

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2003)
Heft: 3

Artikel: Zwischenhalt auf der grossen europäischen Nord/Süd-Achse : Basel, Badischer Bahnhof
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843550>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zwischenhalt auf der grossen europäischen Nord/Süd-Achse:

Basel, Badischer Bahnhof



Angegliedert an die Buffets, der Fürstentrakt: verspielt, neubarock und klassizistisch zugleich. Hier gedachte man den Grossherzog von Baden zu empfangen, falls seine landesherrliche Hoheit die Lust ankommen sollte, sich nach Basel zu begeben, was allerdings nie geschah. Abgesehen aber von dieser artigen Verbeugung an den Adel setzten Robert Curjel und Karl Moser eine klare Architektur um. Die beiden hatten unter anderem mehr als ein Jahrzehnt zuvor die Pauluskirche erbaut.

Im Zentrum der Giebelbau mit der Schalterhalle unter dem kassettierten Halbtonnengewölbe aus Beton. Links davon das Buffet, das halbrund aus der Front hervorragt und rechter Hand des Haupteinganges die Büros und Dienstleistungsräume, beherrscht vom Uhrturm, der einst den Eingang zum Schweizerbahnhof markierte. Vor dem ganzen Gebäudekomplex ist eine Pergola durchgezogen. Beim Haupteingang die Brunnenanlage, die Rhein (Pferd und Mann) und Wiese (Frau und Stier) personifizieren. Der Figureschmuck über dem Eingang im Giebelfeld symbolisiert mit je zwei unbekleideten Frauen und Männern die vier Elemente. Gegen diese unverblühte Darstellung menschlicher Nacktheit setzte sich seinerzeit Lily Zellweger, die streitbare Gründerin des Basler Frauenvereins, zur Wehr, was ihr die fragwürdige Ehre einbrachte, als Tambourmajor an der

Fasnacht als Göttin der Sittlichkeit veräppelt zu werden.

Der grosszügige Gebäudetrakt ist allerdings nicht

der erste Badische Bahnhof in Basel

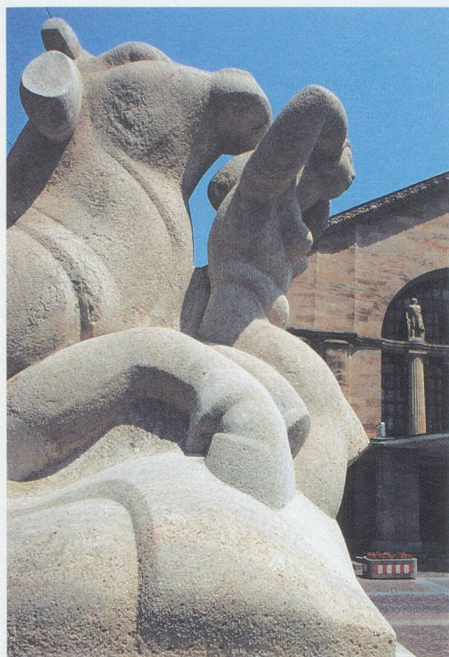
Der befand sich dort, wo heute die Hallen 1 und 2 der Mustermesse stehen, etwas ausserhalb der Kleinbasler Stadtmauer. Als Verbindung zwischen dem Bahnhof und der Rheinbrücke entstand damals die 18 Meter breite Clarastrasse. Eigens für sie trug man das Clarabollwerk ab.

Direkt gegenüber steht seit 1857 das Restaurant des Bierbrauers Emanuel Merian. Dort, in der Allee an der Ecke Clarastrasse/Riehenring (der damals Bahnhofsstrasse hiess) warteten Pferdedroschken auf die Reisenden. Überhaupt scheint der Ort ein beliebter Treffpunkt gewesen zu sein. Jedenfalls nannte man ihn Wardeck und der Name übertrug sich in der Folge auf das neue Restaurant, das heute das alte Wardeck ist und schliesslich auf jenes Bier, das während mehr als 100 Jahren durch so manche durstige Kehle rinnen sollte.

Damals, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, waren es vor allem die Deutschen respektive das Grossherzogtum Baden, das auf den Bau eines Bahnhofs drängte. Anlass dazu war die Angst, dass die schon seit 1839 bestehende Französische Bahn, die bis nach St. Louis führte, den gesamten Rheintalverkehr an sich reissen würde.

Bereits 1854 rollten die ersten badischen Güterzüge nach Basel. Ein Jahr später erfolgte die Einweihung der Linie Haltingen – Basel und 1856 wurde die Strecke nach Säckingen





eröffnet. Der Bahnhof selber allerdings stand noch nicht. Der Verkehr wickelte sich in einem Provisorium ab. Das mochte daran liegen, dass die grossherzoglichen Baupläne keine Gnade vor den gestrengen Augen der Basler Behörden gefunden hatten, die partout auf einen Kopfbahnhof bestanden, so dass es bis zum 1. Mai 1862 dauerte bis der erste Badische Bahnhof, in Anwesenheit von Grossherzog Friedrich I. und dem Bundespräsidenten Stämpfli, begleitet von schmetternder Militärmusik, offiziell seiner Bestimmung übergeben werden konnte.

Dem neuen, aus rotem Sandstein erbauten Tempel badisch-schweizerischer Verbundenheit war keine lange Lebensdauer beschieden. Die hinter dem Bahnhof gelegenen Felder und Bauernhöfe wurden überbaut. Wie ein steinernes Krebsgeschwür wucherte die Stadt nach Norden. Neue Strassenzüge entstanden: die Bleichen-, Erlen-, Fasanen-, Isteiner- und Mattenstrasse. Sie drohten den Bahnhof zu ersticken und so entstand an der mit Bäumen bepflanzten Schwarzwaldallee der heutige Badische Bahnhof, damals der grösste Auslandsbahnhof der Welt.

Der Reisende betrat ja, obwohl noch in der Schweiz, deutsches Zollvereinsgebiet, was ihm ein Merkblatt deutlich machte, dem zu entnehmen war, dass er «seine Effekten schon hier visitieren lassen muss, was indessen sehr coulant und ohne jede Kleinigkeitskrämerische Wichtigthurei geschieht.» In der Tat war der Grenzverkehr damals grosszügig geregelt. Begabte Schüler aus dem Badischen besuchten in Basel das Gymnasium, das Trämli fuhr bis nach Lörrach sowie Hüningen und St. Ludwig, wie St. Louis damals vorübergehend hiess, war doch Elsass-Lothringen im Verlaufe seiner wechselvollen Geschichte gerade wieder einmal Deutsches Reichsland geworden. Nicht zu vergessen die zahlreichen Dienstboten, junge Mädchen vor allem, die als

Kindermägde ganze Generationen von kleinen Baslern aus der städtischen Oberschicht grosszogen. Man kann mit Fug und Recht behaupten, manch einer, der später zu Amt und Würden kam, habe seinen Sinn für Ordnung und Disziplin von einer jener Töchter aus dem Wiesental erlernt. Sie selber, auch noch halbe Kinder, wurden am Badischen Bahnhof von einer Helferin der Freundinnen junger Mädchen empfangen, einer so genannten «Agentin zur Beratung und zum Schutz unerfahrener Reisender», die darüber wachte, dass die Unschuld vom Lande nicht gewerbmässigen Kupplerinnen und Zuhältern in Hände fiel, die ihnen betrügerische Arbeitsangebote machten, um sie dann der in Basel blühenden Prostitution zuzuführen.

Eine wechselvolle Geschichte

Doch zurück zu «unserem» Badischen Bahnhof an der Schwarzwaldallee, der bereits zehn Monate nach seiner Eröffnung erleben musste, wie Basler Landsturmmuppen ihn bis Ende 1919 besetzten. Später, während der Dreissigerjahre, wurde der Bahnhof, dieses Stück Deutschland mitten im Kleinbasel, vollends zum Fremdkörper. Unter der Hakenkreuzfahne, die auf dem Uhrturm flatterte, trieben die Nazis ihr Unwesen. Es kam zu Tumulten, als die Polizei, die Flagge vor aufgebrauchten kommunistischen De-



Robert Curjel (1859–1925) und Karl Moser (1860–1936)

Die Erbauer des Badischen Bahnhofes unterhielten von 1888–1915 in Karlsruhe eine erfolgreiche Bürogemeinschaft. Die beiden gebürtigen Schweizer, die ihre Ausbildung in Karlsruhe und München (Curjel) und in Zürich und Paris (Moser) erhalten hatten, entwickelten ihre Architektur von einem lokal differenzierenden Jugendstil hin in die Moderne, wie sie in der von Karl Moser erbauten Antoniuskirche zum Ausdruck kommt. Karl Moser, notabene Professor an der ETH Zürich, hat auch die Universität Zürich und das Zürcher Kunstmuseum entworfen.



monstranten, die sie herunterreissen wollten, schützte.

Badischer Bahnhof, Tor zur Freiheit: Die unübersichtlichen Geleiseanlagen und die weit verzweigten Tunnels unter dem Gelände wurden für viele zur Chance, dem Terror des nationalsozialistischen Regimes zu entkommen. Allein im Frühjahr 1933 waren es über 7000 Flüchtlinge. Man sprang aus den langsam fahrenden Lokalzügen, versteckte sich zwischen Schienen und Güterzügen, um dann die mit Stacheldraht gesicherten Zäune zu überklettern. In der Folge wurde man in eines jener Arbeitslager für Emigranten gesteckt, die der Bundesrat erst 1940 schloss, als die Missstände, die dort herrschten, publik wurden.

Entgegen dem Begehren des Basler Regierungsrates wurde der Bahnhof «Basel Deutsche Reichsbahn» vom Bundesrat nicht geschlossen. So konnte er zu einem Zentrum der NS-Propaganda werden. Fast jeder

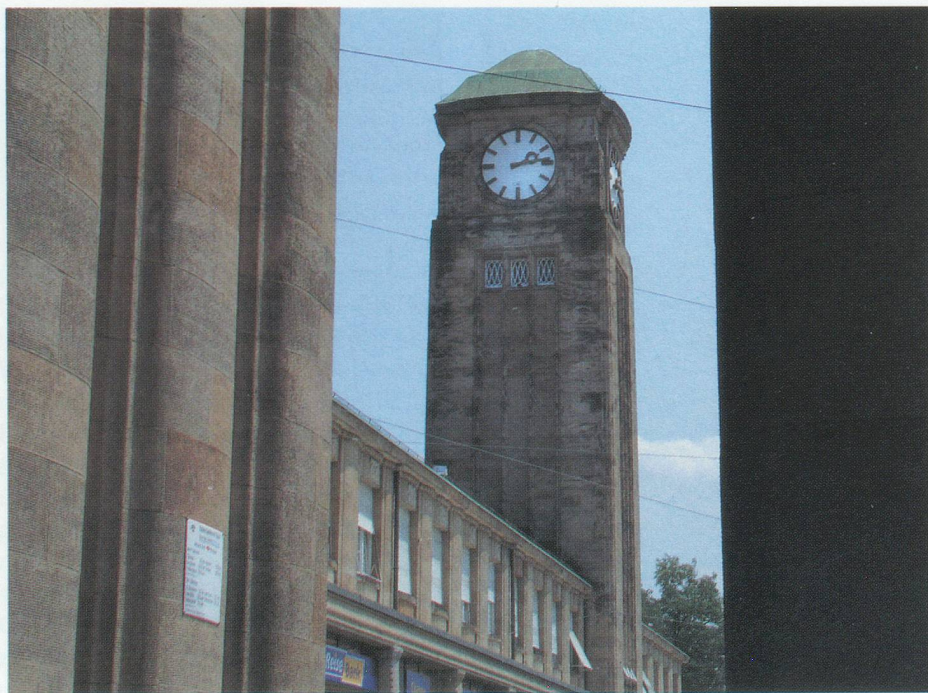
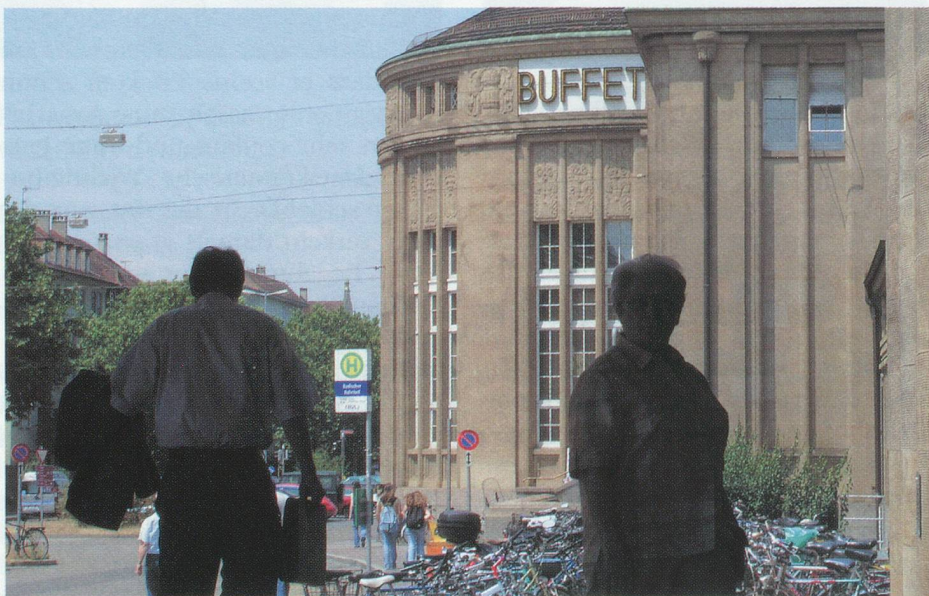
sechste der teilweise in Basel wohnenden Reichsbahnangestellten wurde unter Spionageverdacht verhaftet. Über den Badischen Bahnhof wurden auch Schweizer Sympathisanten des Hitler Regimes nach Deutschland geschleust, rund zweihundert Freiwillige für die Waffen-SS.

Als in den Jahrzehnten nach dem Krieg das Auto seinen Siegeszug antrat, erwiesen sich die monumentalen Gebäulichkeiten als zu gross. Die Buffets, früher gut besuchte Gaststätten, leerten sich. Die 24 internationalen Züge, die hier täglich durchfahren, halten auf ihrer Fahrt zwischen Nord- und Südeuropa nur kurz an, um Rei-

sende ein- und aussteigen zu lassen, während kleine, gemütliche Bummelzüge ins Markgräflerland tuckern, ins Wiesental und rheinaufwärts bis nach Schaffhausen und Konstanz. Hinter der selbstbewussten Fassade des Bahnhofs, auf den langen Perrons an den hochgelegten Schienentrassees, wähnt man sich auf einer jener provinziellen Stationen, «wo dä Zug gäng scho abfahre isch oder nanig isch cho», wie sie der unvergessene Mani Matter besungen hat.

Kulturraum Badischer Bahnhof

Kein Wunder, dass man sich Gedanken darüber machte, wie das fürstli-

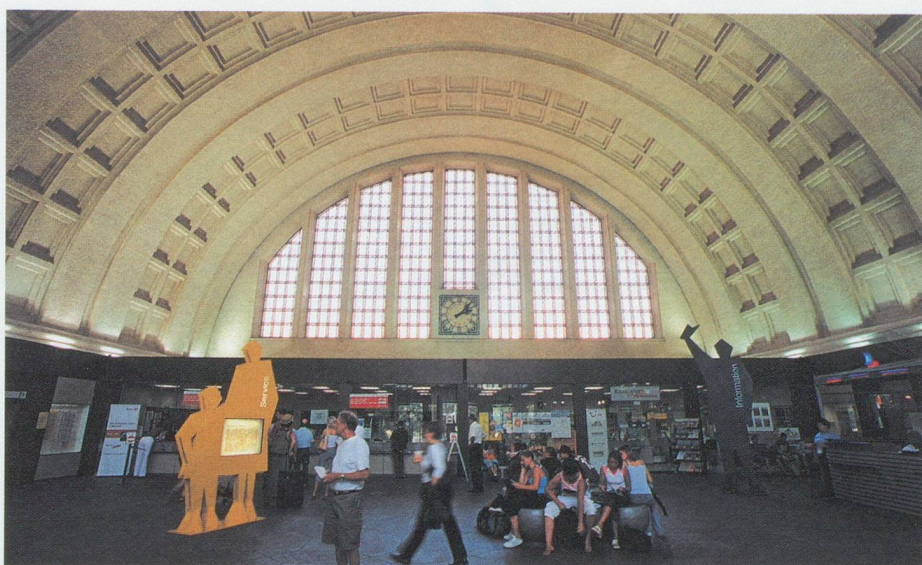


che Gebäude zu nutzen sei. Unter anderem gab es in den Achtzigerjahren einen Plan, den ganzen Nordflügel auszukernern, um dort einen dreistöckigen Migrosmarkt unterzubringen. Auf Druck der Denkmalpflege entschieden die Gerichte nicht nur die Hülle, sondern auch das Innere des Bahnhofs unter Schutz zu stellen.

Und so ist der Badische Bahnhof von Kulturschaffenden entdeckt worden. Sie waren wohl dem nostalgischen Charme der leeren Bahnhofbuffets erlegen, die von besseren Zeiten träumen mochten. Der erste war Christoph Marthaler, der 1988 im ehemaligen Erstklassbuffet «Ankunft Basel Bad. Bhf.» und später Produktionen wie «Stägeli uf, Stägeli ab juhee!» und «Lina Bögli» inszenierte. Die Räumlichkeiten wurden auch

von Hans-Dieter Jendreykos Od-Theater, von Joachim Schlömer, von Hebert Wernicke und von der Helmut Fölnbacher Theater Company genutzt.

Fasziniert von der besonderen Atmosphäre des Grenzbahnhofes, den sie bei Marthalers erster Inszenierung kennen lernte, kam die Schauspielerinnen Désirée Meiser auf die Idee, gemeinsam mit der Musikdramaturgin Ute Haferburg hier ein eigenes Theater zu eröffnen. Am 28. Februar 2002 nahm der «Gare du Nord» seinen Betrieb auf, mit der musikalisch-szenischen Aufführung «Paradiso», die auf Dantes «Göttlicher Komödie»



aufbaut. Entstanden war ein Zentrum für Neue Musik und zeitgenössisches Musiktheater, das ganz der Sprachregelung eines Bahnhofs verpflichtet, verschiedene Gleise betreibt: Auf «Gleis 1» finden Konzerte und Solorecitals statt, auf «Gleis 2» szenische Konzerte, Musiktheater und Hörspiele. Für jenes Publikum, das populäre oder zeitgenössische Musik hören möchte ist «Gleis 3» eingerichtet und Musiktheater für Kinder gibt es auf dem «Gleis 9¼», bestens bekannt aus den Harry Potter-Büchern. Der «Gare du Nord», dies nebenbei, war nur möglich dank Beiträgen der GGG, der Deutschen Bahn AG und des Kantons Baselland, der hier auf «städtischem Hoheitsgebiet» ein Projekt unterstützt, das vom Stadtkanton keinerlei Subventionen erhält.

Im Sommer 2002 öffnete sich der «Gare du Nord» mit «Musik im Strafraum», einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Sportmuseum, einem neuen Kundenkreis. Allmorgendlich strömten Fussballfans in die «Bar du Nord», wo aus dem fernen Südkorea die Spiele der Fussballweltmeisterschaft übertragen wurden. Der Erfolg war derart durchschlagend, dass hier auch die Spiele des omnipräsenten FCB in der Champions League gezeigt wurden.

Vieles im Badischen Bahnhof ist im Fluss, vieles auch noch provisorisch. Der Denkmalschutz, unter dem die Gebäulichkeiten stehen, schliesst Veränderungen nicht aus. Bis 2004 soll die Zollhalle zu einem Dienstleistungszentrum mit Läden und einem zum Bahnhofplatz offenen Restaurant

umgenutzt werden. Die verschalteten Einbauten in der Schalterhalle sollen entfernt werden, so dass der Eingangsbereich wieder zum lichtdurchfluteten Raum wird, wie er dem Architekten Karl Moser vorschwebte.

Unterdessen halten hinten auf dem Schienentrassée täglich weiter die Züge auf ihrer Reise vom Norden nach Süden (oder umgekehrt) kurz an. Reisende steigen aus und zu. Die meisten allerdings bleiben sitzen und warten ungeduldig auf die Weiterfahrt. Sie haben keine Ahnung, welche interessante Geschichte hinter diesem Bahnhof steht, und in welcher spannender Entwicklung er sich befindet. Schade für sie.

Verwendete Literatur

Billerbeck Ewald, *Basler Magazin*,
Basler Zeitung, 21.9.2002

Fürstenberger Markus, *Basel vor 100 Jahren*,
Pharos-Verlag, Basel, 1974

Huber Dorothee, *Architekturführer Basel*,
Herausgeber: *Architekturmuseum in Basel*,
Basel, 1993

Janner Sara, *Mögen sie Vereine bilden*,
173. *Neujahrsblatt*, Herausgeber: GGG 1995

Meier Eugen A., *Basel, einst und jetzt*, *Buchverlag Basler Zeitung* 1995

Ziltener Alfred, *Ein Bahnhof für Klangreisen ins Unbekannte*, *Basler Stadtbuch* 2002,
Christoph Merian Verlag, Basel, 2003