevölkerung war — besonders als sich nach den 1830er Jahren die Zahl der Häuser vor den Toren der Stadt mehrte, ohne daß die hohe Obrigkeit eine spürbare Lockerung der Vorschriften zuließ — zeigt ein Gedicht, das *Theodor Meyer-Merian* (1818—1867), Arzt und Direktor des Basler Bürgerspitals, zum Verfasser hat. In dem 1864 erschienenen Bändchen «Die Nachbarin», das die gemütliche Zeit um die Mitte des 19. Jahrhunderts vortrefflich zu schildern weiß, und das wie die übrigen Werke des Dichters viel zu wenig bekannt ist, findet sich unter dem Abschnitt «Der Sylvester» (S. 31—32) folgender launige Bericht:

«... Wohl noch denk' ich der Zeit, da ohne Beleuchtung die Stadt war!»

Spricht mit Lächeln der Krämer, — «da blieb man am Abend zu Hause,

Oder man trug in der Hand das Laternchen und leuchtete selbst sich,

Nicht des Weges zu fehlen und auszuweichen den Andern;
Auch die Patrouill' und die Wach' beim Rathhaus erheischte die Vorsicht,

Wenn mit Donnersgewalt ihr Werda bannte den Wandrer.»
«Knaben noch waren wir da», — bemerket der Meister —,
«wie oft nicht

Trieben wir Schabernack!» Weiter erzählt der Krämer:
«Denkst du, wie wir im Herbst vom nahegelegenen Dörflein Spät einst kehrten zur Stadt, schon waren die Thore geschlossen?

Nichts hat je uns gereut auf Erden so sehr wie das Sperrgeld;
Doch auch ärgert' es uns, zu nennen am Thore die Namen,
Die dann folgenden Tags mit seinem Rapporte der Schließer Schwarz auf weiß übergab den Händen des Amtsbürgermeisters,

Der neugierig zu kennen die nächtlich schwärmenden Bürger.

Damals dachten wir denn, voll Übermuths Rache zu üben:
Rasch vertheilten wir uns, die einen umgingen die Mauern,
Jeder ein Thor sich erspähend, so viele die Stadt ihrer zählet,
Schellte dort an, ließ öffnen und zahlte dem Sperrer die Buße,
Dann, um den Namen befragt, antwortet' jeder: «Hans
Wenker!»

Tags drauf, als von den Thoren die sieben Rapporte der Hüter
Langten beim Staatsoberhaupt an, da gewahrt mit zornigem
Schrecken

Ihro Weisheit den Namen des eigenen Söhnleins «Hans
Wenker»

Siebenmal grad obenan auf den Listen, durch alle die sieben
Thor' in der Nacht passiert, zumal — wie gab es Entrüstung!
Aber wir hielten zusammen, man forschte vergeblich und
bald drauf

Ward den verspäteten Bürgern der Name geschenkt; es be-
gnügte

Sich mit dem Batzen allein die hohe Regierung . . .»

Dieses spaßige Geschichtlein ist wohl recht gut erfunden
und kaum wahr. Denn wie hätte es im Basel von 1850 mög-
lich sein können, daß keiner der sieben Torhüter den Sohn
des damaligen Bürgermeisters gekannt und so mindestens
einen der jungen Leute bei der Lüge ertappt hätte! Unter dem
Staatsoberhaupt ist schwerlich Martin Wenk gemeint, der
von 1818 bis 1830 an der Spitze Basels stand, sondern einer
der späteren Bürgermeister, der dem Dichter persönlich be-
kannt war. Die Stadt war übrigens vor 1860 von kaum 40 000
Seelen bewohnt, von denen die Meisten manches von ihren
Mitmenschen wußten. Es hätte also höchstens der Zufall ha-
ben wollen, daß erst vor kurzem nach Basel gezogene Leute
den Dienst an den Toren versahen, und das ist bei der Vor-
sicht der Basler Polizeibehörden nicht glaubhaft . . .

Theodor Meyer hat das Episödlein erst erscheinen lassen,
als die Torsperren aufgehoben waren; man begreift gut, wes-
halb — denn wie hätten sich die hohen Behörden über diese
Einmischung eines Dichters in ihre höchst wichtigen Staats-
pflichten aufgehalten!

IV.

Wie lange sperrten sich die Stadtoberhäupter dagegen, Basel zu einer «offenen Stadt» werden zu lassen! In der Zeit des beginnenden Eisenbahnverkehrs stellten sich deswegen manche Fragen, und viele Bürger zeigten sich aufgeschlossener als ihre Behörden. Sowohl das Militär- wie das Justiz- und Polizey-Collegium hielten noch immer an der nächtlichen Schließung der Stadt fest, besonders seitdem sie in den 1830er Wirren auf den Schutz der Stadtmauern hatten bauen müssen.

Als im Sommer 1840 die Züge der *Französischen Eisenbahn* bereits bis Saint-Louis fuhren, zeigten sich die Basler Stadtväter um die Frage besorgt, wie man dem neuen Verkehr begegnen sollte, ob man den Schienenstrang in die Stadt hinein weiterführen oder ob man ihn nicht besser «extra muros», d. h. außerhalb der Stadtbefestigung endigen lassen sollte. Das Studium dieses Problems brauchte Zeit. Vorderhand mußte die Basler Regierung einen Postwagenverkehr zwischen der Stadt und der an der «Kreuzstraße» in Saint-Louis (Bourglibre nannten die Basler den Ort noch seit der französischen Revolutionszeit her) gelegenen Endstation der Bahn organisieren. Fürs erste galt es zu erreichen, daß die Transportunternehmer Basels denen von Saint-Louis gleichgestellt wurden. Laut den Bedingungen des Rates mußte jeder Unternehmer eine Bewilligung bei der Basler Postkommission einholen, ferner eine große Zahl von Fragen beantworten, sodann für jeden Platz in den zum Betrieb zugelassenen Wagen — diese mochten besetzt oder unbesetzt fahren — eine Gebühr von einem Rappen entrichten. Dieses Reglement wurde durch Verordnung vom 21. Oktober 1840 bekanntgegeben (Schweiz. Wirtschaftsarchiv Basel).

Der Verkehr dieser Postwagen wurde durch die in den Abendstunden bestehende Sperre am St. Johannotor nicht erleichtert. Wie oft konnte es vorkommen, daß ein Zug in Saint-Louis verspätet ankam und die Reisenden, wenn sie in die Stadt hineingelangen wollten, den unumgänglichen Sperrbatzen bezahlen mußten! Die Regelung mit diesen Wa-

genfahrten hatte mehr als fünf Jahre Bestand; wohl eine kurze Zeit für ein Provisorium? Aber wie mochten manche Basler ungeduldig auf den besseren Anschluß der Stadt an die große Welt, die damals in ungeahnter Weise aufging, gewartet haben! Wer von Basel nach Straßburg und weiter reisen wollte, der mußte sich zuerst mit diesen Pferdefuhrwerken nach dem bisher unbedeutenden Orte Saint-Louis begeben und konnte erst dort den neuzeitlich dampfenden und rauchenden Zug besteigen.

Wohl waren am 21. Mai 1840 die Basler Industriellen Stehelin und Huber, die in Bitschweiler bei Thann eine Fabrik betrieben, mit einer Petition an die Basler Behörden herantreten, «um eine Concession zur Fortsetzung der Straßburger Eisenbahn bis zur oder in die Stadt nachzusuchen». Doch dauerte es mehr als ein halbes Jahr, bis der hiefür verfaßte Ratschlag dem Großen Rat am 14. Januar 1841 vorgelegt wurde. Noch länger dauerten die nun folgenden Verhandlungen. Das größte Hindernis stellte stets die Frage dar, ob der Bahnhof in Basel inner- oder außerhalb der Ringmauern angelegt werden solle. Das Militär-Collegium ließ gegen verschiedene Varianten schwere Einwände verlauten; andere Kommissionen und Behörden verlangten, daß «polizeiliche und gewerbliche Rücksichten» genommen werden. So gingen wieder zwei Jahre vorüber.

Endlich einigte man sich auf die Lösung, daß der Bahnhof in die Nähe des St. Johantores an die «Lottergasse» (heutige Spitalstraße) zu stehen kommen solle. Das bedingte jedoch, daß die dort durchziehende alte Stadtmauer mitsamt dem historisch interessanten «Metzgerturm» abgebrochen und eine gegen außen vorgeschobene neue Befestigung mit Wall und Graben errichtet werden mußte. Und was für diese Lösung vermutlich den Ausschlag gab: Diese Neuanlage der Umwehrung sollte die Stadt nichts kosten, da die Auslagen dafür der Bahngesellschaft aufgebürdet wurden; auf solche billige Weise konnte die Stadt zur dringend notwendigen Erneuerung eines sich in schlechtem Zustand befindlichen Teils der mittelalterlichen Ringmauer gelangen.

Der Großratsbeschluß vom 21. Juni 1843 erlaubte end-

lich, die Ausführung der Eisenbahnstrecke von Saint-Louis nach Basel in Angriff zu nehmen. Im neuen Teil der Stadtbefestigung entstand nun das *Eisenbahntor*, zu dem Melchior Berri, der damals bekannteste Architekt Basels, die Pläne lieferte. Ein umfangreiches Blatt mit dem Aufriß des «modernen» Bauwerks zeigt, mit welcher Genauigkeit solche Bauten damals geplant und auch farbig dargestellt wurden. Dieses Tor nun war nicht bloß als «triumphale» Eingangspforte für Basel gedacht, sondern es besaß unterhalb seines hochsteigenden Zinnenkranzes zwei Torflügel, die nachts und in Zeiten der Gefahr geschlossen werden konnten. Wenn der letzte Zug — anfänglich fuhren deren drei in jeder Richtung — nach Basel hereingekommen war oder die Stadt verlassen hatte, schritt ein Beamter zur Schließung der Torflügel, die sich knarrend drehten. Und der Bahnhofvorstand konnte sich schwerlich zur wohlverdienten Ruhe begeben, ehe er sich noch einmal vergewissert hatte, daß die Stadt auch über den Eisenbahnschienen fest und sicher gegen außen hin abgesichert war.

V.

Neue Sorgen brachte den Stadtvätern das Auftauchen schweizerischer und badischer Bahnprojekte. Wie sollte die Sicherheit der Stadt und ihrer Bevölkerung gewährleistet werden können, wenn von allen Seiten her Bahnlinien herangeführt wurden, die gebieterisch das Breschenschlagen in den altehrwürdigen Stadtbering forderten? Ein Trost lag in der Möglichkeit, vor den bestehenden Toren Kopfbahnhöfe anlegen und so auch weiterhin die Kontrolle an den bestehenden Stadteingängen ausüben zu können.

Als am 26. November 1845 das letzte Hemmnis für die Badische Staatsbahn, in die Nähe Basels zu gelangen, beseitigt und der Durchstich des Isteiner Klotzes glücklich erfolgt war, sahen viele Basler den Anschluß an den großen Weltverkehr auch auf dem rechten Rheinufer nahegerückt. Doch diese Möglichkeit zu verwirklichen — dafür zeigten die Stadtbehörden keine Eile. Im November 1848 erfolgte die Eröffnung der Bahn bis Haltingen. Dieses badische Dorf vor

den Toren der Stadt blieb nun — wie dies ähnlich in Saint-Louis schon geschehen — für einige Jahre Endstation und die Basler mußten in Kutschen zu dieser hinausfahren, wenn sie vom neuen Verkehrsmittel Gebrauch machen wollten.

Schon war davon die Rede, daß die Fortsetzung der Bahn durch oder über die «Lucke» nach Lörrach und von da weiter gegen Rheinfelden geplant werde, so daß Basel umfahren worden wäre. Da endlich — nach langen Verhandlungen — kam 1852 ein Staatsvertrag mit dem Großherzogtum Baden zustande. Aber schon tauchten neue Schwierigkeiten auf: Über die Lage des Basler Bahnhofs wurde man sich nicht einig. Die Stadtbehörden waren für einen Kopfbahnhof eingenommen und hätten es am liebsten gesehen, wenn dieser so vor das Bläsitor zu liegen gekommen wäre, daß der alte Durchlaß ohne neue Bresche in die Ringmauer hätte wie bisher benützt werden können. Sie beauftragten den damaligen Stadtbaumeister *Amadeus Merian*, Projekte einer Kopfstation auszuarbeiten. Der geniale Mann entledigte sich dieser Aufgabe, indem er eine ganze Reihe von Varianten anfertigte, die aber keineswegs mehr Rücksicht auf die Stadtbefestigung nahmen; offenbar war es ihm voll bewußt, daß die Eisenbahn den alten Rahmen der Stadt mitsamt seinen Torsperren sprengen werde. Sein erstes Projekt sah einen breiten Durchbruch durch die Längsseite der Kleinbasler Ringmauer vor, und zwar in der Breite des dort gelegenen Clara-Bollwerks. Das Empfangsgebäude mit seinen drei Flügeln wäre direkt an die Stelle der Clarakirche und des nördlich davor gelegenen «Aebtischen Hofs» (Schetty-Häuser) zu liegen gekommen, hätte also dem ganzen ehemaligen Kloster samt dem Bollwerk das Leben gekostet. Die Geleise-Anlagen dehnten sich außerhalb des Stadtgrabens im «Kleinwitzischen Gut» aus, in der Richtung der späteren Clarastraße, während ein Durchbruch vom Bahnhofgebäude gegen die Greifengasse wohlbedacht gegen die Rheinbrücke hinwies. Dieses Projekt I mochte Merians Lieblingsgedanken enthalten, kam aber wegen der Bedenken der Militär- und Polizeibehörden wohl am wenigsten in Betracht.

Das zweite Projekt sah einen Bahnhof im «Bürki'schen

Gut» außerhalb der Hammerstraße vor, von wo eine neue Straße zum «Drahtzugweg» (Claragraben) und mit einem Durchbruch durch die Stadtmauer neben der Drahtzugschanze in der Achse der Greifengasse stadteinwärts führte. Dieser hier geplante Straßenzug wurde später — doch mit einem anders gelegenen Bahnhof — Wirklichkeit. Projekt III entwarf eine Endstation im «Ritter'schen Gut» vor dem Bläsitor, nahe diesem, zwischen dem Areal des ehemaligen Klingental- und Sperrstraße. Die vierte Variante schließlich wollte die «Claramatte» für den neuen Bahnhof benützen, indem die Zufahrt vom Bläsitor aus am «Rumpelturm» der Stadtecke vorbei zum Bahn-Hof und dem an der Nordseite vor den Geleisen stehenden Empfangsgebäude gehen sollte, während die Güterhallen an der Südfront der Bahn-Anlage durch eine von der Greifengasse her, bei der Drahtzugschanze durch die Ringmauer gebrochene Straße erreichbar sein sollten (Staatsarchiv Plansammlung C 6, 145–148).

Aber alle diese gutgemeinten Pläne Merians waren unnütz. Die badischen Behörden weigerten sich standhaft, einen Kopfbahnhof zu genehmigen, und setzten sich energisch für einen Durchgangsbahnhof ein, weil sie die Weiterführung der Linie über Grenzach nach Waldshut im Auge hatten. So mußte Basel nachgeben. Und es war gut so.

Nachdem die Lage des Badischen Bahnhofs bestimmt war, wuchsen die Gebäude im Stile von Heinrich Hübsch (1795 bis 1863), dem Nachfolger Weinbrenners in Karlsruhe, aus dem Boden. Wollte man von diesen aus den Verkehr nach der Stadt ermöglichen, so mußte eine Bresche in die Stadtbefestigung gebrochen werden; die beiden Stadttore in Kleinfeld waren nur durch einen großen Umweg erreichbar gewesen. Wie Amadeus Merian bereits in seinen Projekten vorgesehen hatte, so geschah es: Die Zufahrt zum Bahnhof wurde in die verlängerte Achse der Greifengasse gelegt. Damit war der Durchbruch durch die Stadtbefestigung Tatsache geworden; das Clarabollwerk, das anfangs des 16. Jahrhunderts — verteidigungstechnisch falsch — hinter der Ringmauer angelegt worden war, mußte mitsamt einem Teil der Stadtumwal-

lung fallen; der Graben davor wurde ausgefüllt. Nachdem diese Arbeiten glücklich beendet waren und am 19. Februar 1855 die Einweihung der Bahnstrecke Haltingen—Basel stattgefunden hatte, konnte Basels Wohnbevölkerung nun auch auf dem rechten Ufer des Rheins in neuer Weise den Verkehr mit der Außenwelt aufnehmen.

Die Lösung aber, wie die Bresche in der Kleinbasler Ringmauer notdürftig gesichert war, konnte die Stadtväter nicht befriedigen. Man denke: Am Tage diene bloß ein Schlagbaum der Möglichkeit, Personen und Fuhrwerke anzuhalten, damit sie kontrolliert, nach «zollpflichtigen Waren» gefragt und in den Abendstunden um das wichtige Sperrgeld erleichtert werden konnten! Und nachts schloß ein gewöhnliches hölzernes Tor die «gefährliche» Öffnung! Was konnte da nicht alles geschehen?

Deswegen sollte nach Ansicht der Behörden dieses *Bahnhofs- oder Clarator* «einen angemessenen Abschluß» erhalten. Im «Ratschlag betreffend Crediteröffnung für Erbauung eines St. Clarathores» vom 19. April 1856 stand zu lesen: «... Wenn auch auf die früheren Festungswerke wenig Wert mehr gelegt» werde, «sollte doch die Stadt geschlossen, d. h. nicht als offener Platz bei Tag und Nacht jedem und überall unbemerkt zugänglich sein . . .» (Staatsarchiv, Bau Z 19).

Das Projekt dieses Ratschlages, von dem seit 1835 als kantonal Bau-Inspektor wirkenden Architekten Amadeus Merian entworfen, kam auf Fr. 38 325.— alter Währung zu stehen, was im heutigen Wert mindestens die zwanzigfache Zahl ausmachte. Die Vorlage wurde aber, weil zu teuer, vom Großen Rate zurückgewiesen. Merian schuf in der Folge eine Anzahl von Varianten, deren Pläne — in genauester Weise angelegt — eine gute Vorstellung davon geben, was ein damaliger Stadtbaumeister als beste Lösung einer «modernen» Toranlage erachtete. Eine der ersten Varianten plante ein Rondell jenseits des neuen Stadtausgangs; dieses sollte auf drei Seiten, nach der zum Badischen Bahnhof führenden, neugeschaffenen Clarastraße sowie nach der dem alten Graben entlangführenden Straße mit Eisentoren zwischen steinernen Pfosten abgeschlossen werden. An den Ecken zwischen Clara-

straße und Grabenweg sollten sich zweigeschossige neuromanische Turmbauten erheben (Staatsarchiv Plansammlung E 1, 206–211). Eine zweite bereits vereinfachte Variante sah nur noch eingeschossige Bauten vor.

Spätere Entwürfe beschränkten sich darauf, das Gittertor auf die Höhe der alten Stadtmauer zurückzunehmen, auf das städtebaulich sicher interessante Rondell also zu verzichten und so auch die seitlichen Tore gegen den Graben hin einzusparen. Mit jedem Male, da Merian sein Projekt als zu teuer zurückerhielt, wurde das nächstfolgende Projekt noch schlichter und unbedeutender (Staatsarchiv Plansammlung E 1, 215 bis 224). Aber auch die einfachste Gestaltung wurde schließlich überflüssig, weil nach langem Hin und Her im Jahre 1859 die Torsperren in Basel überhaupt aufgehoben wurden.

VI.

Ein dritter Bahnhof brachte die Frage «Umschlossene oder offene Stadt» nur noch für kurze Zeit ins Bewußtsein der Basler und ihrer Behörden. Wie schon bei der Elsässer und der badischen Eisenbahnlinie, gab gleicherweise auch die Frage zu reden, wo die *Endstation der Centralbahn*, die sich die Verbindung mit den schweizerischen Städten Bern und Luzern zum Ziel gesetzt hatte, errichtet werden sollte. Vorerst fuhren seit Dezember 1854 von einem provisorischen Bahnhof an der Langen Gasse (bei deren Kreuzung mit dem Engelgäßlein) die Züge nach Liestal und bald auch weiter das Ergolztal hinauf.

Um den Platz des definitiven Bahnhofs entspann sich ein schwerer Kampf, weil eine starke Gruppe von Bürgern die Bahnlinie aus der Schweiz in einem Kopfbahnhof zwischen Elisabethen- und Theaterstraße — an der Stelle der heutigen Steinenschule und der Elisabethenkirche — endigen lassen wollte. Ein Bahnhof «intra muros» kam aber jetzt einfach nicht mehr in Frage; die Zeit dafür war endgültig vorbei. Die Centralbahn-Direktion verband sich mit der Französischen Bahngesellschaft, um ein gemeinsames Projekt auszuarbeiten. Die beiden siegten glücklicherweise über die ver-

alteten Ansichten und geschäftlichen Absichten dieser «Stein-
lerer» Kreise. Für die neue Bahnhofanlage eignete sich der
freie Raum vor der südlichsten Stadtecke — außerhalb des
Aeschenbollwerks — bestimmt besser als die in die Enge
gedrängte und erst noch an einer Halde entlangführende Kopf-
station am Steinenberg.

Allerdings — auch die endgültig festgelegte Stelle im
«Mittleren Byfang» und dem «Schnurrenfeld» erwies sich
nicht in allen Teilen als ideal; das merken wir heute noch,
wenn wir die Lage des Bahnhofs in seinem Verhältnis zum
Straßennetz betrachten. Für die Planer der neuen Anlage gab
denn auch die Verbindung mit der Innenstadt, die ja damals
noch allein bestand, allerlei zu studieren auf. Es bot sich hie-
für nur die alte und stark gewundene Gasse an, die früher
«zu Spitalschüren», in neuerer Zeit aber nach der kleinen
Pfarrkirche über dem Birsigtal *Elisabethenstraße* genannt
wurde. Die Gasse lief sich bis in die Mitte des 19. Jahrhun-
derts an der alten Stadtbefestigung tot, und so konnte es nicht
ausbleiben, daß an ihrem oberen Ende die Ringmauer durch-
brochen und der davor liegende Graben ausgefüllt wurde. Die
Bresche kam genau an die Westseite des Harz- oder Schäfer-
turmes zu liegen, der aus dem Ende des 15. Jahrhunderts
stammte, in welcher Zeit mehrere dieser fünfeckigen, mit
einer Kante nach außen blickenden Wehrtürme zur Verstär-
kung in die Ringmauer eingefügt worden waren. Hinter der
durchbrochenen Mauer lag auf der Seite des Harzturmes
ein kleines Bürgerhaus und gegenüber, auf der anderen Gas-
senseite, die alte Spitalscheune, welche dem Quartier einst den
Namen gegeben hatte. Zwischen diesen beiden Gebäuden
nun wurde die schmale Gasse durch einen schlichten Eisen-
gitterhag mit Tor geschlossen. Das ließen sich die Stadt-
behörden nicht nehmen; mußten sie doch nach ihrer Auffas-
sung auf diese Art die Sicherung der Stadt gewährleisten.
Aber ein monumentaler Stadtabschluß, wie er für das «St.
Clarathor» geplant worden war, kam offenbar schon nicht
mehr in Frage. Von 1856 bis 1859 genügte hier das einfache
Eisengitter, das man nachts sicher durch eine Wache oder
wenigstens durch die Ronden der «Stänzler» beaufsichtigte.

Wer in den späteren Abendstunden vom Bahnhof her in die Stadt wollte, der mußte den Umweg über das Aeschentor machen, an dem ja noch das «Sperrgeld» erhoben wurde.

Endlich — nach langem Zögern — brachte das Gesetz «über Erweiterung der Stadt» vom 27. Juni 1859 das Aufheben jeder «Torsperre», das Abtragen der Stadtmauern und das Auffüllen der Gräben. Damit fiel auch die Möglichkeit, den Verkehr zwischen drinnen und draußen polizeilich zu überwachen, dahin. Diese Aufgabe war ohnehin längst durch die vermehrte Bautätigkeit außerhalb der Stadttore erschwert worden; für die zunehmende Bevölkerung mußte neuer Raum geschaffen werden. Mit dem Verzicht auf die Beschützung der Stadtbewohner durch Ringmauer, Wachen und Torsperren begann die neue Zeit mit Macht durch die Gassen und Plätze Basels zu fluten. Vieles an Sicherheit und Ruhe ging damit unwiederbringlich verloren. Aber so wohltuend der nächtliche Friede gewesen war — wer vermöchte das Rad der Zeit auch nur um eine kurze Spanne zurückzudrehen?