

## Die eidgenössischen Zollstätten im Kanton Basel-Stadt

Autor(en): Hans Adolf Vögelin

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1969

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/04b907bf-0027-463d-aceb-6361c121b5b1>

### Nutzungsbedingungen

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

### Haftungsausschluss

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

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

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

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# Die eidgenössischen Zollstätten im Kanton Basel-Stadt

Von Hans Adolf Vögelin

## Bund und Kanton

Die Abschaffung der unzähligen Binnenzölle in der gesamten Eidgenossenschaft gehört bekanntlich mit der gleichzeitigen Vereinheitlichung des Postwesens und der Einführung des Schweizerfrankens zu den wichtigsten Maßnahmen, die von den Behörden des 1848 gegründeten schweizerischen Bundesstaates so rasch als möglich ergriffen worden waren. An die Stelle der kantonalen Zollhoheit trat nun die schweizerische; die Aufgabe der neuen eidgenössischen Zollverwaltung bestand vor allem darin, die Finanzierung der Bundeskasse sicherzustellen.

Diese Anordnung erlaubte es den Bundesbehörden, jahrzehntelang auf eidgenössische Steuern ganz zu verzichten und eidgenössische Gebühren in verhältnismäßig bloß bescheidenem Rahmen zu verlangen. Noch im Jahre 1967 lieferte die Zollverwaltung mit über zwei Milliarden Franken etwas mehr als die Hälfte aller Bundeseinnahmen ab. Die gegenwärtig in so mancher Hinsicht recht erfreulichen internationalen Bestrebungen zur Senkung der Zolltarife oder gar zum Verzicht auf Zölle werden den Bund allerdings zwingen, die nötigen Finanzen auf neuen, für den Steuerzahler kaum angenehmeren Wegen zu beschaffen.

Basel war von der 1849 beschlossenen Umstellung gar nicht begeistert. Wohl sah man hier ein, daß sie notwendig sei, empfand sie aber als das größte Opfer, das der Kanton der Eidgenossenschaft darzubringen gezwungen war. Der Stadtkanton hatte bis jetzt die badische und elsässische Grenze so offen als möglich gehalten; nun brachten die eidgenössischen Zölle für viele Firmen eine bisher unbekannte finanzielle Belastung. Man muß sich wohl auch daran erinnern, daß Unkosten nicht zu allen Zeiten so leicht auf die Kundschaft abgewälzt werden konnten wie heute. Paul Siegfried bemerkt im Basler Neujahrsblatt von 1925, es sei vom Bund ein starker Zaun an der Grenze errichtet worden. Daß Basels erster und übrigens damals einziger Nationalrat, Achilles Bischoff (1797 bis 1867), überall als Schöpfer des eidgenössischen Zollwesens verehrt wurde, daß Basel Sitz der ersten von fünf und bald darauf sechs Zollkreisdirektionen wurde und der erste Direktor, Theodor

Hoffmann-Merian (1819–1888), ein echter Basler, gereichte nicht zum Troste.

In der Eidgenossenschaft hingegen war der Kanton Basel-Stadt seither ganz besonders beliebt, lieferten doch die dort errichteten Zollämter, außer während der beiden Weltkriege, stets 30–50% der Gesamteinnahmen ab. Das Gebiet der ersten Zollkreisdirektion umfaßt zwar neben dem «Goldenen Tor der Schweiz» noch die Grenzen der Kantone Bern, Solothurn, Baselland und teilweise Aargau, erstreckt sich also vom Zollamt Goumois am Doubs bis zum Zollamt Schwaderloch am Rhein; in finanzieller Hinsicht sind diese Gegenden jedoch nicht von besonderer Bedeutung.

Einige Zahlen geben darüber näheren Aufschluß. Im Jahre 1861 betrug die Zolleinnahmen 8,1 Millionen Franken, 3,9 Millionen stammten von der Zollkreisdirektion Basel, der Zollkreis Genf lieferte 1,8 Millionen ab, die Einnahmen der übrigen vier Zollkreise waren unter einer Million. Im Jahre 1896 beliefen sich die Gesamteinnahmen auf 46 Millionen Franken, davon kamen 16,7 Millionen von der Direktion in Basel, 11 Millionen von der Direktion in Schaffhausen und 6,9 Millionen von der Direktion in Genf. Über 44 Millionen stammten von bloß 37 der rund 300 Zollämter; in Basel stand das Zollamt Centralbahnhof Fracht mit 5,1 Millionen an der Spitze, gefolgt von den Zollämtern Badischer Bahnhof mit 4,3 Millionen, Basel-Wolf mit 3,1 Millionen und Badischer Rangierbahnhof mit 1,1 Millionen; das Zollamt Lysbüchel belegte mit Fr. 200 000.— noch den dreißigsten Rang.

1921 wurde erstmals die Hundertmillionengrenze überschritten; die Zolldirektion Basel steuerte 39 Millionen Franken bei, gefolgt von Schaffhausen mit 22 und Genf mit 21 Millionen Franken. Mit der Milliarde gibt sich die Zollverwaltung erst seit den letzten zehn Jahren ab. Im Jahre 1966 stammten von den 1,59 Milliarden Franken Zolleinnahmen 838,8 Millionen vom Platze Basel. An diesem Betrag sind die Rheinhäfen mit etwas mehr als der Hälfte beteiligt, der Bahnverkehr mit rund 220 Millionen. Außergewöhnliche Zahlen weisen auch mehrere Straßenzollämter auf, Basel-Freiburgerstraße und Basel-Hiltalingerstraße über vierzig, Riehen über zehn Millionen Franken. Der Straßenverkehr aus dem Elsaß

steuerte neunzehn Millionen Franken bei, und auch das Zollamt Grenzacherstraße darf sich mit 2,7 Millionen durchaus sehen lassen.

### Zur Organisation des eidgenössischen Zollwesens

Laut dem Bericht des schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung wurden die ersten Zollkreisdirektoren am 14. August 1849 gewählt. Nachdem sie ihre Instruktionen erhalten hatten, bereisten sie im September ihr Gebiet und schlugen dann die Lage und Anzahl der Zollstätten vor. Von Anfang an gab es sogenannte Hauptzollstätten, Nebenzollstätten und Zollbezugsposten; die «Stätten» wurden später als Ämter bezeichnet. Da diese drei Hauptgattungen aber bald in zahlreiche Klassen zerfielen, ist es hier nicht möglich, ihre von Ort zu Ort verschiedenen Kompetenzen genau zu beschreiben. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden fünf Basler Hauptzollämter in den vorher wenigstens in Basel nicht bekannten Rang einer Inspektion erhoben.

Am 6. November 1849 bestimmte der Bundesrat bereits alle Haupt- und Nebenzollstätten, und im Dezember wählte er die meisten Beamten. Die Eröffnung sämtlicher Zollstätten erfolgte am 1. Februar 1850. In diesem Jahre wurden auch die ersten Vorläufer der heutigen Zollfreilager, die sogenannten eidgenössischen Niederlagshäuser, dem Betriebe übergeben. Es handelte sich um Lagerhäuser mit Kammern, die an private Firmen vermietet wurden. Hier konnte eingeführte Ware bis zur Verwendung zollfrei liegen gelassen werden. Das Basler Kaufhaus auf dem Areal des heutigen Stadtcasinos wurde in Bern als eidgenössisches Niederlagshaus anerkannt, so daß sich ein Neubau vorderhand erübrigte.

Der reibungslose Betrieb schien den Behörden durch eine Zerteilung des Personals in die übrigens lange Zeit nicht uniformierten Zollbeamten und die militärisch organisierte Grenzwaache am besten gesichert zu sein, was ja bis auf den heutigen Tag so geblieben ist. Die Zollbeamten, welche sich um die Festsetzung und den Einzug der Gebühren kümmerten, hießen «Einnehmer», in Hauptzollstätten gab es zudem «Kontrollreure». In Kleinhüningen und Bettin-

gen wurde der Einnehmerposten jahrzehntlang von einem angesehenen Dorfeinwohner nebenamtlich versehen; das Zollamt befand sich dort in seiner Wohnung. Eine Stellenausschreibung im Bundesblatt (1882, S. 900) gibt die Bedingungen für Bettingen bekannt: das Jahresgehalt betrug Fr. 200.—, dazu kamen 15% Provision auf den Roheinnahmen, eine Vergünstigung, die bei besser bezahlten Posten allerdings nicht gewährt wurde. In Riehen hatte man leider Pech, bemerkt doch der Bericht des Bundesrates über das Jahr 1850: «Eine einzige traurige Erfahrung von Veruntreuung wurde an der Nebenzollstätte Riehen bei Basel gemacht; der Fehlbare wurde vom Kriminalgericht verurteilt und der übrigen nicht bedeutende Schaden ersetzt.» Man beauftragte dort dann Landjäger mit dieser Aufgabe, und nach der Beförderung zur Hauptzollstätte kam ja nur noch vollamtliches Personal in Frage.

Im Gegensatz zu den Kantonen Tessin und Genf, die ihre Grenzen durch eidgenössische Grenzwächter überwachen ließen, gehörte Basel-Stadt zur großen Gruppe, die diese Aufgabe gegen eine eidgenössische Entschädigung mit eigenen Polizeikräften ausführte. Der Bund hatte aus finanziellen Gründen die Kantone zuerst ermuntert, die Grenzwaiche selbst zu übernehmen, aber bald eingesehen, daß diese Art von Kontrolle ungenügend war, da die kantonalen Polizisten allzu oft noch mit anderen Aufträgen belastet wurden. Die meisten Kantone nahmen das Angebot Berns natürlich gerne an, weil sie, nachdem sie 1848 so viel Macht abgetreten hatten, hier wieder einmal ein bißchen zum Zuge kamen. Basel-Stadt nahm die Aufgabe durchaus ernst. Ein Wachtmeister, ein Korporal und zehn Landjäger wurden ausschließlich für den Grenzdienst verwendet. Das Bundesarchiv besitzt eine genaue Beschreibung der zahlreichen vorgeschriebenen Patrouillengänge aus dem Jahre 1850. Die grünen Landjägersröcke waren, wie Paul Siegfried berichtet, bereits mit einem silbernen Schweizerkreuz versehen. Obwohl keine schwerwiegenden Vorkommnisse das Verhältnis zwischen Basel und der eidgenössischen Zollverwaltung störten, beschloß die letztere doch, vom 1. Januar 1888 an auf die zwölf baselstädtischen und die vier landschaftlichen Polizisten zu verzichten und sie durch 22 eidgenössische Grenzwächter, in den

ersten Jahren Grenzjäger genannt, zu ersetzen. Bevölkerung und Presse reagierten auf diesen Wechsel überhaupt nicht; die einzigen Hinweise in den «Basler Nachrichten» sind eine Kurzmeldung am 25. Juni 1887 und ein am 26. November erschienenes Inserat der Zolldirektion betreffend die Anstellung einiger eidgenössischer Grenzwächter. Basel hatte seine Grenze recht lange selbst kontrollieren können. Nur in drei Kantonen blieb dieses Verhältnis noch etwas länger bestehen, nämlich im Waadtland bis 1890, im Kanton Aargau bis 1891 und an der Berner Grenze bis 1893.

Überraschenderweise kam die Eidgenossenschaft nach dem Ersten Weltkrieg auf die Mitarbeit des Kantons Basel-Stadt zurück. Nicht gerade mit Begeisterung beschloß der Große Rat in seiner Sitzung vom 7. April 1927, die Paßkontrolle in den beiden großen Grenzbahnhöfen, wie der Bund es verlangte, vom 1. Juli an ohne irgendeine Entschädigung durch die kantonale Polizei ausführen zu lassen. Der Kanton übernahm mit diesem Beschluß sogar das Bundespersonal des betreffenden Dienstzweiges. Der Bund sah sich aus finanziellen Gründen zu dieser Forderung veranlaßt und war auf den Gedanken gekommen, als im Ersten Weltkrieg zollfremdes Hilfspersonal ausgezeichnete Dienste geleistet hatte. Für den Kanton Basel-Stadt war es tröstlich zu wissen, daß er nicht als einziger in diesen sauren Apfel beißen mußte, er hoffte aber stets, es handle sich nur um eine vorübergehende Maßnahme. Erst in der Sitzung des Großen Rates vom 10. Juni 1937 wurde beschlossen, das übernommene, bisher bloß zu den Aushilfskräften der Polizei zählende Personal definitiv anzustellen. Nachdem die Diktatur Hitlers sich in Basel schon stark bemerkbar gemacht und 1935 mit der Entführung Jacobs wohl alle Bürger aufgerüttelt hatte, schien den Ratsherren die Mitwirkung kantonaler Beamter im Grenzdienst nun wesentlich sinnvoller. Eine übrigens der Basler Polizei sehr ähnliche Uniform erhielten diese Grenzpolizisten aber erst am 1. Februar 1949.

### Die Anfänge

Was brachte nun der 1. Februar 1850 in Basel Neues? Vielleicht

zum Erstaunen mancher Leser war kein einziges Zollgebäude errichtet worden, ganz einfach deshalb, weil dem frischgebackenen Bundesstaat das nötige Geld dazu fehlte. Die Zolldirektion ließ sich im erwähnten Kaufhaus nieder; dort befand sich also auch das Niederlagshaus mit den Kompetenzen einer Hauptzollstätte. Es wurde jedoch erst durch einen Bundesratsbeschluß vom 11. Juli 1852 selbständig; bis zu diesem Zeitpunkt gehörte es zum *Hauptzollamt Basel*, das die gesamte Stadtgemeinde kontrollierte und die drei *Nebenzollstätten* auf Kantonsgebiet, nämlich *Kleinhüningen*, *Riehen* und *Bettingen*, sowie die vier Leimentalämter «Flühen», Benken, Schönenbuch und «Allschwyl» überwachte.

Das mit Rücksicht auf die Größe seines Auftrages nicht als «Stätte» bezeichnete Hauptzollamt Basel bestand in Wirklichkeit aus einer Reihe von Zollposten, die von der Stadt Basel einfach übernommen worden waren. Im St. Johannis- und im Spalentor wartete nun ein eidgenössischer Einnehmer auf die vom Elsaß kommende Kundschaft, der Verkehr aus Baden wurde beim Bläsitor und beim Riehentor untersucht. Den Landjägern, die vor den Toren auf damals noch unbebautem Boden sogenannte Anmeldungsposten bezogen hatten, fiel der wichtige Einweisungsdienst zu. Sie hatten dafür zu sorgen, daß jedermann wirklich bei einem Einnehmer vorbeiging und nicht auf Umwegen, ohne Basel zu betreten, in die Schweiz gelangen konnte. Wollte ein Fuhrmann nicht beim Stadttor, sondern erst im Kaufhaus verzollen lassen, so stellte der Landjäger einen Geleitschein aus. Es zeigte sich bald, daß diese zwei- bis dreimalige Kontrolle auf die Dauer für alle Beteiligten untragbar war. Aus den erstaunlich wenigen Zollakten, die im Basler Staatsarchiv liegen, erfahren wir, daß es Zolldirektor Hoffmann-Merian gelang, von Basel einige Meßbuden zu erhalten, um die Landjäger etwas vor der Unbill der Witterung zu schützen, und daß die Hütte an der Burgfelderstraße in der Nacht vom 15. auf den 16. September 1850 ausgeraubt wurde.

Ebenfalls dem Hauptzollamt unterstellt war ein Zollposten im ersten, 1844 eröffneten Bahnhof auf Schweizerboden, der Endstation der Elsässerbahn. Der Bundesrat wählte anfangs Dezember 1849 sogar vorderhand dem Kaufhaus zugeteilte Beamte für die

Badische Bahn, die 1843 bis nach Schliengen, 1851 nach Haltingen und 1855 nach Basel fuhr, sowie für den die Schweiz nicht berührenden Hüningerkanal. Ferner gab es in Kleinbasel einen speziellen Rheinzoller. Nach der Abtrennung des *Kaufhauses* und des *Amtes im französischen Bahnhof* vom Hauptzollamt wurden die übrigen Zollstellen in der *Hauptzollstätte Canal und Achse* zusammengefaßt.

Am 7. Juli 1851 bewilligte der Basler Große Rat nach einer heftigen Diskussion den Bau von vier «Zollanmeldungsposten» auf Kosten des Kantons, um das Barackenprovisorium zu beenden. Die Eidgenossenschaft, die den Wunsch nach derartigen Gebäuden bereits 1849 geäußert hatte, verpflichtete sich, zehn Jahre lang eine Miete von Fr. 1200.— dafür zu bezahlen. Vergeblich hatten mehrere Redner, darunter die Professoren Schönbein und Vischer, dem Bund vorgeworfen, er sei zu faul, selbst zu bauen. Bürgermeister Felix Sarasin (1797–1862) warnte den Rat vor der «Oppositionssucht» und bemerkte, man dürfe vom Neuen nicht bloß Vorteile erwarten, der eidgenössische Zoll habe Basel bis jetzt nicht mehr gedrückt, als es eben in seiner Natur liege. Schließlich wurde die Vorlage mit 43 gegen 18 Stimmen angenommen.

Die ersten vier Zollgebäude für die Eidgenossenschaft wurden sofort erstellt und gingen nach Ablauf des zehnjährigen Vertrages 1862 für Fr. 32 000.— in den Besitz des Bundes über. Obschon sie wohl von Anfang an zu klein gewesen waren, kam ihnen, wie wir noch sehen werden, eine ganz besondere Bedeutung zu, weil ihre Lage den weiteren Ausbau der Zollorganisation maßgebend beeinflusste. Bereits dachte man an eine später mögliche Verlegung der Einnehmerposten von den Stadttoren zu den Landjägern hinaus und ließ deshalb sowohl einen Zoll- als auch einen Landjägerraum erstellen. Vorderhand diente der erstere aber nur als Arrestlokal oder Magazin.

Neue Eisenbahnlinien veranlaßten die Zollverwaltung, noch drei zusätzliche Ämter zu eröffnen; eigene Neubauten waren dafür nicht nötig. Auf den 20. Februar 1855 zogen die recht weit vom jeweiligen Endbahnhof, nämlich im Kaufhaus stationierten Beamten für den Warenverkehr mit der Badischen Bahn in die neue

*Hauptzollstätte* des ersten *Badischen Bahnhofes* um. Daß sich die badische Zollverwaltung dort, also auf Schweizerboden, ebenfalls «etablierte», wurde im Geschäftsbericht des Bundesrates als sehr praktische Lösung bezeichnet. Das Jahr 1858 schließlich brachte zwei kurzfristige Provisorien. Für den Bau der Clarastraße, welche der Stadt einen besseren Zugang zum Bahnhof verschaffte, mußte eine Bresche in die Stadtmauer geschlagen werden. Dort errichtete die Zolldirektion die *Nebenzollstätte beim Clarathor*. Eine *Filiale des Kaufhauses* im ersten Centralbahnhof an der Langen Gasse diente der Verzollung noch nicht kontrollierter, sogenannter «verbleiter» Güterwagen, die seit diesem Jahr von der ostschweizerischen Grenze nach Basel geführt werden konnten. Es sei noch vermerkt, daß die Landjäger auch die nicht mit Einnehmern besetzten Stadttore auf der Seite gegen das Baselbiet und ihre Zufahrten zu überwachen pfliegen.

#### Die erste Verlegung der Zollämter (vor die Stadt)

1859 trat Theodor Hoffmann-Merian als Zolldirektor zurück und übernahm einen Posten bei den Vereinigten Schweizerbahnen und später bei der Schweizerischen Centralbahn. Seinem Nachfolger, Dr. Karl Ferdinand Schimpf, früherem Regierungsrat im Kanton Aargau, fiel die nicht leichte Aufgabe zu, im Jahre 1860, also ziemlich rasch, die Zollorganisation völlig neu zu gestalten. Grund zu dieser Eile war einmal das vom Basler Großen Rat am 27. Juni 1859 beschlossene Gesetz über die Erweiterung der Stadt, das den Abbruch der Stadtmauern vorsah. Weiter wurde im Sommer 1860 der Centralbahnhof eröffnet, der das französische Bahnnetz mit dem schweizerischen verband. Ein Bundesratsbeschluß vom 2. Juli 1860 bestätigte die Vorschläge des neuen Zollkreisdirektors beinahe unverändert; die Eröffnung der neuen Straßenzollämter wurde auf den 1. August festgesetzt. An diesem Tage hörte die seit Jahrhunderten übliche Torkontrolle auf.

Erst jetzt kamen die 1851 vom Kanton erstellten vier Zollanmeldungsposten zu ihrer vollen Bedeutung. Sie standen alle außerhalb

der Stadt und ermöglichten, da der Verkehr an bestimmte Straßen, sogenannte Zollstraßen, gebunden war, eine zuverlässige Kontrolle. Die Einwohner der drei Landgemeinden Kleinhüningen, Riehen und Bettingen konnten nun Basel betreten, ohne am eidgenössischen Einnehmer vorbeigehen zu müssen.

Der Anmeldungsposten an der Einmündung der Hüningerstraße in die Elsässerstraße war gemäß dem Wunsche der Polizei etwas größer als die übrigen. Er enthielt nun die *Hauptzollstätte Lysbüchel*, welcher der von Anfang an bedeutende Verkehr mit den elsässischen Ortschaften Hüningen und St. Ludwig zugeteilt war. Die Zollverwaltung erstellte unmittelbar daneben sofort ein zweites, wesentlich größeres Zollhaus, das erste eidgenössische Zollgebäude auf Basler Boden; es konnte bereits 1861 bezogen werden. Beide Gebäude stehen längst nicht mehr. Das kleine Zollhaus mußte abgebrochen werden, als die Hüningerstraße 1908 bis zur Lothringerstraße verlängert wurde, da es mitten auf dem zukünftigen Straßenareal stand; das große kam 1915 in den Besitz des Allgemeinen Consumvereins, der es abbrechen und an seiner Stelle den Häuserblock Elsässerstraße 123/125 errichten ließ. Nur der Name des auf der gleichen Straßenseite, aber ein paar Meter stadtauswärts gelegenen Restaurants «Zum Alten Zoll» erinnert noch an jene Zeiten.

In den Anmeldungsposten an der Burgfelderstraße zog die *Nebenzollstätte Burgfelderstraße* ein, die neben dem Verkehr nach und von Burgfelden jahrelang auch denjenigen mit Hegenheim überwachte. Das Gebäude wurde 1894 umgebaut und wesentlich erweitert. In dieser Gestalt dient es noch heute mit der Hausnummer 216, früher 146, der Zollverwaltung als Personalunterkunft.

Auf der anderen Seite des Rheines richtete die Zolldirektion im dritten Anmeldungsposten die *Hauptzollstätte Wiesenbrücke* ein. Bereits 1864 mußte sie ihren Rang an Riehen abtreten und ihren Auftrag als *Nebenzollstätte* erfüllen. Das kleine, 1862 etwas erweiterte Gebäude mit der Adresse Freiburgerstraße 2 wurde erst 1954 abgebrochen, als dieses Areal für den Brückenkopf der im Frühling 1955 eröffneten neuen Wiesenbrücke benötigt wurde. Das Haus stand auf dem flußseitigen Trottoir unmittelbar beim

Brückenanfang, schräg gegenüber dem Restaurant «Freiburgerhof».

Dort, wo der Bettingerweg in die Grenzacherstraße mündet, stand am Rand des steilen Rheinuferes der letzte Anmeldeposten, der nun die *Nebenzollstätte Horn bei Basel* beherbergte. Am 14. Februar 1899 verkaufte die Eidgenossenschaft diese Liegenschaft für Fr. 5500.— an das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt. Das Gebäude erhielt im Jahre 1900, als die Gemeinde Riehen überall Hausnummern einführte, die Zahl 500. Es diente als Wohnung und Magazin und wurde 1942 abgebrochen.

Diese recht geschickte Verteilung der Straßenzollämter, der man damals, da niemand eine so rasche Stadterweiterung voraussagen konnte, wohl eine längere Lebensdauer zudachte, ging völlig reibungslos vonstatten. Die beiden anderen Verlegungen im Jahre 1860 waren hingegen mit Schwierigkeiten verbunden. Als im Herbst 1859 bekannt wurde, es sei beabsichtigt, im *Centralbahnhof* den schweizerischen und den französischen Zoll nach dem Vorbild des Badischen Bahnhofes an einer Stelle ihres Amtes walten zu lassen, erhob sich in Basel ein unvorhergesehener Sturm der Entrüstung über die Hereinlassung französischer Beamter in die Schweiz, der auch den Großen Rat stark beschäftigte. Erst nach längerem Seilziehen, aber noch rechtzeitig, gewannen die Anhänger dieses zweckmäßigen Planes die Oberhand. Die Verlegung des *Niederlagshauses* vom Kaufhaus in den Centralbahnhof konnte wegen Meinungsverschiedenheiten zwischen den Beteiligten nicht wie vorgesehen auf den Eröffnungstag, sondern erst auf den 1. Januar 1861 vorgenommen werden. *Beide Zollämter* im neuen Bahnhof standen im Rang einer *Hauptzollstätte*. Sämtliche Bahnhofämter befanden sich nun außerhalb der Mauern.

Eine einzige Anregung des Zollkreisdirektors wurde in Bern als unnötig erachtet. Der Bundesrat beschloß, auf eine Zollstätte an der Neuweilerstraße zu verzichten, diesen Zugang für den Warenverkehr zu sperren und einen Landjäger mit der Kontrolle zu beauftragen. Dies betraf nicht nur die Gemeinde Neuweiler, sondern auch das Dorf Hegenheim.

Die *Zollkreisdirektion* verließ das Kaufhaus ebenfalls und zog in die erworbene Liegenschaft Elisabethenstraße 43 um.

Erstaunlich viel Zeit verstrich, bis das 1864 zur *Hauptzollstätte* beförderte Amt in *Rieben* ein eigenes Zollgebäude an einer der neuen Konzeption entsprechenden übersichtlichen Stelle erhielt. Bis 1867 befand sich das Zollokal an recht ungünstiger Stelle, mitten im Dorfe im Kaufhause des Herrn Weber-Unholz. Dann konnte ein zehnjähriger Mietvertrag mit Herrn J. J. Stump-Stump, Landstraße 121, abgeschlossen werden. Da dieser nicht zu erneuern war, ließ die Zollverwaltung Pläne für ein kleines Zollhaus an der Grenze herstellen. Es gelang aber, bei Herrn Samuel Stump unterzukommen, und das Bauprojekt geriet in Vergessenheit. Beide Stump'schen Lokale lagen jedoch auch nicht gerade ideal, nämlich in der Nähe des Gasthofes zum Rößli. Anfragen an Altbürgermeister C. F. Burckhardt-vonderMühl um Landabtretung in den Jahren 1879 und 1880 wurden höflich, aber entschieden abgelehnt. Da gelang es 1880, infolge eines Todesfalles, die Liegenschaft Weiß, Lörracherstraße 2, zu erwerben. Dieses an der Einmündung der Straßen von Inzlingen und Weil in die Straße von Lörrach gelegene Haus erfüllte sämtliche Wünsche der Zolldirektion aufs beste. Nach einigen Umbauarbeiten wurde es 1881 dem Betrieb übergeben. Es diente später, bis zum Abbruch im August 1968, als Personalunterkunft.

#### Die zweite Verlegung der Zollämter (an die Landesgrenze)

Bereits vierzig Jahre nach der Verlegung der Zollstätten in das damals freie Gelände vor der Stadt waren nicht nur die Gebiete zwischen der ehemaligen Stadtmauer und den Zollgebäuden zum großen Teil überbaut, sondern auch etliche Parzellen zwischen diesen und der Landesgrenze. Da eine einwandfreie Kontrolle nun nicht mehr möglich war, sah sich die Zollverwaltung gezwungen, ihre Ämter an die Grenze selbst zu verschieben. Dabei mußte sie auf die ideal gelegenen Posten an Straßeneinmündungen, welche die Überwachung mehrerer Verkehrswege von einem Punkte aus erlaubt hatten, verzichten und die Zahl der Zollämter beträchtlich erhöhen. Wir wollen die Folgen dieses Entschlusses, dessen Aus-

führung über drei Jahrzehnte beanspruchte, zuerst in Großbasel und dann in Kleinbasel sowie in den Landgemeinden betrachten. Diese Aufteilung verschafft uns eine wesentlich bessere Übersicht als eine rein chronologische Zusammenstellung. Zudem befassen wir uns vorerst nur mit den dem Straßenverkehr dienenden Ämtern und besprechen die übrigen in einem besonderen Abschnitt. Es sei noch vermerkt, daß die Basler Presse um die Jahrhundertwende erstmals von Zollämtern berichtet. Wir erfahren nun aus den Zeitungen bei einzelnen Zollstellen aufschlußreiche Einzelheiten; über andere steht hingegen immer noch kein einziges Wort, so daß wir dort ganz auf das hauptsächlich im Bundesarchiv liegende Aktenmaterial angewiesen sind.

### Die Großbasler Ämter

Recht bescheiden mutet die erste Maßnahme der Zollverwaltung an. Am 1. April 1896 eröffnete sie den *Zollbezugsposten Hegenheimerstraße* im Hause Nr. 181. Da einem sogenannten Posten kein Einnehmer zugeteilt wurde, waren seine Kompetenzen beschränkt, der Vieh- und Pflanzenverkehr war untersagt. Zehn Jahre später, am 1. Oktober 1906, konnte ein unmittelbar neben der Landesgrenze errichteter Neubau im Range eines *Nebenzollamtes* dem Betrieb übergeben werden. Das Gebäude mit der Hausnummer 310, welches auch als Personalunterkunft dient, erfüllt seine Aufgabe noch heute.

Die Verlegung des *Hauptzollamtes Lysbüchel* an die Landesgrenze erwies sich als unumgänglich, als sich die deutsche Reichsregierung, die bekanntlich das Elsaß von 1871 bis 1918 verwaltete, entschloß, das in Altkirch gelegene deutsche Hauptzollamt an die Hauptstraße von St. Ludwig nach Basel und ebenfalls unmittelbar neben die Grenzlinie zu versetzen. Das stattliche Gebäude mit einem marmornen Reichsadler und Bildern verschiedener damals bekannter deutscher Persönlichkeiten wurde bereits am 1. Juni 1900 eröffnet. Es dient noch heute, allerdings ohne den ursprünglichen Schmuck, der französischen Zollverwaltung als Dienst-

gebäude. Auch die schweizerischen Zollbehörden ließen eine größere Anlage als üblich errichten. Noch vor dem Hauptzollamt, das den Betrieb am 1. Februar 1904 aufnahm, konnte am 1. November 1903 die daneben liegende Grenzwächterkaserne bezogen werden. Aus der Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte geht hervor, daß die beiden Gebäude neben den Amtsräumen noch sieben Wohnungen und mehrere Kammern für das Personal enthielten.

Als nach dem Ersten Weltkrieg ein reger Automobilverkehr einsetzte, erhielt der schweizerische Touring-Club die Erlaubnis, auf dem Zollplatz einen Auto-Grenzhilfsdienst einzurichten. Der im Stile eines Berner Chalets errichtete Kiosk nahm diesen Dienst am 15. August 1928 auf.

Da das neue Hauptzollamt Lysbüchel den Verkehr mit Hünningen nicht mehr überwachen konnte, mußte am Tage der Verlegung ein *Nebenzollamt Hünningerstraße* geschaffen werden. Bis zum Umzug in den Neubau an der Grenze, also bis zum 1. Januar 1905, befand es sich im alten Lysbüchel-Zollhaus. Schwierigkeiten bei der Land-erwerbung hatten den Beginn der Bauarbeiten unliebsam verzögert. Dieses Amt kontrollierte, wie der Zollstempel auf dem Konossement beweist, den ersten Schleppkahn auf dem Rhein, der am 3. Juni 1904 dem Basler Gaswerk dreihundert Tonnen Kohle brachte. Wohl nirgends spielte das sogenannte Gemüsebüchlein eine derart wichtige Rolle, war diese Zollstelle doch stets der bevorzugte Übergang der vielen elsässischen Marktfrauen. Seit 1965 ist sie nicht mehr Nebenzollamt, sondern *Dienstabteilung* des Hafenhauptzollamtes St. Johann.

Zuletzt, erst am 1. Juli 1932, wurde das *Nebenzollamt Burgfelderstraße* an die Landesgrenze verlegt. Das Gebäude fand damals überall Beachtung, weil es nichts mehr vom strengen und etwas kalten Amtsstil der Jahrhundertwende an sich hatte. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieb es für den freien Verkehr noch längere Zeit geschlossen. Am 9. April 1948 übernahm es dann die gegenwärtige Aufgabe. Der rasch wachsende Straßenverkehr hatte die Zollverwaltungen der beiden Länder bewogen, an diesem Tage beim Zollamt Lysbüchel den Einbahnverkehr für Personenauto-

mobile einzuführen. Das Hauptzollamt kontrolliert seither die Ausreise, während das am 1. Oktober 1951 in eine *Dienstabteilung* umgewandelte Nebenzollamt Burgfelderstraße die Einreise überwacht.

Schließlich sei erwähnt, daß auch die *Zollkreisdirektion* ihren Sitz nochmals verlegen mußte, da die Liegenschaft Elisabethenstraße 43 rasch zu klein war. Die Zollverwaltung zog es vor, ein eigenes Gebäude zu errichten, und kaufte zu diesem Zwecke nach einem Bundesratsbeschluß vom 16. April 1891 einen ganz in der Nähe gelegenen Bauplatz an der Ecke Elisabethenstraße/Kirschgartenstraße, der sich im Besitz von Hieronymus Burckhardt-Iselin befunden hatte. Der Neubau, Elisabethenstraße 31, konnte Ende 1894 bezogen werden. Erdgeschoß und erster Stock enthielten Büroräumlichkeiten, das zweite Stockwerk und der Dachstock Wohnungen. Man hatte bei den Amtsräumen auf lange Sicht geplant und das anfänglich nicht benötigte Parterre zur Vermietung ausgeschrieben. Im Januar 1895 zog das Basler Finanzdepartement dort ein; es mußte allerdings schon am 1. August 1903 wegen Platzmangels wieder ausziehen. Zum Gebäude selbst hatte der Departementsvorsteher, Bundesrat Hauser, am 20. Februar 1893 in einem Bericht bemerkt, die Pläne gefielen ihm, aber er wünsche eine «weniger luxuriöse Façade». Er drang jedoch mit seiner Anregung nicht durch, denn der Bund wollte in Basel bewußt repräsentieren.

## Die rechtsrheinischen Ämter

Wohl hatte die bedeutsame Verschiebungsepoche mit dem neuen Direktionsgebäude und dem Zollbezugsposten Hegenheimerstraße in Großbasel begonnen; die ersten neuen Zollämter entstanden hingegen auf der anderen Seite des Rheines. Wenn wir nicht in Kleinbasel und Landgemeinden unterteilen, hat das seine besonderen Gründe. Erstens gab Kleinhüningen am 1. Januar 1908 seine Selbstständigkeit auf und gehört seither zur Stadtgemeinde. Zweitens zählte man das Zollamt beim Grenzacherhorn, obschon es sich stets

auf Boden der Gemeinde Riehen befand, bis 1967, als die Stempel von «Basel-Grenzacherstraße» in «Riehen-Grenzacherstraße» abgeändert wurden, zu den Basler Ämtern, auch wenn es zeitweise dem Hauptzollamt Riehen unterstand. Das ist darauf zurückzuführen, daß das Zollanmeldungsgebäude und spätere erste Zollamt ohne finanzielle Hilfe Riehens gebaut worden war. Sein einstiger Standort kam übrigens bei einer Verlegung der Gemeindegrenze 1952 auf Stadtgebiet zu liegen.

Den Anfang machte das soeben erwähnte *Nebenzollamt Horn bei Basel*, das den heutigen Namen *Grenzacherstraße* wahrscheinlich kurz nach dem Ersten Weltkrieg erhielt. Da die Akten über die Verlegung nicht aufzufinden sind, ist das genaue Datum der Betriebsaufnahme im Neubau an der Landesgrenze nicht bekannt. Laut Kaufvertrag erstand die Eidgenossenschaft am 15. März 1898 das 1895 durch die Ehegatten Haberer-Gerber, Inhaber des Wirtshauses zum Clarabad, an der Grenze erstellte Mehrfamilienhaus mit Spezereiladen und richtete darin die gegenwärtige Zollstelle ein. Wie wir wissen, verkaufte sie am 14. Februar 1899 das 1851 erstellte bisherige Zollgebäude. Es kommt also für den Umzug nur der Winter 1898/99 in Frage. Das betreffende Mehrfamilienhaus war gegen den Willen der Zollverwaltung gebaut worden. Leider hören die Akten im Bundesarchiv in dem Moment auf, wo diese den Basler Advokaten und Ständerat Dr. Paul Scherrer zu Rate zieht. Haberer hatte die Parzelle für das Mehrfamilienhaus einem Herrn Ernst Vogelbach abgekauft, und Vogelbach hatte anscheinend der Zollverwaltung vorher ein Vorkaufsrecht zugestanden.

Kein anderes Zollamt hatte jahrzehntelang einen so unangenehmen, für Personal und Passanten geradezu unzumutbaren Auftrag zu erfüllen. Während sich der sicher bedeutendere Verkehr zwischen Basel und Grenzach unter den üblichen Bedingungen abwickelte, vollzogen sich derjenige von Grenzach nach Riehen und der doch häufige Transitverkehr von Grenzach über Riehen nach Lörrach unter recht seltsamen Umständen. Da eine gute Straße vom schweizerischen Zollhaus nach Riehen fehlte, waren alle Fuhrwerke gezwungen, nach der deutschen Ausreisekontrolle sich beim schweizerischen Amt zu melden, dann zur badischen Zollstätte

zurückzufahren und dort eine Straße einzuschlagen, die ungefähr an der Südwestecke des heutigen Hörnlifriedhofes auf Schweizer Gebiet und schließlich in die Niederholzstraße führte.

1896 erreichte der schweizerische Gesandte in Berlin, Minister Roth, daß für den Verkehr nach Riehen sich ein schweizerischer Beamter auf deutschen Boden begeben durfte; peinlich genaue Revisionen scheinen aber mit diesem Zugeständnis nicht ermöglicht worden zu sein. So blieb denn das Ziel doch eine eigene Straße. Der Kampf um die heutige, vom Trolleybus benützte Hörnliallee dauerte jahrelang. Als alles soweit gediehen schien, verweigerte das eidgenössische Eisenbahndepartement die Zustimmung zum Vertrag Basels mit der Badischen Staatsbahn, da bloß eine Barriere und nicht eine Unterführung vorgesehen war. Im Mai 1913 konnte dann ein den Wünschen Berns entsprechendes Abkommen unterzeichnet und anschließend die so nötige Straße, die dem Zollamt eine einwandfreie Kontrolle gewährleistete, erstellt werden. Der badische Verbindungsweg, der schon während des Weltkrieges geschlossen war, wurde 1919 anlässlich eines Bahnhofumbaus endgültig unterbrochen. 1930 erhielt das Zollamt einen Holzschopf, 1932 wurde es umgebaut und mit einem Vordach versehen. 1936 schließlich konnte ein von der Hörnliallee her zugängliches mehrstöckiges Personalwohnhaus bezogen werden. Der Verkehrszuwachs erlaubte die Beförderung zum *Hauptzollamt* auf den 1. September 1959.

Der nächsten Verlegung, derjenigen des Kleinbasler *Nebenzollamtes Wiesenbrücke*, ging ein kleines Seilziehen zwischen der Zollverwaltung und dem Basler Baudepartement voraus. Die Eidgenossenschaft hatte 1896 eine Landparzelle an der äußersten Freiburgerstraße erworben. Das Baudepartement verweigerte jedoch 1897 die Baubewilligung, weil es diese Fläche für einen späteren Straßenbau freihalten wollte. Die beiden Parteien konnten sich dann auf einen Landabtausch einigen, was den Baubeginn im Jahre 1898 und die Betriebsaufnahme im Jahre 1899 ermöglichte. Das alte Zollhaus diente sofort als Personalunterkunft. Um das Jahr 1910 wurde der Name richtigerweise in Zollamt *Freiburgerstraße* abgeändert, und 1937 erfolgte die zweite und diesmal dauerhafte Er-

nennung zum *Hauptzollamt*. Der Lastwagenverkehr, welcher die Besserstellung herbeigeführt hatte, nahm nach dem Zweiten Weltkrieg ein wohl nicht geahntes Ausmaß an. Die Zollverwaltung sah sich deshalb veranlaßt, auf bereits ins Auge gefaßte Erweiterungen zu verzichten und am gleichen Ort eine völlig neue Anlage zu erstellen. Diese war das erste Basler «Millionenprojekt» und wurde anfangs April 1955 eingeweiht. Waren- und Personenverkehr sind seither völlig voneinander getrennt. Den Lastwagen steht ein Zollhof und eine Warenhalle zur Verfügung, eine Krananlage erleichtert und beschleunigt die Kontrolle. Über der Warenhalle befindet sich ein vierstöckiges Wohngebäude. Der Ausreiseüberwachung dient ein Pavillon auf der gegenüberliegenden Seite, die Straßenbreite beträgt dort 22 Meter. Um eine einwandfreie Übersicht zu gewährleisten, wurde die Neuhausstraße gesperrt. Im Herbst 1962 folgte die deutsche Zollverwaltung mit einer großzügig geplanten neuen Zollstelle, die auch für die Schweiz von bedeutendem Nutzen ist. Das schweizerische Hauptzollamt ist als einziges Basler Straßenzollamt in den Rang einer *Inspektion* erhoben worden.

Das *Nebenzollamt Kleinhüningen* befand sich, wie schon bemerkt, bis ins zwanzigste Jahrhundert hinein in der Wohnung des vom Bundesrat auf Antrag der Oberzolldirektion gewählten Einnahmers. Von 1849 bis 1867 amtete laut Bundesblatt Jakob Boser, Dorfstraße 34, ihm folgte von 1868 bis 1907 Matthias Schultheß, Gemeindepräsident, an der Dorfstraße 56. Um die Jahrhundertwende genügte ein derartiges Amt den Anforderungen nicht mehr. 1906 begannen die Arbeiten für ein eidgenössisches Zollgebäude, Hiltalingerstraße 80, mit mehreren Personalwohnungen. Der Grenztierarzt forderte bescheiden Platz für einen Tisch und einen Stuhl. Leider verzögerte ein Bauarbeiterstreik die Bauzeit monatelang, die Eröffnung fand erst am 1. Mai 1908 statt. 1916 erhielt das Zollhaus einen Anbau und eine Brückenwaage. Beim Bau des Rheinhafenbeckens II mußte die Straße von Kleinhüningen zum Zollamt entzweigeschnitten und durch eine Überführung, die im November 1938 dem Verkehr übergeben wurde, ersetzt werden. Auf den 1. März 1958 beförderte die Zolldirektion das Nebenzollamt Klein-

hünigen, das seit dem Bestehen des Rheinhafens den Namen *Kleinhünigen-Straße* trug, zum *Hauptzollamt* mit dem neuen Namen *Hiltalingerstraße*. Ein Abkommen zwischen der Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland vom 1. Juni 1961 sah eine Gemeinschaftsanlage nach modernsten Grundsätzen vor; mit den Bauarbeiten wurde 1964 begonnen. Heute walten die Beamten beider Staaten ihres Amtes, ohne Rücksicht auf die mitten durch die Zollstelle verlaufende Grenzlinie nehmen zu müssen. Wohl kein anderes Zollamt hat nach über hundertjährigem mehr oder weniger bescheidenen Dasein in so kurzer Zeit eine derart wichtige Rolle zu spielen begonnen.

Erstaunlicherweise kam das *Hauptzollamt Riehen*, das 1881 ja ein ausgesprochen günstig gelegenes Gebäude erhalten hatte, noch vor dem Lysbüchel an die Reihe. Am 1. Juli 1902 fand der Umzug in den Neubau an der Landesgrenze statt. Die Anlage, Lörracherstraße 165, wurde 1922 durch den Kauf zweier benachbarter Gebäude wesentlich erweitert. Zwischen 1934 und 1964 ließ die Zollverwaltung vier weitere Vergrößerungen oder Umbauten ausführen.

Im alten Gebäude wurde am Tage der Verlegung an die Grenze ein *Zollbezugsposten* für die *Weil- und Inzlingerstraße* eingerichtet. Am 1. April 1903 erhielt zudem der *Bahnhof Riehen* ein *Nebenzollamt*; bisher war jeder Zug von einem Beamten des Hauptzollamtes kontrolliert worden. Der Zollbezugsposten war vor allem wegen der rasch fortschreitenden Überbauung seiner Aufgabe bald nicht mehr gewachsen. Anfangs September 1913 brachte dann das in einem Neubau bei der Wiesenbrücke eröffnete *Nebenzollamt Riehen-Weilstraße*, das auch Personalwohnungen enthält, die gewünschte Sicherheit auf der Seite gegen den Tüllinger Hügel. Am Anfang waren seine Kompetenzen ziemlich beschränkt, der Pflanzenverkehr wurde erst 1925 gestattet. Der *Zollbezugsposten Inzlingerstraße* wurde ebenfalls 1913 ins Haus Nr. 204 verlegt, wo er auch nach der Beförderung zum *Nebenzollamt* im Jahre 1923 verblieb. Wenige Wochen vor Beginn des Zweiten Weltkrieges begannen die Aushubarbeiten für das neue Zollgebäude Nr. 333 in Grenznähe und etwas abseits der Straße. Als die Baustelle wegen

der Mobilisation plötzlich im Stich gelassen werden mußte, vermochte der Regen das bereits erstellte Fundament zu unterhöhlen. Trotz dieser Schwierigkeiten konnten das Haus und das am Straßenrand erstellte Abfertigungsgebäude am 9. Dezember 1940 bezogen werden. Der Verkehr blieb allerdings noch ein paar Jahre aus.

Abschließend müssen wir unserem letzten Straßenzollamt einige Zeilen widmen, dem *Nebenzollamt Bettingen*. Hier waltete von 1849 bis 1870 Friedrich Basler im Baslerhof seines Amtes; ihm folgte Johannes Bertschmann, der Posthalter. 1873 wählte der Bundesrat Johann Jakob Bertschmann-Bertschmann und 1882, als dieser zum Zollamt Burgfelderstraße hinüberwechselte, Elias Weiß-Krebs, den letzten Privatmann auf diesem Posten. Weiß, der die Gemeinde lange Zeit im Großen Rat vertrat und Strafrichter war, bewohnte das Haus Nr. 1 beim Dorfeingang. Seit seinem Rücktritt im Jahre 1921 wird der Einnehmerdienst von einem Grenzwächter besorgt. Von 1914–20 und 1929–32 befand sich das Amt im Hause Wagner-Kuny, in der Zwischenzeit im ersten Stock des Hauses Nr. 60, in welchem der Laden des Allgemeinen Consumvereins untergebracht war. Erst 1932 erhielt es ein eigenes Gebäude, den Neubau mit der Nummer 84, seit 1957, als in Bettingen die Straßennamen eingeführt wurden, Baiergasse 84. Das Haus wurde vorläufig nur gemietet; es kam erst 1949 in den Besitz der Eidgenossenschaft. Die vom Nebenzollamt Bettingen überwachte Grenze ist für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt. Die Schließung der Zollstraße von Ruhrberg erfolgte am 1. Februar 1952 im Rahmen einer gesamtschweizerischen Reduktion der Zolleistungen wegen Personalmangels.

### Die Zollämter für spezielle Aufgaben

Bereits vor den Verlegungen gab es Zollämter, die nicht den allgemeinen, gewöhnlichen Grenzverkehr überwachten, sondern einen ganz speziellen Auftrag erfüllten. Die bereits erwähnten Bahnhofämter befaßten sich sowohl mit dem Personen- als auch mit dem Güterverkehr, das Niederlagshaus nur mit Waren. Da derartige

Zollstätten nur äußerst selten direkt an die Landesgrenze stoßen, werden sie im allgemeinen nicht zur Überwachung der Grenze herangezogen, es sei denn, sie hätten als Hauptzollamt Nebenzollämter an der Grenze vorne zu überwachen und sich somit indirekt mit diesem Problem zu befassen. Die Errichtung von Zollämtern im Innern des Landes lohnt sich für die Zollverwaltung nur, weil der Einzug von ganz bedeutenden Summen auf diesem Wege einfacher vorgenommen werden kann; selbstverständlich dient die Vereinfachung auch der zollpflichtigen Bevölkerung. Es kann hier nur darauf hingewiesen werden, daß die Zollkreisdirektion Basel nicht nur in unserer Stadt, sondern auch in Aarau, Bern, Biel und Luzern ein Hauptzollamt mit Sonderaufträgen unterhält.

Zu zahlreichen Bemerkungen geben die Eisenbahnzollämter Anlaß, da die Bauvorhaben der Bahnen und die rasch wechselnden Transportmengen immer wieder neue Anordnungen verlangten. Am 1. Januar 1870 wurde im französischen Teil des *Centralbahnhofes* eine *Hauptzollstätte für Eilgut* eröffnet; sie übt, natürlich nicht mehr im gleichen Gebäude, unter dem Namen *SBB-Eilgut* ihre Tätigkeit noch heute aus und überwacht zudem den Personenverkehr der Elsässerlinie. Die bisherige Hauptzollstätte im Centralbahnhof hieß nun *Hauptzollstätte für Frachtgut*; auch sie lebt als *SBB-Frachtgut*, jetzt im Range einer *Inspektion*, heute weiter. Am 1. September 1873 konnte die reichsdeutsche Zollverwaltung die Nachfolge Frankreichs im Centralbahnhof antreten, und zwar, wie der Bundesrat bemerkte, ausnahmsweise ohne Staatsvertrag. Damit war die gemeinsame Zollabfertigung in den beiden Basler Grenzbahnhöfen weiterhin gesichert. Nach dem Ersten Weltkrieg machte natürlich erneut Frankreich von diesem Recht Gebrauch. Wieder verschwunden ist das 1876 als Zweigbüro des Frachtgutamtes ins Leben gerufene und 1883 zur *Hauptzollstätte* beförderte Zollamt *Basel-Wolf* im damaligen Rangierbahnhof. Es wurde im August 1900 anlässlich der Verlegung des Frachtgutamtes in den neuen Güterbahnhof aufgehoben, da es nun überflüssig war. Nach einem längeren Dornröschenschlaf erstand es 1947 wieder in der Gestalt des Hauptzollamtes MuttENZ SBB. Das Eilgutamt überstand die Umbauzeit in provisorischen Unterkünften bis zum Jahre 1907.

1910 erhielt es eine Spezialabteilung für den Verkehr über Pruntrut, eine Aufgabe, welche mit dem Ersten Weltkrieg dahinfiel. Das 1932 eröffnete *Kühlhaus*, das zolltechnisch zu den Freilagern zählt, untersteht dem Frachtgutamt.

Im alten *Badischen Bahnhof* konnte die *Hauptzollstätte* 1878 einen Neubau beziehen. Am 1. Mai 1884 eröffnete die Zollverwaltung dort eine *weitere Hauptzollstätte* mit dem Namen *Rangierbahnhof BB*. Der Umzug in den neuen Bahnhof vollzog sich schrittweise. Als im Spätherbst 1905 der Güterbahnhof zur Verfügung stand, trennte man die alte Hauptzollstätte in zwei unabhängige *Hauptzollämter*, *BB-Fracht* und *BB-Eilgut*. Das letztere, welches seine vollständige Unabhängigkeit übrigens erst im Jahre 1908 erhielt, blieb immer im Personenbahnhof. Es zog mit der Eisenbahn auf den 13. September 1913 in die neue Anlage um. Die Verselbständigung des Kleinhüninger Rheinhafens ermöglichte 1933 den Verzicht auf das Zollamt im Rangierbahnhof, die verbliebenen Aufgaben übernahm das Eilgutamt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die beiden übrigen Hauptzollämter unter einer *Inspektion* vereinigt und dafür in ein halbes Dutzend zweckmäßigerer Abteilungen gegliedert. Seit 1965 dürfen schweizerische Zollbeamte gewisse deutsche Züge bereits zwischen Freiburg im Breisgau und Basel kontrollieren.

Am 2. Januar 1902 eröffneten die erst am Vortage ins Leben gerufenen Schweizerischen Bundesbahnen einen weiteren, nur dem Güterverkehr dienenden Bahnhof, die Güterstation Basel-St. Johann. Den Zubringerdienst übernahm die damals in deutscher Hand befindliche Elsässerbahn. Selbstverständlich konnten die beiden beteiligten Länder darin ein Zollamt errichten, die Schweiz das *Hauptzollamt Basel-St. Johann*. Vom 1. Mai 1912 an durfte es auch Eilgutsendungen abfertigen, weiter unterstand ihm der linksrheinische Schiffsverkehr, eine Aufgabe, von der es 1939 entlastet wurde. Es diente natürlich stets nur dem Warenverkehr, doch überwacht es gegenwärtig die Nebenzollämter zwischen Roggenburg und Benken. Über die anschließende Grenzstrecke bis nach Basel führt hingegen das Hauptzollamt Lysbüchel die Aufsicht.

Ebenfalls auf Bahngebiet befand sich seit 1861 das eidgenös-

sische *Niederlagshaus* im Centralbahnhof; seine Adresse lautete Güterstraße 21. Die Basler Kaufhauskommission, die ihm, wie wir wissen, vorher Gastrecht gewährt hatte, betrieb noch ein paar Jahre lang die daneben liegenden Lagerhäuser Nr. 23 und 25, verkaufte sie dann aber an die Centralbahn. Als die Bahnhofanlagen in den Jahren 1900 bis 1902 neu erstellt wurden, zog das Niederlagshaus nach einem Provisorium in der alten Güterhalle an die St. Jakobs-Straße, wo die Centralbahn auf ihre Kosten eine Lagerhalle mit vermietbaren Kammern gebaut hatte. Es entsprach aber auch im Neubau nur in geringem Maße den Bedürfnissen größerer Firmen, denen die verhältnismäßig kleinen Räume wenig nützlich oder gar unbrauchbar schienen. Verschiedene Berichte der nächsten Jahre klagen über die spärliche Benützung; es hatte übrigens schon am alten Ort recht schlechte Zeiten erlebt. Ende Mai 1923 brachte dann die Eröffnung des *Hauptzollamtes Zollfreilager Dreispitz Basel* eine alle Wünsche berücksichtigende Lösung. Der Name sagt nicht aus, daß es wie das Postamt Basel 23 auf Boden der Gemeinde Münchenstein liegt. Das Niederlagshaus konnte nun, nachdem die letzten Mietverträge abgelaufen waren, Ende 1927 geschlossen werden. Es hatte, nebenbei bemerkt, stets die im vorhergehenden Abschnitt erwähnten Nebenzollämter bis nach Roggenburg überwacht. Heute verfügen die Zollämter SBB-Frachtgut und Badischer Bahnhof über Räumlichkeiten, die den Bedingungen eines Niederlagshauses entsprechen, aber nicht selbständig verwaltet werden.

Der Überblick über die Rheinzollämter beginnt nicht bei den Rheinhäfen, sondern zeigt uns zuerst, wie das seit Jahrhunderten so wichtige Flößen mit dem Aufkommen der Eisenbahnen rasch zurückging und dann ganz aufhörte. Der 1849 vom Kanton übernommene Posten des *Rheinzollers* im Klingental wurde 1860 zur *Hauptzollstätte* erklärt, 1875 durch die Aufhebung des Einnehmerpostens zurückversetzt, 1887 zur *Nebenzollstätte* degradiert und 1903 aufgehoben. In den letzten Jahren forderte ein Polizist für allfällige Kundschaft einen Beamten des Niederlagshauses zur Zollrevision an.

Über die Anfänge der Rheinschiffahrt sind wir bereits orientiert. 1904 besorgte das Nebenzollamt Hünigerstraße die Kontrolle,

trat diesen Auftrag aber bald — Ende 1907 war der Geleiseanschluß vom Hafen zum Bahnhof erstellt — an das Hauptzollamt Basel-St. Johann ab. Im Jahre 1939, kurz vor Kriegsbeginn, wurde ein spezielles *Hauptzollamt Rheinhafen-St. Johann* eingerichtet. 1965 übernahm dieses, wie bekannt, das Straßennebenzollamt Hünigerstraße als Dienststelle. Die Arbeiten für den Kleinhüniger Rheinhafen begannen unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg, im Sommer 1922 fuhren die ersten Schleppkähne ins heutige Hafenbecken I. Die Zollverwaltung beauftragte das Hauptzollamt im Rangierbahnhof der Badischen Bahn mit der Schiffskontrolle. Am 1. April 1933 wurde die Hafenzweigstelle zum *Hauptzollamt Rheinhafen-Kleinhünigen* erhoben und gleichzeitig das Amt im Rangierbahnhof geschlossen. Heute steht das Hafenamts im Range einer *Inspektion*. Die Rheinhäfen Birsfelden-Au erhielten 1947 eine Mutterz untergeordnete Zweigstelle, die bereits 1950 selbständig wurde.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erforderte der rasch ansteigende Postverkehr mit dem Ausland besondere Maßnahmen. Im Jahre 1894 entstand eine Reihe sogenannter *Postzollbureaux*; die erste Zollkreisdirektion erhielt eines in Pruntrut und zwei in Basel, je eines im *Badischen Bahnhof* und im *Centralbahnhof*. 1897 meldete das Bundesblatt die Beförderung des Büros im Badischen Bahnhof zum Hauptzollamt auf den 1. April, dasjenige im Centralbahnhof blieb jedoch weiterhin dem Eilgutamt unterstellt. Die Postverwaltung ließ sich in diesen Ämtern ebenfalls nieder und bezeichnete sie als Transitämter. Das Büro im Centralbahnhof erhielt die Postfilialnummer 15, dem Amt im Badischen Bahnhof wurde die Nummer 17 zugeteilt.

Am 1. September 1913 bezog das *Posthauptzollamt* im Badischen Bahnhof einen Neubau im Bundesbahnhof, in welchem es sich noch heute befindet. Das kleinere Postzollbüro wurde bei dieser Gelegenheit geschlossen. Die Postverwaltung benützte die freigewordene Filialnummer 15 im Jahre 1931 für das neue Postamt Neuweilerstraße.

Von besonderer Bedeutung war für das Posthauptzollamt der 1. Juli 1934. An diesem Tage übergaben die eidgenössischen

Behörden die Edelmetallkontrolle der Zollverwaltung, welche ihrerseits in Basel den neuen Auftrag umgehend dem Postzollamt überband. Es gibt übrigens nur sehr wenige derartige Kontrollstellen. Der dritte Zollkreis besitzt gar keine, der erste Zollkreis befindet sich mit den fünf Ämtern Basel, Le Noirmont (früher Pruntrut), Bern, Biel und Grenchen an der Spitze. Heute steht das Basler Postzollamt im Range einer *Inspektion*.

Schließlich verlangte der nach dem Ersten Weltkrieg einsetzende Flugverkehr eine besondere Kontrolle. 1924 wurde die «mit den Befugnissen eines Hauptzollamtes ausgerüstete» *Zollabfertigungsstelle Sternenfeld-Birsfelden* eröffnet. 1927 entstand daraus das *Nebenzollamt Basel Flugplatz*; als Zollabfertigungsstelle wurde das Amt 1950 wieder geschlossen. Das *Hauptzollamt Flughafen-Basel-Mülhausen* besteht seit der Eröffnung des Flughafens, also seit dem 2. Oktober 1952. Bis dahin kontrollierten die drei Ämter Burgfelderstraße, Lysbüchel und SBB-Eilgut den bereits vorhandenen Personen- und Warenverkehr.

## Das Personal

Das Zoll- und Grenzwachtpersonal, das ja vom Schweizerbürger im Alltag nicht unbedingt mit jener Zuvorkommenheit behandelt wird, mit der er die Vertreter seiner Heimat am ersten August hochleben läßt, verdient es durchaus, daß wir ihm noch einen besonderen Abschnitt widmen, auch wenn verschiedene Bemerkungen nicht nur für den Kanton Basel-Stadt Gültigkeit haben oder bereits andernorts festgehalten worden sind. Wer sich noch eingehender mit Zoll- und Grenzwachtfragen befassen möchte, findet äußerst reichhaltiges Material in der gediegenen, seit bald fünfzehn Jahren von der Oberzolldirektion herausgegebenen «Zollrundschau». Hauptsächlich Personalprobleme behandelt das im Basler Wirtschaftsarchiv zur Verfügung stehende Blatt «Der Zöllner», das dreisprachige Organ des Verbandes Schweizerischer Zollangestellter.

Bei der Hauptaufgabe, dem Einzug der Zollgebühren, stößt das

Personal auf die gleichen Schwierigkeiten wie irgendeine andere Steuerbehörde. Nur ist die Arbeit beim Zoll deswegen noch etwas schwieriger, weil der Kontakt mit den Zollpflichtigen viel häufiger direkt, von Person zu Person, stattfindet und nicht wie bei anderen Steuerbehörden vorwiegend schriftlich.

Daß dem Schmuggel im Raume Basel von Anfang an besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden mußte, geht aus verschiedenen Geschäftsberichten des Bundesrates hervor. Der Schmuggel führte schließlich auch zum Entschluß des Bundes, eidgenössische Grenzwachter einzusetzen, was nicht auf ein Mißtrauen der Basler Polizei gegenüber, sondern auf den Wunsch nach einer massiven Personalvermehrung zurückzuführen war. Die Berichte des Bundesrates lassen jedoch den Schluß zu, daß unsere Landesecke trotzdem nicht zu den gefürchtetsten Grenzgegenden gehört, besonders was die Sicherheit des Personals betrifft, das ja stets einer gewissen Lebensgefahr ausgesetzt ist. Von besonderer Bedeutung ist für Basel der bundesrätliche Bericht des Jahres 1901, weil er sich eingehend mit einer Klage des Hauptzollamtes Lysbüchel befaßt. Das Zollgesetz schrieb bekanntlich vor, es sei das Bruttogewicht zu verzollen. Unser Zollamt stellte nun fest, daß eine Reihe von Basler Firmen in St. Ludwig ein Magazin mietete. Die in die Schweiz einzuführenden Waren wurden darauf stets dorthin bestellt, dort ausgepackt und mit möglichst wenig Tara auf Fuhrwerken über die Grenze geführt. Ob mit dieser Methode wirklich wesentliche Ersparnisse erzielt werden konnten, wird im Bericht leider nicht erwähnt.

Vielen Leuten ist nicht bekannt, daß die Zollverwaltung auch zahlreiche Nebenaufgaben erfüllen muß. Die Grenzüberwachung dient ja nicht nur dem Geldeinzug und zur Ermittlung derjenigen, die diese Gebühren nicht bezahlen wollen, also zur Verhinderung des Schmuggels. Sie ist zugleich allen Polizeiverwaltungen eine äußerst wertvolle Hilfe, auf die nicht nur die Kriminalabteilungen, sondern auch diejenigen Ämter angewiesen sind, die sich mit Einwanderern, ausländischen Arbeitskräften oder Flüchtlingen befassen. Die Statistiker holen bei der Zollverwaltung sehr viele Zahlen. Zu den kleineren Aufgaben gehören etwa die Kontrolle der Grenz-

steine, die zum Beispiel am Abhang des Tüllinger Hügels ins Rutschen kommen können, oder die Aufsicht über die Fischerei in unseren Gewässern. Auf einen einmaligen, ganz speziellen Auftrag weist ein Inserat in den «Basler Nachrichten» vom 14. September 1868 hin. Die Schweiz mußte, da sie der sogenannten Lateinischen Münzunion beitrug, das 1850 und 1851 geprägte Silbergeld zurückziehen und durch solches einer anderen Legierung ersetzen. Das Inserat teilt nun der Bevölkerung mit, der Umtausch werde in Basel von allen Postkassen, allen Hauptzollstätten und den Nebenzollstätten Wiesenbrücke und Kleinhüningen besorgt.

In Kriegszeiten spielte der Beobachtungsdienst des Grenzwachtkorps stets eine äußerst wichtige Rolle. Als das Schweizervolk 1936 mit der Überzeichnung der Wehranleihe den Willen zur Verteidigung des Landes so eindrücklich kundtat, waren die Zollämter bereits mit damals sehr modernen leichten Maschinengewehren und einem reichlichen Vorrat an Munition versehen. Im Mai jenes Jahres fanden zwischen Riehen und Laufenburg Grenzschutzübungen mit Grenzwächtern und Truppen statt. Für Einzelheiten über die Zollämter während der beiden Weltkriege sei auf die Basler Neujaarsblätter von Dr. Fritz Grieder (Nr. 135, 1957) und Paul Wild (Nr. 136, 1958) hingewiesen, die Basels Geschichte in diesen Jahren schildern und auch auf besondere Vorkommnisse an der Grenze zu sprechen kommen.

In diesem Zusammenhang muß wohl erwähnt werden, daß der in der Art der Soldaten uniformierte Grenzwächter, bis zum Ersten Weltkrieg also blau und nachher feldgrau, nicht dem Militärdepartement unterstellt ist; er wird in selbständigen Kursen ausgebildet. In den ersten Jahren trug er als Waffe den Yatagan, eine Art von Säbel. Schon vor dem Ersten Weltkrieg wurde der Karabiner eingeführt; dieser machte dann einer etwas handlicheren Schußwaffe Platz. Während des Zweiten Weltkrieges mußte der Grenzwächter allerdings wieder zum Karabiner greifen. Am 22. Juni 1922 berichtete die «National-Zeitung» über die soeben eingeführte Verwendung von Hunden. Das nicht dem Grenzwachtkorps angehörige Zollpersonal ist wie die übrigen Beamten der eidgenössischen Departemente militärdienstpflichtig.

Während des Zweiten Weltkrieges erhielten einige im Kantonsgebiet liegende Straßenzollämter, die sozusagen keine Passanten mehr zu kontrollieren hatten, den Auftrag, die Geschichte ihrer Zollstätte zu erforschen und niederzuschreiben. Dieser Befehl ist mit viel Liebe und Sorgfalt ausgeführt worden. Die hand- oder maschinengeschriebenen, zum Teil reich mit Kartenskizzen und Bildern illustrierten Bücher enthalten wertvolle Einzelheiten und haben die Abfassung der vorliegenden Übersicht erleichtert. Da sie zum Teil bis in die Gegenwart hinein nachgetragen worden sind und noch jetzt gültige Dienstvorschriften enthalten, stehen sie leider, aber begreiflicherweise, der Öffentlichkeit noch nicht zur Verfügung. Es ist zu hoffen, die Zollverwaltung werde sie in späteren Jahren, zum Beispiel anlässlich einer Jubiläumsfeier, mit berechtigtem Stolz irgendwo ausstellen.

Der Verfasser möchte nicht abschließen, ohne den Beamten der Oberzolldirektion in Bern und der Zollkreisdirektion in Basel recht herzlich dafür zu danken, daß sie ihn freundlich beraten haben, die im Bundesarchiv liegenden Zollakten bereitstellen ließen und in Basel keine Mühe scheuten, noch offene Fragen abzuklären.

*Schweizerisches Bundesarchiv:* Zollakten 176; 182-6; 285; 207-12, ab 1897 50-69, ab 1906 120-150.

*Zollkreisdirektion Basel:* Chroniken und verschiedene Aktenstücke.

*Staatsarchiv Basel:* Bau: Q 2, P 16, BB 52, 188; Staatsurkunden: Kaufverträge; Zoll: A 1, A 5, E 1, E 2.

*Gedruckte Quellen:* Geschäftsberichte des schweiz. Bundesrates 1849-1966; Bundesblatt, Stichwörter Zollwesen und Bauten 1849-1966; Verzeichnis der Zollämter vom 1. 7. 1966.

*Literatur:* Zollrundschau, Der Zöllner, Artikel aus der Basler Presse, Basler Neujahrsblätter (im Text zitiert), Adreßbuch der Stadt Basel.