

Basel und der Badische Bahnhof

Autor(en): Albert Kuntzemüller

Quelle: Basler Jahrbuch

Jahr: 1950

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/0e0173ea-638b-45ca-9259-d6fc359ee519>

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>

Basel und der Badische Bahnhof

Von Albert Kuntzemüller

Die Badische Eisenbahn und die Basler Kantonspolizei.

Es sind jetzt über 100 Jahre her, seitdem die erste Lokomotive in Basel gepfiffen hatte. Sie kam vom Elsaß (St. Louis) her und fand in dem provisorischen *französischen* Bahnhof 1844 ihren Unterschlupf. Zehn Jahre später (1854) fuhr die *Centralbahn* in den provisorischen Bahnhof in der Langgasse ein. Schon am 12. Juni 1844 war eine Basler Polizeiverfügung über die Eisenbahnen ergangen, in der es u. a. hieß:

«Wir Bürgermeister und Rat des Kantons Basel Stadtteil haben bei Anlaß des beginnenden Betriebes von Eisenbahnen auf unserm Gebiet angemessen erachtet, zum Schutze derselben Folgendes zu verordnen: § 1. Wer unbefugterweise eine Eisenbahn oder die Seitenböschungen derselben betritt oder deren Einfriedung besteigt, unterliegt einer Strafe von 3 bis 50 Franken oder Türmung bis auf 8 Tage. § 2. Wer Gegenstände irgendeiner Art wie z. B. Steine, Holz und dergleichen auf die Bahn wirft oder legt, etwas an derselben beschädigt oder verändert, Wasserabzüge verstopft, die Einfriedung durchbricht, öffnet oder wegnimmt oder wer Bahnübergänge eigenmächtig öffnet, verwirkt eine Strafe von 6 bis 100 Franken oder Türmung bis auf 14 Tage . . . Der Amtsbürgermeister gez. Frey.»

Als am 20. Februar 1855 die *Badische Staatsbahn* mit eigenem Bahnhof in Klein-Basel sich dazugesellte, glaubte ein Erlaß von Bürgermeister und Rat am 14. Februar, «es dürfe nicht zugegeben werden, daß eine badische Polizeiverordnung auf hiesigem Gebiet zur Geltung und Anwendung öffentlich angeschlagen werde, zumal wir seit 1844 eine eigene für alle hier betriebenen Eisenbahnen geltende Polizeiverordnung zum Schutze der Eisenbahnen haben, deren Bestimmungen im we-

sentlichen mit dem badischen Erlaß übereinstimmen (gemeint war eine Verordnung der großherzoglichen Regierung des Oberrheinkreises von 1852). Wir halten dafür, daß unsre Verordnung nach § 23 des Staatsvertrages vom 27. Juli 1852 auch für die hiesige Strecke der badischen Eisenbahn Anwendung zu finden habe.»

Bereits am 17. Februar erklärte die Direktion der Badischen Verkehrsanstalten in Karlsruhe, gez. Zimmer, ihr Einverständnis, «die Basler Polizeiverordnung vom 12. Juli 1844 vorerst provisorisch anzunehmen und anzuschlagen», allerdings mit dem Zusatz, daß «man sich vorbehalten müsse, die für die großh. Bahn bestehenden bahnpolizeilichen Vorschriften nach Maßgabe des Art. 25 des Staatsvertrages besonders zusammenzustellen».

Damit begann der Kleinkrieg zwischen badischen und baslerischen Polizeiverordnungen. Am 21. Juli 1855 gaben Bürgermeister und Rat des Kantons eine neue Polizeiverordnung «zum Schutze der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebes» heraus. Die badische Direktion erklärte unterm 14. August dem «hochlöblichen Bürgermeister und Rat» ihre Annahme, obwohl man «zwar einige Bestimmungen der Polizeiverordnung in einer Art gefaßt gewünscht hätte, daß die Mitwirkung der großh. Regierung daraus zu erkennen gewesen wäre, namentlich soweit es sich um bahnpolizeiliche Anordnungen handelt, daß man jedoch mit Rücksicht darauf, daß die Polizeiverordnung für sämtliche Verwaltungen der drei in Basel einmündenden Eisenbahnlinien bestimmt sei, von einer Beanstandung Abgang nehmen wolle». Also neue Vorbehalte, wenn auch nur hypothetischer Art. Glücklicherweise ließ es die badische Verwaltung dabei bewenden, und so war endlich die gesetzliche Grundlage für eine gedeihliche Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnverwaltung und Kantonspolizei geschaffen.

Und doch gab es bald neue Unstimmigkeiten. Am 15. August 1855 erteilte der Rat Weisung «zum unverweilten Anschlag der neuen Polizeiverordnungen zum Schutze der Eisenbahnen und ihres Betriebes». Der badische Postmeister *Mor-*

stadt erklärte dem kantonalen Polizeihauptmann *Hoffmann* indes, «er befinde sich hierüber ohne Instruktion», und als dann bis zum vereinbarten «andern Mittag» kein Anschlag erfolgt war, ließ *Hoffmann* «es am Nachmittag des 16. unter persönlicher Leitung vollführen». Insgesamt wurden «25 Affichen an sämtlichen Uebergängen vom Bettinger Weg abwärts bis zum Kleinhüniger Weg» angebracht.

Natürlich hatte auch die Badische Staatsbahn, der die Wahrung der Bahnpolizei auf dem Bahngebiet vertraglich zugesichert worden war, einen Polizeioffizier nach Basel abgeordnet. Dieser, der Polizeikommissär *Eichbrodt*, trat am 23. März 1855 seinen Dienst an, «nachdem zuvor seine Instruktion vom Tit. Staatskollegium dahier gutgeheißen und er persönlich auf der Polizeidirektion durch seinen zunächst Vorgesetzten, Herrn Oberamtmann *Winter* in Lörrach, eingeführt worden war». Seine Aufgabe auf ausländischem Hoheitsgebiet mochte besonders heikel sein. Die «Instruktion für den großh. bad. Polizeikommissär auf dem Eisenbahnhof zu Basel», die in Freiburg i. Br. am 23. Februar 1855 von der großh. Regierung des Oberrheinkreises, gez. Schaaff, erlassen worden war, ist um so interessanter, als sie damals ohne jegliches Vorbild dastand. Sie lautet auszugsweise wie folgt:

«§ 1. Der großh. bad. Polizeikommissär auf dem Bahnhof der großh. bad. Eisenbahn zu Basel ist bestimmt, die Legitimationsschriften derjenigen Personen, welche dort die Eisenbahn besteigen wollen, zu untersuchen und zum Eintritt in das Großherzogtum und zur Reise in demselben zu visieren.»
Auf diesem § 1, der seinerseits wieder auf Art. 8 der «Ueberkunft» vom 12. November 1853 fußt, basiert bis auf den heutigen Tag das Recht der Paßprüfung von seiten der badischen Eisenbahnverwaltung und Polizei auf dem Bad. Bahnhof. Ueber alle Kriege und Staatsumwälzungen hinweg, im Großherzogtum, im Kaiserreich, in der Weimarer Republik, im Dritten Reiche und unter der französischen Besetzung, immer sind die «Legitimationsschriften» auf Grund der Instruktion vor bald hundert Jahren geprüft worden, werden heute — leider mehr denn je — geprüft und werden auch künftig

geprüft werden, gleichgültig ob es sich dabei um badische, reichsdeutsche, schweizerische oder französische Polizeiorgane handeln mag.

Weiter heißt es in der Instruktion: «§ 2. Personen, deren Schriften hiernach nicht in Ordnung sind oder deren Eintritt in das Großherzogtum hiernach aus andern Gründen zu beanstanden ist, oder welche sich dieser Kontrolle zu unterziehen verweigern sollten, hat er zur Benützung der Eisenbahn nicht zuzulassen . . . § 4. Zur Aufrechterhaltung der ausgesprochenen Zurückweisungen von Benützung der Eisenbahn hat der Polizeikommissär erforderlichen Falles die Hilfe der auf dem Bahnhof aufgestellten Basler Polizeimannschaft in Anspruch zu nehmen. § 5. Jeder Einschreitung in andern Fällen oder in andrer Weise selbst gegen Personen, welche sich Ordnungswidrigkeit gegen ihn oder bezüglich auf seinen Dienst zu schulden kommen lassen, hat sich der Polizeikommissär zu enthalten. Für alle innerhalb schweizerischen Gebietes auf der großh. Bahn und ihren Zugehörden vorkommenden Verbrechen und Vergehen überhaupt, so auch in sicherheitspolizeilicher Beziehung sind die schweizerischen Polizeibehörden und Gerichte allein zuständig . . . Der Polizeikommissär wird sich darauf beschränken, derartige Vorfälle und Wahrnehmungen zur Kenntnis der Bahnbeamten oder der Basler Polizei zu bringen . . . § 12. Man erwartet von dem Polizeikommissär, daß er seinen Dienst zwar mit aller dem Zweck entsprechenden Pünktlichkeit und Pflichteifer, aber auf eine den Verkehr möglichst wenig belästigende Weise ausübe. Den Polizeibehörden und Bediensteten von Basel gegenüber wird er sich ein dienstfreundliches Entgegenkommen zur Aufgabe machen . . .»

Man wird zugeben müssen, daß dem badischen Polizeikommissär in Basel nach alledem eine sehr heikle und viel persönlichen Takt erfordernde Aufgabe gestellt war. Da irgendwelche Klagen von Basler oder andrer Seite nirgends verlauteten, darf man also annehmen, daß Polizeikommissär Eichrodt und seine Nachfolger mit Geschick und Konvenienz ihren schweren Dienst versehen haben.

Fast ein Jahrhundert ist seither übers Land gegangen, und die Morstadt, Hoffmann, Eichrodt und wie sie alle hießen, deckt längst die Erde. Neue Männer sind in buntem Wechsel an ihre Stelle getreten, und badische Bahnpolizei wie kantonale Polizei haben immer gut miteinander gearbeitet; was bis 1933, dem Jahre der «Machtübernahme» im Dritten Reiche, an Unstimmigkeiten unterlaufen war, beschränkte sich lediglich auf Lappalien oder Nebensächlichkeiten.

Solange der alte Badische Bahnhof (bis 1913) mit seinen mehr und mehr beschränkten Rangieranlagen im Betriebe war, hatte die Badische Staatsbahnverwaltung häufige Strafmandate der Kantonspolizei wegen «Tierquälerei» zu gewärtigen. In der Zweiten Kammer der Badischen Landstände meinte der Abg. Vortisch von Lörrach einmal (1904), es sei der Eisenbahnverwaltung «kaum möglich, einen Viehtransport über Basel zu leiten, ohne mit dem Basler Strafgesetz wegen Tierquälerei in Konflikt zu kommen», und von Regierungsseite wurde ihm bestätigt, daß «die Basler Polizei in der Handhabung der schweizerischen Bestimmungen ganz besonders streng» sei.

Noch im Jahre 1920, als der neue Rangierbahnhof längst im Betrieb war, hatte sich die badische Eisenbahnverwaltung Anfang Mai vor dem Basler Polizeigericht wegen «Tierquälerei», wie es in der Anklageschrift hieß, zu verantworten. Am 5. April war ein Viehzug aus Dänemark im Bad. Bahnhof eingetroffen, in dem 28 schwere Schweine durch Ersticken umgekommen waren. Da durch Zeugen einwandfrei festgestellt werden konnte, daß die Tiere auf der ganzen Fahrt richtig gefüttert worden waren, so wurde die Eisenbahnverwaltung diesmal freigesprochen.

Schließlich sei noch ein etwas tragikomischer Zwischenfall zwischen dem großh. bad. Güteramt Basel und dem Polizeidepartement erwähnt, der glücklicherweise keine weiteren Folgen hatte. Unterm 21. September 1918 beklagte sich das Güteramt über einen Basler Arbeitersekretär Weiß, der die Rampen der Empfangsgüterhalle ohne Ausweis (damals war bekanntlich Krieg) betreten und dem Aufsichtsbeamten

«schroff» erwidert hatte: «Ich habe keinen Ausweis, aber mein Recht hier, wir sind auf Schweizerboden, ich bin Großrat und Arbeitersekretär.» In seiner Klageschrift wollte das Güteramt immerhin von einer «Verzeigung» absehen. Ebenso korrekt wie originell antwortete die Polizeiinspektion darauf dem Güteramt: «Nachdem Sie auf eine Verzeigung verzichtet haben, steht der Polizei kein Recht zu Verweisen zu. Großrat oder Arbeitersekretär, Schweizer oder Ausländer, wäre Herr Weiß auf Ihre Verzeigung hin unbedingt gestraft worden.» —

So darf man als Fazit des Ganzen die Tatsache buchen, daß badische und baslerische Behörden sich immer korrekt zueinander verhalten und in freundnachbarlicher Weise miteinander verständigt haben.

Ein Konflikt um die Cholera am Badischen Bahnhof.

Wohl die folgenschwerste Unstimmigkeit zwischen der badischen Staatsbahnverwaltung und den kantonalen bzw. eidgenössischen Polizeibehörden im vergangenen Jahrhundert war der Kampf um die Installierung eines badischen Arztes am Badischen Bahnhofe anlässlich der drohenden Cholera-gefahr im Jahre 1884. Während alle sonstigen, unter den obwaltenden komplizierten Verhältnissen auch bei gegenseitigem gutem Willen meist unvermeidlichen Unstimmigkeiten binnen kurzem in beidseitigem Einvernehmen aus dem Wege geräumt werden konnten, hat der Konflikt um die Cholera im Sommer 1884 weitere Kreise gezogen und zu schweren Mißverständnissen zwischen Bern und Karlsruhe geführt. Die Schuld lag — die Objektivität gebietet es festzustellen — wohl mehr auf badischer als auf Schweizer Seite, wenn natürlich auch ein Wort das andre gab. Aber die badische Regierung hatte zu Beginn der leidigen Affäre zweifellos etwelche Unterlassungen begangen, die dann schlimme Folgen zeitigten, obwohl ihnen keine böse Absicht, sondern lediglich grobe Fahrlässigkeit zugrunde lag.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts hatte die Cholera, meist zur See aus Ostasien eingeschleppt, wiederholt auch Mitteleuropa

heimgesucht. Schon 1855, als der Badische Bahnhof eben eröffnet worden war, wußte der Bericht des kantonalen Polizeioffiziers darüber zu melden: «Seit letzter Zeit kommt der Schnellzug regelmäßiger an, hingegen hat in den letzten Tagen der Personenverkehr eben dieses Zuges etwas abgenommen, was zweifelsohne die Cholerafurcht verursacht, denn in den deutschen Bädern wird der Krankheitszustand Basels bedeutend übertrieben.» Eine nachhaltige Frequenzverminderung scheint jedoch nicht eingetreten zu sein, und von der Cholera ist weiterhin nicht mehr die Rede.

Wesentlich begründeter war aber die Cholerafurcht im Hochsommer 1884. Als im August mehrere Cholerafälle in Genf gemeldet wurden, hielt es die badische Eisenbahnverwaltung für nötig, auf Grund ihrer bahnpolizeilichen Vollmachten einen Arzt am Badischen Bahnhof zu installieren, der sämtliche aus Waldshut und dem Bahnhof Basel SCB über die Verbindungsbahn ankommenden Züge zu kontrollieren und die auf die badische Hauptbahn in Richtung Freiburg i. Br. übergehenden Reisenden zu untersuchen hatte. Da kam sie aber beim kantonalen Sanitätsdepartement böse an. Sein damaliger Vorsteher, Regierungsrat Wilhelm *Klein*, berichtete der Basler Regierung unterm 26. August 1884 wie folgt:

«Niemals hätte ich mir träumen lassen, daß eine Regierung so taktlos, um nicht zu sagen so kopflos handeln könne, einen amtlichen Angestellten im Nachbarlande mit der Vornahme amtlicher Handlungen zu beauftragen, ohne darüber vorher mit dem Nachbarstaate sich zu vereinbaren, ja ohne demselben auch nur davon Anzeige zu machen . . . Wir halten dieses Vorgehen der badischen Behörden für ein völlig ungerechtfertigtes und ein überaus taktloses. Was die Züge der Verbindungsbahn anlangt, so sind das rein schweizerische Lokalzüge von einem schweizerischen Rheinufer zum andern, welche die Badenser garnichts angehen . . . Wenn ihnen die Ueberwachung (der Züge in Basel SCB) nicht genügend erscheinen sollte, so mögen sie eine zweite auf beliebiger badischer Station anordnen, aber nicht auf unserm Territorium, wo sie in sanitärischer Beziehung garnichts anzuordnen haben.» Die badische Staats-

bahnverwaltung wäre in der Tat verpflichtet gewesen, zum mindesten das Sanitätsdepartement vorher zu verständigen.

Aber nun zog die Sache weitere Kreise. Der Basler Regierungsrat gelangte bereits am folgenden Tage, dem 27. August, an das Departement des Innern in Bern, beschwerte sich über «badische Uebergriffe» und betrachtete sie «als eine Usurpation von Rechten auf unserm Gebiet, welcher gegenüber wir uns nicht untätig verhalten konnten». Dem Polizeimajor Hoffmann am Badischen Bahnhof wurde gleichzeitig der Beschluß des Regierungsrates zur Kenntnis gebracht, der seinerseits dann dem amtierenden badischen Arzt entsprechende Vorstellung machte. Dieser «telegraphierte an Hand dieser Weisung an das Ministerium des Innern nach Karlsruhe und hörte von da an auf zu funktionnieren».

Unterdes blieb auch die badische Regierung nicht tatenlos. Tags darauf, am 28., legte der großherzogliche Oberamtmann von Lörrach beim Regierungspräsidenten *Falkner* persönlich Protest ein, «da der Arzt als Bahnpolizeibeamter anzusehen sei». Der Regierungsrat hielt dann zwar seinen Beschluß aufrecht, fügte aber bei, daß «zu einer Verständigung hierseits Bereitwilligkeit vorliegt». Sogar der kaiserlich deutsche Gesandte in Bern, *Otto von Bülow*, wurde von der badischen Regierung bemüht und veranlaßt, auf Grund von Artikel 24 des Staatsvertrages von 1852 die Rücknahme der Basler Verfügung zu fordern. Bülow wurde am 8. September 1884 vom Bundespräsidenten *Emil Welti* in Audienz empfangen, während sich in Basel schon das Gerücht verbreitete, der badische Arzt sei von der Kantonspolizei mit Verhaftung bedroht worden, woran naturgemäß kein wahres Wort war.

Der Bundesrat konnte den badischen Standpunkt hinsichtlich des Artikels 24 nicht teilen, da hier nur von der Handhabung der Bahnpolizei die Rede sei, während der delegierte Arzt sich nicht als Organ der Bahnpolizei, sondern der Gesundheitspolizei qualifiziere, deren Ausübung eines der im Artikel 1 des Staatsvertrages der Kantonsregierung vorbehaltenen Hoheitsrechte darstelle. Andererseits anerkannte der Bundesrat ohne weiteres, daß «im Falle des Auftretens der Cholera

in der Schweiz bei dem lebhaften Verkehr und den eigentümlichen örtlichen Verhältnissen des Badischen Bahnhofes der Mangel einer ärztlichen Kontrolle auf demselben den badischen Behörden nicht unerhebliche Schwierigkeiten bereiten müßte» (vgl. L. R. von Salis, Schweizerisches Bundesrecht, Bern 1903, Band I, S. 387 ff.).

So lenkte auch der Basler Regierungsrat wieder ein und richtete unterm 17. September ein in versöhnlichem Tone gehaltenes Schreiben an den Bundesrat, worin er sich lediglich darüber beklagte, daß der badische Arzt sich nicht einmal auf dem Sanitätsdepartement gemeldet habe. «Es ist das» — so fügte er etwas verärgert hinzu — «nur eine weitere Formlosigkeit in dieser von den badischen Behörden von Anfang bis zu Ende so formlos betriebenen Angelegenheit», womit er sicherlich nicht Unrecht hatte.

Ein weiterer schweizerisch-badischer Notenwechsel folgte, auf den näher einzugehen sich nicht lohnt, weil Ansicht gegen Ansicht stand und man beidseits doch wohl einsehen mußte, daß der Karren gründlich verfahren war. Nach dreivierteljährigem Hin und Her einigte man sich auf eine in Basel abzuhaltende baslerisch-badische Konferenz, die dann am 6. Juli 1885 daselbst stattfand. Von Basler Seite nahmen Regierungsrat Dr. Karl *Burkhardt* vom Polizei- und Wilhelm *Klein* vom Sanitätsdepartement teil, von badischer Seite Landeskommissär *Hebting*, Freiburg i. Br., Medizinalrat Dr. *Arnsperger* und Regierungsrat *Hönig* von der Generaldirektion der Staatsbahnen in Karlsruhe. Den Vorsitz führte Landeskommissär *Hebting*.

Die badischen Vertreter erklärten, daß ihre Regierung, falls die Schweiz auf ihrem Standpunkte verharre, sich genötigt sähe, die auf ihr Gebiet gelangenden Reisenden in Leopoldshöhe (Weil) und Grenzach der ärztlichen Untersuchung zu unterstellen, was jedoch, von andern Inkonvenienzen abgesehen, eine erhebliche Störung des Verkehrs zur Folge hätte, und diese letztere sei doch für beide Teile höchst unerwünscht. Solche Erwägungen bestimmten denn auch den Bundesrat, den Wünschen der badischen Regierung entgegenzukommen

und ihr die ärztliche Inspektion auf dem Badischen Bahnhofe zu gestatten. Ueber die Befugnis zur Ausübung der ärztlichen Praxis in der Schweiz hätte sich der inspizierende Arzt nicht auszuweisen, dagegen müßte er seine Untersuchung auf ein genau abgegrenztes Lokal beschränken und im übrigen sich den Anordnungen der Schweizer Sanitätspolizei fügen. Das ausführliche Konferenzprotokoll war in durchaus freundlicher Gesinnung gehalten, und ein gemeinsames Essen beschloß die Konferenz.

Gemäß diesem Protokoll lautete die entscheidende Bestimmung wie folgt: «Bei drohenden oder ausgebrochenen Seuchen wird das Sanitätsdepartement des Kantons Basel-Stadt der badischen Regierung gestatten, einen Arzt auf dem Bad. Bahnhofe . . . aufzustellen.» In der endgültigen Fassung der schweizerisch-badischen «Uebereinkunft», d. d. Freiburg i. Br., vom 3. Juni 1886 hieß es dann um eine Nuance vorsichtiger: «Bei drohenden oder ausgebrochenen Seuchen *kann* die großh. bad. Regierung nach Anzeige bei dem Sanitätsdepartement des Kantons Basel-Stadt einen Arzt . . . aufstellen.»

Diese «Uebereinkunft» ist nun über zwei Menschenalter hindurch in Kraft und hat zu keinerlei Unstimmigkeiten mehr Anlaß gegeben, auch nicht bei der gefährlichen Cholera-Epidemie im Sommer 1892. Mit Recht wurde deshalb auch das erfreuliche Ergebnis der Konferenz vom 6. Juli 1885 mit einem Essen im Gasthofs zum Storchen gefeiert, «an welchem außer den Mitgliedern der Konferenz deren Sekretär sowie Herr Physikus Dr. *Lotz*, außerdem der deutsche Konsul, Herr R. *Gageur*, und der Vorstand des Badischen Bahnhofes, Herr Bahnverwalter *Rebmann*, teilnahmen; Dauer des Essens bis 5 Uhr». Der Länge des «Diner» entsprach das offerierte «Menu: Potage, Poisson Truites de la Forêt Noire, Relevé filet de bœuf, Entrées, Légumes, Rôts, Plumpudding, Dessert varié, fromage, café, liqueurs». Die Kosten wurden zwischen Bund und Kanton brüderlich geteilt. Ein Schreiben des Bundesrates an Regierungsrat Klein vom 5. August 1885 ließ die Kantonsregierung wissen, «daß wir wie schon früher in ähnlichen Fällen geschehen, die Hälfte der durch die Konferenz

entstandenen Kosten auf uns zu nehmen beschlossen haben und die bezügliche Rechnungsaufstellung gewärtigen. (gez.) Schenk.»

Das war das happy end des Konfliktes um die Cholera am Badischen Bahnhof.

Der Badische Bahnhof im ersten Weltkrieg.

Unter sämtlichen 472 Stationen der ehemaligen Badischen Staatsbahnverwaltung stand der Badische Bahnhof in Basel hinsichtlich der Verkehrseinnahmen an dritter Stelle; nur Mannheim und Karlsruhe rangierten vor ihm, während z. B. Freiburg und Heidelberg geringere Einnahmen aufwiesen. Von den rund 6½ Millionen M. Gesamteinnahme in Basel entfielen fast 1½ Millionen auf den Personen- und fast 5 Millionen M. auf den Güterverkehr, beides sehr beachtliche Ziffern. Allein an Perronkarten wurden über 80 000 Stück verkauft. All diese dem Bericht über das letzte Vorkriegsjahr 1913 entnommenen Zahlen beweisen die hervorragende Bedeutung, die in normalen Friedenszeiten dem Basler Bahnhof im Bereiche der Badischen Staatsbahnverwaltung zukam. Der am 13. September 1913 eröffnete neue Badische Bahnhof hatte also alle Aussicht, als wichtigstes schweizerisches Eingangstor von Baden und Deutschland her eine ausschlaggebende Rolle zu spielen. Da brach dreiviertel Jahre später der Weltkrieg aus . . .

Die Schüsse in Sarajewo Ende Juni hatten die Gemüter allenthalben zwar stark beunruhigt, allein einen Einfluß im Sinne etwa einer Rückwirkung auf den internationalen Reiseverkehr hatten sie nicht. Selbst das österreichische Ultimatum an Serbien tat dem Verkehr zunächst keinen spürbaren Abbruch. So kam es, daß die Schweiz noch Ende Juli übervoll von Fremden war, als am 31. in Deutschland der Kriegszustand erklärt wurde. Waren doch noch wenige Wochen zuvor mehrere Feriensonderzüge aus Norddeutschland via Basel gelaufen, um zahlreiche neue Gäste in die Schweiz zu bringen.

Die Nachricht vom drohenden Kriegszustand traf am 31. Juli um 15 Uhr im Badischen Bahnhof zu Basel ein. Der an sie geknüpften Weisung zufolge war der gesamte Zugverkehr nach und von der Schweiz sofort einzustellen. Als letzte Züge aus Baden bzw. Deutschland waren Personenzug 1627 von Konstanz her um 14.09 Uhr, Schnellzug D 94 aus Frankfurt a/M. um 14.53 Uhr und Vorortzug 1715 aus Zell im Wiesental um 15.05 Uhr eingetroffen. Dahin abgegangen waren als letzte Züge Vorortzug 1716 nach Zell um 14.30 Uhr, Personenzug 1644 nach Konstanz um 15.14 Uhr und Personenzug 991 nach Freiburg i. Br. um 15.50 Uhr. Nach 15.50 Uhr, also erst eine knappe Stunde nach Eintreffen der entscheidenden Nachricht, hörte jeder Zugverkehr auf. Die Räumungsarbeiten begannen.

Befehlsgemäß waren sämtliche Maschinen und Wagen über die Grenze abzuschieben und der Sitz der Bezirksstellen, Betriebs- und Bauinspektion, noch gleichen Tages nach Lörrach zu verlegen. Ein Extrazug um 20.20 Uhr brachte die Beamten des Bahnhofes, die Einrichtungen der Dienstzimmer und die Akten sowie Plansammlungen der Aemter gleichfalls dorthin. Nach Abgang dieses Zuges befand sich kein Fahrzeug mehr im Bahnhof. Aller Zugverkehr über die Grenze hatte aufgehört, dagegen liefen die Züge in den nächsten Tagen nach Maßgabe des ab 1. Mai 1914 geltenden Fahrplanes bis und ab den Grenzstationen Weil-Leopoldshöhe (heute Weil am Rhein), Lörrach und Grenzach. Damit dort der vermehrte Dienst bewältigt werden konnte, mußte Personal des Badischen Bahnhofes dorthin abgegeben werden. Am Vormittag des 1. August kam es dabei in Weil-Leopoldshöhe zu größeren Verspätungen.

Mittlerweile hatte deutscher Landsturm die Grenze besetzt und ließ das von Basel abbefohlene Personal nicht mehr durch, für das zunächst Passierscheine beschafft werden mußten. Ungeheure Mengen Reisegepäck wurden teils mit den Räumungszügen, teils später, als der Güterverkehr wieder beschränkt einsetzte, in Güterwagen verladen, nach Weil gebracht. Die Ermittlung der Empfänger und Inhaber dieses meist nur bis

Basel Bad. Bf. abgefertigten Gepäcks beanspruchte längere Zeit und verursachte viel Kopfzerbrechen. Dank der Findigkeit der badischen Eisenbahner konnte jedoch nach und nach alles seinen Eigentümern zugestellt werden, ohne daß irgendwelche Verluste gemeldet worden wären.

Nachdem am 1. August der deutsche Mobilmachungsbefehl erschienen war, besetzte am 2. August Basler Landsturm sämtliche Anlagen des Badischen Bahnhofs. Die militärische Besetzung sollte — das ahnte wohl damals keiner der Beteiligten — ununterbrochen bis zum 6. Januar 1919 dauern, als das Bataillon 14 Fribourg den Bahnhof verließ. Mit Ausnahme des Tessin, Wallis, Neuchâtel und der Waadt, also der welschen Kantone, haben Truppen aller Kantone an der Besetzung teilgenommen. Das Verhältnis zwischen der Bahnhofsleitung und den Schweizer Truppen war immer ein sehr gutes. Vorstand des Badischen Bahnhofes war seit 1903 Bahnhofinspektor Arnold *Straub*, ein bewährter Beamter aus der alten badischen Schule, der volle 18 Jahre bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1921 diese ebenso schwierige wie verantwortungsvolle Stelle bekleidete. Er starb 1926 in Basel, das ihm zur zweiten Heimat geworden war, und wurde daselbst auch bestattet. *Straub* stammte aus Stockach im badischen Seekreis, wo er 1854 geboren wurde, war 1872 bei der Staatsbahn eingetreten, 1895 Bahnverwalter (Stationsvorstand) in Appenweier, dem wichtigen Knotenpunkt nach Kehl-Straßburg, geworden und 1903 wie erwähnt nach Basel gekommen. In gegenseitigem Takt verstanden sich Bahnhofsvorstand und Truppenkommandeure wie Truppen stets ausgezeichnet, und diesem Umstande ist es auch zu verdanken, daß im ganzen Bahnhof während der militärischen Besetzung kein nennenswerter Schaden irgendwelcher Art entstand.

Die Truppen waren in den geräumigen Wartsälen und Zollhallen untergebracht, in einzelnen Dienstzimmern des Erdgeschosses befanden sich die Büros des Stabes und der Kompanien. Am 8. August wurde der schweizerische Militärfahrplan eingeführt, zu den militärisch organisierten Strecken gehörte auch die *Basler Verbindungsbahn*. Mit Militärtransport-

ten wurde sie allerdings nicht belegt, wohl aber diente sie zunächst der Abbeförderung der großen Mengen an Gütern verschiedener Art, vornehmlich auch von Getreide und sonstigen Lebensmitteln, die in den Hallen des badischen Güterbahnhofes lagerten und nur via Verbindungsbahn abtransportiert werden konnten. Als dann am 23. August nach Durchführung des deutschen Truppenaufmarsches der Güterverkehr auf den deutschen Bahnen wieder aufgenommen wurde, erhielt auch die Verbindungsbahn abermals neue Zufuhren, und ihr Verkehr entwickelte sich in der Folgezeit zu beträchtlicher Stärke bis zum Eintritt Italiens in den Krieg (Mai 1915), wo der Verkehr seinen Höhepunkt erreichte, um alsdann in steiler Kurve plötzlich abzusinken.

Während der Personenbahnhof völlig verödet dalag, ruhte der Betrieb im *Güterbahnhof* nie ganz, und in den auf badischem Gebiete liegenden Teilen des *Rangierbahnhofes* herrschte sogar ständig Vollbetrieb, der vielfach militärischen Zwecken diente. Infolgedessen mußte das in Basel stationierte und wohnende Personal öfter als sonst die Grenze passieren. Das geschah an drei konzessionierten Uebergängen: beim Zollhaus am Otterbach (Freiburgerstraße) auf der Landstraße gegen Weil, am Grenzacherhorn und bei Lörrach-Stetten von Riehen her. Hierbei hatte es sich jeweils der Zoll- und Paßkontrolle zu unterziehen. Im Laufe der Jahre wurden die deutschen Vorschriften für den Grenzübergang wiederholt abgeändert und demzufolge auch die Form der Personalausweise, was offenbar mit dem öfteren Wechsel im Kommando der deutschen Grenztruppen zusammenhing und zu mancherlei Hemmungen Anlaß gab. Der schweizerische Grenzschutz war demgegenüber stabiler und keinem Wechsel unterworfen, und die badischen Eisenbahner fanden bei ihm stets Entgegenkommen.

Der Personenverkehr, insbesondere der internationale Fernverkehr ging in der Hauptsache über Otterbach und die Freiburgerstraße; vom deutschen Endbahnhof Weil-Leopoldshöhe bis dahin waren es etwa zwanzig Minuten Weges. Bei dem Mangel an Pferden und Fuhrwerken bestand nur mäßige

Fahrgelegenheit, Frauen und Kinder der umliegenden Dörfer boten sich den Reisenden als Gepäckträger an. Vom Otterbach bis zum Bahnhof Basel SBB — etwa 4 km Entfernung — standen Pferdewagen und Autos zur Verfügung, die zu amtlich genehmigten Tarifen fuhren. Während diese anfänglich die Friedenspreise kaum überstiegen, steigerten sie sich nach und nach, der allgemeinen Teuerung entsprechend, zu beträchtlicher Höhe. Doch scheinen Ueberforderungen unter Ausnützung der Zwangslage kaum vorgekommen zu sein, vielmehr die Preise sich auf der Höhe der im sonstigen städtischen Verkehr üblichen Maße gehalten zu haben. Am Grenzübergang Lörrach-Stetten konnte man auf Schweizer Seite die Basler Straßenbahn benützen, während «drüben» erst am Bahnhof Lörrach Fahrgelegenheit bestand. Auf beiden Seiten des Grenzacherhorns gab es eine solche überhaupt nicht. Immerhin kamen die beiden letztgenannten Grenzübergänge für den Fernverkehr kaum in Frage.

Unmittelbare Zugsanschlüsse zwischen Weil, Lörrach und Grenzach einerseits und Basel SBB andererseits konnten während des Krieges nicht eingerichtet werden. Die Zeit, die der Reisende benötigte, um die Zwischenstrecke zurückzulegen, entzog sich jeder auch nur annähernden Schätzung, da die Wegstrecke selbst die geringste Bedeutung hatte. Wesentlicher war die Aufenthaltsdauer an den Grenzübergängen mit Zoll- und Paßkontrolle; diese Zeit hing von gänzlich unkontrollierbaren Umständen ab. Aus diesen Gründen mußte auch die Aufnahme eines *direkten* badisch-schweizerischen und schweizerisch-badischen Personenverkehrs, wie er sich etwa durch die Ausgabe direkter Billette und direkte Gepäckabfertigung hätte äußern müssen, unterbleiben. Der internationale Verkehr konnte daher nur im Wege gebrochener Abfertigung vor sich gehen, und dieser Weg war, wie man sieht, umständlich genug.

Auf den badischen Anschlußlinien Weil-Freiburg und Weil-Lörrach-Schopfheim-Säckingen herrschte dagegen zeitweise starker, vielfach militärischen Interessen dienender Verkehr. Die strategischen sog. «Umgebungsbahnen» wirkten sich hier günstig aus, nachdem die auf Schweizergebiet liegende

Teilstrecke Weil-Basel-Grenzacherhorn für den deutschen Inlandverkehr ausgefallen war. Dementsprechend blieb der Verkehr zwischen Grenzacherhorn und Säckingen (hier mündet die Umgebungsbahn ein) äußerst minimal.

Ueber Basel Bad. Bf. selbst sind nur wenige Extrazüge gelaufen, so z. B. im Oktober 1918 Evakuiertentransporte aus Nordfrankreich über die SBB nach Südfrankreich, nach dem Waffenstillstande dann Züge mit französischen und italienischen Kriegsgefangenen, die über die Schweiz heimbefördert wurden. Doch war es immer nur eine Ausnahme, wenn die Oede und Verlassenheit der weiten Perronhallen am Badischen Bahnhof durch Pfiffe von Lokomotiven unterbrochen wurde. Seine Wiedereinschaltung in den internationalen Verkehr konnte erst erfolgen, als die Friedensglocken endlich geläutet hatten.

Damit soll freilich nicht gesagt sein, daß es schon während des Krieges selbst an Versuchen, den Badischen Bahnhof wieder «flottzumachen», gefehlt habe. Wiederholt glaubte man vielmehr diesen Zeitpunkt für gekommen, und Ende 1914 und 1916 war allen Ernstes ein bescheidener Pendelverkehr zwischen Weil-Leopoldshöhe und Basel SBB geplant. Schweizer Lokomotiven und Schweizer Personal sollten die Züge von und zur Grenze bringen, wo die Zoll- und Paßförmlichkeiten sich abgewickelt hätten. Diesem in mehr als bescheidenem Rahmen gehaltenen Betriebsprogramm blieb indes beide Male die Genehmigung versagt, ob von schweizerischer oder deutscher oder von beiden Seiten, sei hier nicht entschieden. Der Badische Bahnhof war und blieb vielmehr öde und leer.

Bekanntlich sollte es noch fast ein ganzes Jahr gehen, bis er endlich seine Pforten wieder auftun konnte. Am 2. September 1919 wurde in Bern ein deutsch-schweizerisches Abkommen darüber unterzeichnet und zwölf Tage später, am 14. September, *der Bahnhof wiedereröffnet*. Besonders umstritten war Artikel 1 des Abkommens: «Die Paßkontrolle auf dem Badischen Bahnhof in Basel wird von deutscher Seite durch Beamte, die der deutschen Zollverwaltung unterstellt sind, vorgenommen.» Schweizerischerseits wollte man diese Kon-

trolle in Weil vorgenommen wissen, weil man Komplikationen befürchtete. Da der deutsche Partner indes auf den großzügigen Ausbau des Badischen Bahnhofes verweisen konnte, wo die Kontrolle am leichtesten zu handhaben sei, ohne Betrieb und Verkehr allzu sehr zu behindern, so erklärte man sich auch schweizerischerseits damit einverstanden.

*

So war die Rolle des Badischen Bahnhofes im ersten Weltkrieg ununterbrochen *passiv*. Dreißig Jahre sind seitdem verflossen, und ein zweiter Weltkrieg ist über das unglückliche Europa dahergestürmt. Ueber die (nichts weniger als *passive*) Rolle des Badischen Bahnhofes in *diesem* Kriege sind die Akten heute noch kaum geschlossen. So möge es einer späteren Untersuchung vorbehalten bleiben, auch diese der Oeffentlichkeit zugänglich zu machen. Viel Freude wird sie freilich nicht daran haben.