

Settelen - 100 Jahre im Dienste des Transportes

Autor(en): Balthasar Settelen

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1983

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/3d195b2d-0f58-4e47-93b4-cb9344abf003>

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>

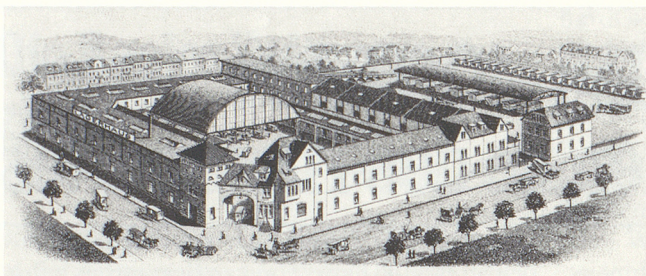
Settelen–100 Jahre im Dienste des Transportes

Als Ursprung des Transportunternehmens Settelen dürfen wir die Übernahme der Postfuhrhalterei durch Henri Imhoff im Jahre 1865 bezeichnen. Dieser Betrieb versah einerseits den Postdienst zwischen Basel–Delsberg–Moutier und anderseits die Briefverteilung in der Stadt. Erweitert wird das Unternehmen 1880 durch die Gründung der «Basler Tramomnibuslinie H. Imhoff & Cie». Ihre erste Linie führte vom Centralbahnhof durch die Freie Strasse, zur Mittleren Brücke und zum Badischen Bahnhof, und die Fahrt kostete 30 Rappen. Zwei Pferde zogen den Tramwagen, der noch nicht in Schienen fuhr und in dem zwölf Personen, ein Conducteur und der Kutscher Platz fanden. Für die Bergfahrt an der Freien Strasse musste jeweils ein drittes Pferd vorgespannt werden. Auf der Talfahrt machte der Wagenführer ausgiebig von seiner Pfeife Gebrauch, was zum Spitznamen «Pfyfliwaage» führte. Der Kutscher hatte laut Reglement «in gemässigtem Trabe» über Marktplatz und Eisengasse sowie über die alte Rheinbrücke im Schritte zu fahren und durfte sich nur während der Fahrt über die Brücke niedersetzen. «Beim Ein- und Aussteigen von Frauenzimmern, älteren Leuten und Kindern soll der Omnibus angehalten werden. Die Kutscher sind mit einer vom Polizei-Departement genehmigten Livrée zu versehen, und ihnen ist während der Fahrt das Rauchen untersagt.» Dazu hatten sie an den Endpunkten jeweils eine Viertelstunde Zeit, während der auch die Pferde gewechselt und gefüttert wer-

den mussten. Feste Haltestellen gab es zehn, für die dem Staat eine jährliche Miete von 40 Franken und eine monatliche Reinigungsgebühr von einem Franken pro Omnibus zu entrichten war. Im übrigen konnte jedoch jeder Passant durch Erheben der Hand kundtun, dass er mitfahren wolle.

Obwohl das Rössliträm einem allgemeinen Bedürfnis entsprach, kam es nicht aus den roten Zahlen heraus, so dass es der Gründer 1883 seinem Schwiegersohn und Gläubiger Jules Settelen-Imhoff (1857–1907) abtreten musste. Dieser übernahm 57 Pferde, 14 Omnibuswagen und einen Möbelwagen. Er hatte zwar den Schneiderberuf erlernt, machte sich jedoch unverzüglich mit dem ihm eigenen Elan an die neue Aufgabe. Sofort eröffnete er eine zweite Linie über den Barfüsserplatz; die Bewilligung für acht weitere lag seit 1881 vor. Zusätzlich vergrösserte er den Bestand auf 80 Pferde, was eine Senkung des Taktes auf sechs Minuten erlaubte. Dass das «Rössliträm» nicht nur den Baslern diene, bewies es 1891 beim Eisenbahnunglück in Münchenstein. Die Brücke war eingestürzt, und mit dem Tram wurden insgesamt 18 730 Reisende um die Unfallstelle geführt.

Die achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts standen ganz im Zeichen der technischen Erfindungen. Während das Auto seine ersten «Gehversuche» unternahm, wurde 1881 in Berlin die erste elektrische Strassenbahnlinie eröffnet. Zehn Jahre später erachtete man das System als perfekt genug, um eine Einführung



Möbeltransport, Camionnage,
Verpackung, Lagerhaus.

BASLER DROSCHKEN-ANSTALT

Settelen

Mitglied des Internationalen
Möbel-Transport-Verbandes.

in Basel erwägen zu können. Nach heftigen Diskussionen entschied man sich für den staatlichen Betrieb, u.a. aus Überlegungen, wie sie von Paul Speiser in seinen Erinnerungen formuliert wurden: «Ich war von Anfang an für den Staatsbetrieb, weil ich mir ein friedliches Verhältnis zwischen den Staatsbehörden und einer Privatgesellschaft nicht denken konnte, bei einem Unternehmen, das die Allmend in so intensivem Masse in Anspruch nimmt und mit Ansprüchen der gesamten Bevölkerung zu rechnen hat, wie dies bei städtischen Strassenbahnen der Fall ist.» Jules Settelen wurde mit 15 000 Franken abgefunden, und 1895 eröffnete der Staat mit 12 Motorwagen den Betrieb des elektrischen Trams.

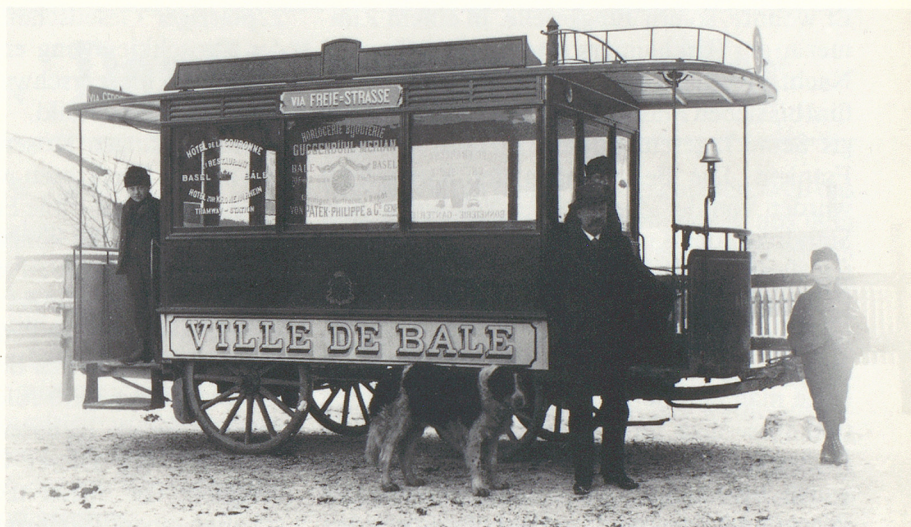
Glücklicherweise hatte J. Settelen drei Jahre vorher die heruntergewirtschaftete Droschken- und Fuhrhalterei der Witwe Hertener übernommen, so dass ihm nicht die gesamte Existenzgrundlage entzogen wurde. Der Wagenpark umfasste 76 Einheiten zum Personen- und Sachtransport, darunter Kutschen, Droschken, Breaks und Schlitten für den Winter, aber auch einen Kranken- und Leichenwagen. Die Firma des Unternehmens lautete neu: «Jules und Ernst Settelen, Basler Droschkenanstalt Gebrüder Settelen», wobei der Bruder nur als Geldgeber auftrat. Jules Settelen war eine unternehmerische Persönlichkeit mit viel Humor und politischem Sachverstand; denn bereits zum zweiten Mal musste

er einen defizitären Betrieb zum Florieren bringen. Seine Begabungen stellte er auch dem Staat zur Verfügung, indem er verschiedene Richterämter innehatte und 1902 in den Grossen Rat gewählt wurde. Maler Schill zählte ihn zu den führenden Köpfen der damaligen Zeit und hat ihn deshalb auf dem rechten Bild im Grossratssaal, hoch zu Ross verewigt. Seine letzte grosse Leistung bestand in der Errichtung des Neubaus an der Türkheimerstrasse, mit dem die beiden Betriebe an der Davidsgasse und Solothurnerstrasse zusammengelegt werden konnten. Nach Plänen der Firma Stamm entstand eine grosszügige Anlage, die, obwohl für Pferde konzipiert, noch heute den Anforderungen genügen kann. Sie enthielt u.a. 200 Pferdeställe auf zwei Etagen, einen Krankenstall, eine Schmiede und Zimmer für die Droschkiers. Leider konnte der Initiator den Umzug der 128 Pferde, 101 Fuhrwerke zum Personentransport und 106 zum Sachtransport nicht mehr miterleben. Er starb am 31. Juli 1907, erst knapp fünfzigjährig.

Die Droschke entspricht dem heutigen Taxi, und auch schon damals wurden Einsatz und Fahrpreis, aber auch Kleidung obrigkeitlich geregelt. Der Droschkier hatte einen Kutscherfrack, einen graublauen Mantel und einen lackierten schwarzen Hut zu tragen, der mit einem Farbband versehen war, an dem man die Droschkenanstalt erkennen konnte.

Briefkopf der Firma mit Bild des 1907 bezogenen und heute noch voll benützten Baus an der Türkheimerstrasse 17.

Typischer Rösslitramp-Wagen mit dem zahlreichen Bedienungs-personal, um 1885.



Moderner luftgefederter Möbelwagen.



Er wohnte, sofern Jungeselle, in einem Zimmer an der Türkheimerstrasse 17, wo er Tag und Nacht erreichbar war. Sein Wochenlohn betrug fünf bis sieben Franken, inklusive Kost und Logis. Seine Tageseinnahmen betrugen rund 8–9 Franken. Die Bestellungen der Kundschaft wurden von der Zentrale per Veloboten zum Standplatz des Kutschers gebracht, und kosteten zusätzlich 40 Rappen. Seit 1896 wurde der Fahrpreis mit Taxameteruhren errechnet, und im Winter konnte man den Komfort von geheizten Kutschen bieten. Für Nachtfahrten hatte man den doppelten Preis zu entrichten und ausserdem pro Viertelstunde 10 Rappen Lichtgeld zu zahlen. Für eine Fahrt ins Gundeli wurde bereits der Landtarif verrechnet. Die Pferde und Kutschen von Settelen waren berühmt für ihre Schönheit, nicht zu Unrecht, stammten doch einige Modelle des Wagenparks direkt aus Paris.

Die Einführung der Strassenbahn hatte viele freie Droschkiers um ihren Verdienst gebracht, so dass zuletzt nur die beiden grossen Unternehmen Keller und Settelen übrigblieben. Eine weitere Konkurrenz erwuchs dieser Berufsgruppe im Automobil. Was anfänglich als Spielzeug einiger nobler Herren erschienen war, entwickelte sich bald zum tauglichen Fortbewegungsmittel. Am 1. September 1908 wurde die erste Autodroschke bei Settelen in Betrieb genommen, ein Renault, der später als «Marnetaxi» berühmt werden sollte.

Nach dem Tode des Gründers führte dessen Witwe und treue Angestellte interimistisch den Betrieb, bis die Söhne ihre Ausbildung abgeschlossen hatten. Der älteste, Jules Settelen-Bühler (1887–1952), trat 1913 in die Firma ein, sein jüngerer Bruder Hans Settelen-Heer (1896–1959) erst 1924. Die zweite Generation hatte die teure Umstellung vom Pferd auf das Automobil zu vollziehen. Der erste Lastwagen wurde 1916 angeschafft, 1922 folgte ein

22plätziger Gesellschaftswagen. Die Epoche der Droschkiers ging erst 1937 zu Ende, die letzten Pferde verschwanden aber erst 1958 aus dem Strassenbild.

Trotz der langen Krisen- und Kriegszeit, die den beiden Direktoren manchen Kummer bereitete, gelang es, ohne Entlassungen durchzukommen. Um für kommende unsichere Zeiten besser gesichert zu sein, wurde 1946 eine Familien-AG gegründet. Vier Jahre später trat der Sohn von Hans, Peter Settelen-Baumann (geboren 1931), in den Betrieb ein. 1952, unerwartet früh, verstarb Jules. Sein Sohn, Werner Settelen-Beyel (geboren 1923), trat seine Nachfolge an. Dieser Generation oblag die Aufgabe, die neuen technischen Errungenschaften einzuführen und das Angebot auf die heutigen Bedürfnisse der Kundschaft auszurichten. So konnte man 1957 erstmals Autos mieten, und zwei Jahre später wurde ein Verkaufslokal eingerichtet, in dem man Autos der Marke Borgward kaufen konnte und das heute Modelle von Toyota und British Leyland für Käufer bereithält. Im Möbeltransport erweiterte man das Angebot, indem man das Lagerhaus zum modernen Containerlager ausbaute. Änderungen von gesetzlichen Bestimmungen und der sich abzeichnende Mangel an qualifizierten Chauffeuren führte 1955 zum Zusammenschluss der alteingesessenen Taxifirmen zur Taxizentrale Basel. Auf Initiative der Settelen AG wurde 1971 zudem die Muldenzentrale AG gegründet.

Die vergangenen 100 Jahre haben bewiesen, dass die Settelen AG stets mit der Technik Schritt zu halten vermochte, ja oft die Rolle der Vorreiter innehatte. Nur deshalb konnte der Name in der Bevölkerung zum Synonym für Transport werden. Hoffen wir, dass das in drei Generationen Geschaffene von der nächsten mit demselben Elan und derselben Opferbereitschaft weitergeführt werde.