

Die Verkehrswege

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Neujahrsblatt / Gesellschaft zur Beförderung des Guten und Gemeinnützigen**

Band (Jahr): **112 (1934)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

III. DIE VERKEHRSWEGE.

Man ist es gewöhnt, als ausschlaggebendes Moment für die Entwicklung Basels *seine Lage* allein hinzunehmen. Am südlichen Rande jenes aus Urzeiten stammenden Grabens gelegen — welcher eine gewaltige Gasse nordwärts durchs Gebirge brach —, hatte es zudem noch einen breiten schiffbaren Strom zur Verfügung, den urtümlichsten Verkehrsweg. Über die verhältnismäßig sehr leicht zu überwindenden Sundgauerhügel entstand die Verbindung mit dem weiten Talweg der Saône und Rhône bis ans Mittelmeer. Etwas mühevoller war die rückwärtige Verbindung über die Jurapässe, die indessen doch das breite und hochgelegene Mittelland zu erschließen vermochte.

Freilich dürfen wir das nicht nur gerade für unsern Punkt am Rhein in Anspruch nehmen, sondern müssen bedenken, daß dieselben Vorteile etlichen weiteren Punkten in Rheinnähe stromabwärts und stromaufwärts zukommen konnten. Wir brauchen nur daran zu denken, welche Rolle Augst spielte, als Basel noch kaum mehr an Verkehrsanlagen beher-



Basels Lage am Rheinknie.

bergte als einen Stall für Pferdewechsel und eine Fähre über den Rhein. Das stolze Augusta nahm in der Tat eine von der unsrigen kaum verschiedene Lage ein und spielte im alten römischen Straßennetz des Kontinents eine Rolle, die derjenigen unseres heutigen Basel im Verhältnis vergleichbar wäre. Und wenn ich sagte: „Baumeister und Könige gehören zusammen“, so haben die Augster gar einen Kaiser für sich gehabt. Das Wesentliche liegt jedoch eben in unserer Frage: „*Wer ist der König, dessen Geist, Willen und Sinn der Baumeister durch seinen Sinn und Willen sichtbaren Ausdruck gibt?*“ Das wahre, hohe Bauen ist Erbauen, Erschaffen, Arbeit am großen Werk der Menschheit. Aufstieg, Glanz und Prunk des

kaiserlichen Rom haben nicht so lange gedauert, wie das Schritt für Schritt beharrlich sich aufbauende Wachsen unserer kleinen Stadt. Obwohl Augusta Raurica nie einen geschlossenen Mauergürtel sah, war es doch ausgesprochen Militärstadt und lebte vom Militär, was von Anbeginn immer nur so viel heißen hat und nie anders heißen wird als: „Von der Hand in den Mund“. Ihr Handel war *Verbrauch*, nicht Förderung, und somit ein Scheinhandel. Das Verschwinden der Stadt mit dem Abzug des Militärs war daher zwangsläufig. *Augusta* hat seine Lage nicht verwertet und seine Möglichkeiten nicht ausgenützt noch ausgebaut, sondern hat bei aller Größe und allem Glanz eng und selbstisch nur sich selbst gelebt, eine richtige und regelrechte Kolonialstadt, in der des Mutterlandes Geist und Wille sich nur noch äußerlich in Anlage und Durchführung der Bauten auszudrücken vermag, ohne daß der Geist der Bewohner sich darum in jene Höhen aufzuschwingen vermöchte. *Basilea* ist so gut sein Gegenstück, daß wir nach keinem fernern und größern Beispiel zu suchen brauchen. Wohl nimmt es Teil als echtes Kind seiner nähern Umwelt am Pulsschlag der Zeiten und wechselt dementsprechend zwischen Weltweite und kleiner Enge. Wenn sich dieser Wettstreit auch noch ausdrückte in Anlage und Ausbau seiner Festungswerke, so war sein Charakter und Grundbestreben inmitten der quirlenden Welt doch schon von Anbeginn an festgelegt. Dieser *sein* Geist ist von seinen Biographen bislang eigentlich erst und besonders für seine kulturell bis jetzt am auffälligsten gemachte Zeit, die Reformation, herausgehoben worden: *Der obsiegende Wille, über Heimat und Volk zur Menschheit gelangen zu wollen durch friedliche und fördernde Mittel*. Er mußte aber seinen nachhaltigsten und deutlichsten Ausdruck eigentlich in sich selber finden, in seinem innersten Wesen, will heißen in Handhabung und Ausbau des Verkehrs, der Verkehrsmittel und der Verkehrswege. Hier ist der Inbegriff desjenigen Lebens und Glaubens zu suchen und zu sehen, das ein Volk in sich selbst und mit andern Völkern zusammen erlebt. Weltweite und Enge des geistigen Gesichtes werden hierin für jeden sichtbar, der willens ist, wissend zu schauen. Und trotz dieses ewigen Spiels erkennen wir aus der Urzeit herauf immer deutlicher, wie es nichts von außen her ist, weder Lage noch Kaiser, das uns hilft und wachsen läßt, sondern *daß es aus uns herauskommen muß. Wir sind der König, und die Frage ist: „In welchem Geiste bauen wir?“* Ein gesunder Geist hält aus und setzt sich durch in der schwierigsten Lage, in hartem Gebirg, in Sand und Öde. Und ein öder Geist verkommt in der günstigsten Lage, in reichen Strichen und am vollen Strom.

Wenn wir so auch erkennen, daß nicht das Leben und die Umstände allein den Geist formen und bestimmen, so werden wir aus dem Verlauf der ganzen Entwicklung dennoch bescheidenlich erkennen müssen, wie auch der Geist nicht ohne weiteres und ungestüm die Umstände und das Leben zu formen, zu bewältigen und zu bestimmen vermag. Aber wir werden dennoch den frohen Schluß gewinnen, der uns auch in unsern schweren Erdentagen *das Vertrauen und die Zuversicht in die Zukunft* erhält und stärkt; und der ist: *daß sich der Geist am Leben formt, an ihm und mit ihm wächst, und es wiederum durch sich wachsen macht.*

In diesem Sinne und mit dieser Absicht ist es, daß wir an die praktische Betrachtung der Verkehrswege unserer alten Stadt und ihrer Nachbarschaft herantreten.

In Urzeiten war wohl der gesuchteste und geschätzteste Verbindungsweg auf lange Strecken und für Lasten das *Wasser*, bei uns also der *Rhein*. Es kann nun aber nicht anders sein, als daß die innigste Verbindung besteht zwischen der Benützung des Stromes als Verkehrsweg und den übrigen Zweigen der Wasserwirtschaft und des Wasserhaushaltes der Stadt, als da sind: Trink- und Brauchwasserversorgung, Beseitigung der Abwässer und Wasserkraftnutzung durch Umsetzung in irgendwelche maschinelle Kraft. Das ist aber

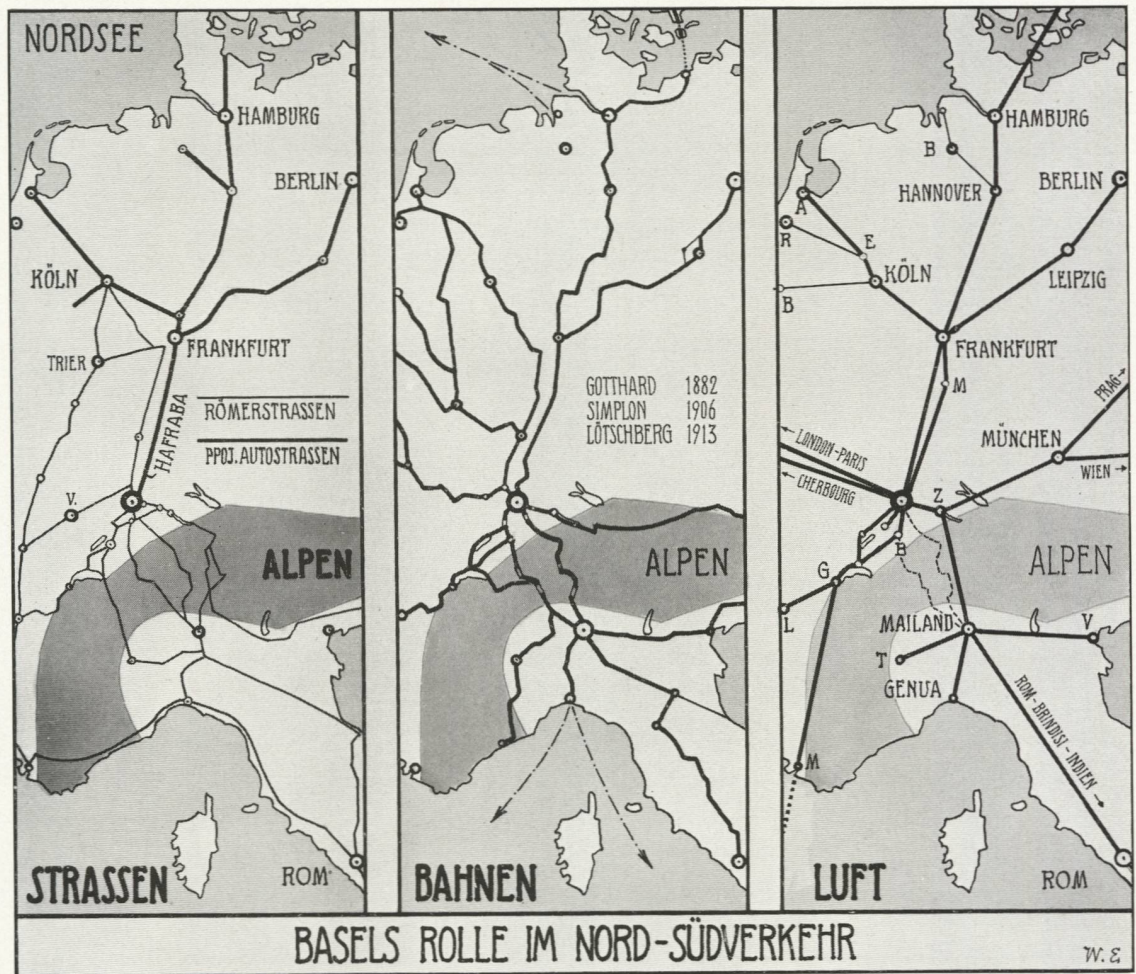


Abb. 39.

ein so weitschichtiges Gebiet, daß es in besonderer Betrachtung als ein in sich geschlossenes Gebiet durchgangen werden müßte, um alsdann auch in ihm wiederum das Bild jenes Geistes zu finden, wie ich es im allgemeinen für das Wesen des Verkehrs skizziert habe.

Wir gedenken des Stromes somit nur noch nebenbei, wo unbedingt nötig, und wenden uns dafür seiner großen Ergänzung zu, der *Landstraße*.

Durch 2000 Jahre hindurch ist die Landstraße für unsere Stadt in ihrer ganzen Anlage und ihrem ganzen Ausbau bestimmend gewesen und hat sich bis nahe an unsere Tage so unverändert erhalten, daß sie der Mehrheit der Geister als etwas unabänderlich Gegebenes erschien. Sie hat der Stadt in der Tat ihr Gesicht gegeben, das Gepräge durch die Jahrhunderte herauf. Die beiden großen Welthandelstraßen rechts und links des Rheines vom Nordmeer herauf treffen in ihr zusammen; und vereinigt ziehen sie weiter als eine große Straße über den Jura gegen das gewaltige Alpengebirge tief in der Schweiz und darüber hinweg bis hinunter an das Mittelmeer im Süden. Mitten durch unsern ganzen Erdteil hindurch schneidet dieser riesige Straßenzug und sammelt in sich auf seinem ganzen Laufe alles von

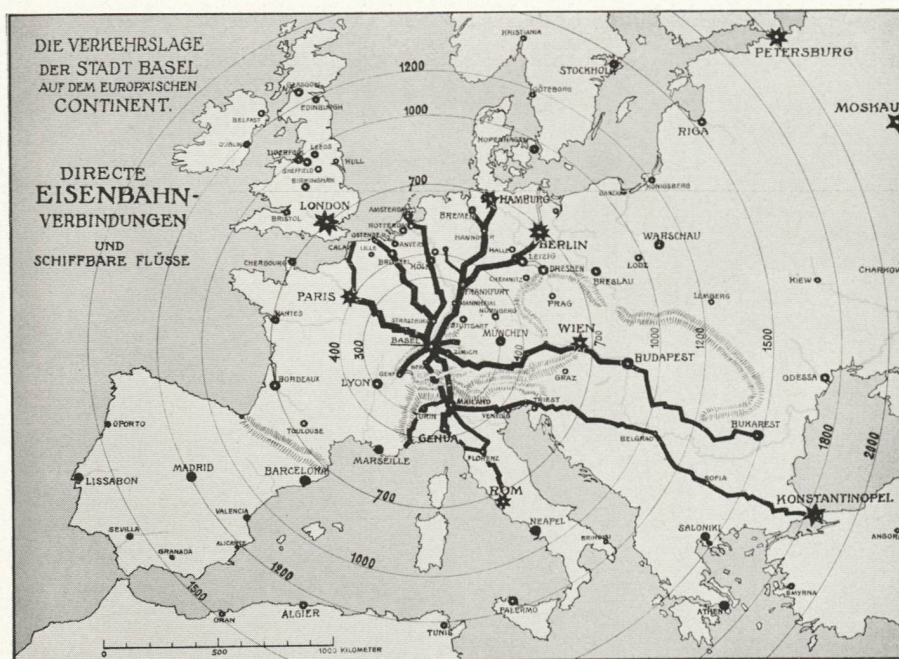


Abb. 40.

links und rechts her und treibt es von Meer zu Meer und preßt es auch wiederum durch tausend kleinere Arme hinaus in die weiten Gebiete zu beiden Seiten. So durchflutet der Handel unsere alte Welt wie das Blut einen Riesenleib; seine Hauptschlagader ist dieser Straßenzug Nord—Süd; und an seinem wichtigsten Punkte liegt unsere Stadt. Dieser uralte Straßenzug hat etwas so Zwingendes an sich, daß auch der Ausbau von Linien für das moderne Verkehrsmittel des Autos im Grunde genommen nichts anderes darstellt als die Infiltration der Moderne in das alte römische Straßennetz. Der Anbruch der modernen Verkehrstechnik, die Eisenbahn, zog wohl Waren und Menschen von den Straßen ab, mußte aber notwendig ihrem Streckennetz Charakter und Verteilung des alten Straßennetzes zu Grunde legen. Wir haben hier im Bild (Abb. 40) die Hauptlinien vor uns, auf welchen heute durch direkte Wagen die Verbindung hergestellt wird; die Übereinstimmung der beiden Netze samt der zentralen Lage Basels darin ist evident. Nicht durch die Landschaft in hohem Maße gebunden ist der Luftverkehr, abgesehen von der heute noch wichtigen Forderung nach günstigen Lan-

dungsstellen. Er hat aber nicht neue große Verkehrszentren entstehen lassen, die speziell durch ihn bedingt gewesen wären, sondern er schließt sich, wie vor ihm schon die Eisenbahn, den historisch entstandenen Verkehrsrichtungen und Verkehrszentren an. Auffallend ist, wie schon die Bahnen in den Alpen ein weniger großes Hindernis finden als in der Frühzeit die Strassen. Es ist anzunehmen, daß die Alpen durch den Flugverkehr in der Zukunft einmal leichter überwunden werden, als dies heute noch der Fall ist. Für die beiden noch empfindlichsten Hemmnisse der Luftfahrt, *die Nacht und das Hochgebirge*, kommen die Eisenbahnen erfolgreich zu Hilfe durch das Einschalten des *Nachtverkehrs* und durch ihre rasche und gefahrlose Traversierung der Alpen.

Quer zu dieser Hauptrichtung, dem Nord-Süd des Welthandels, laufen von allen Seiten die kleinen Zufahrtsstraßen, auf denen der Stadt aus der Umgebung das zufließt, was sie selber zum Leben und Bestehen braucht (siehe Abb.20). Alle diese kleineren Straßen streben darum endgültig der Innerstadt und dem Marktplatz zu, wo sich die Stadt eben ihren Lebensunterhalt kauft. Infolgedessen müssen Punkte entstehen, wo der große Außenhandel und der kleine Innenhandel sich kreuzen und sich schließlich eng vermischt durch dieselben Straßen pressen müssen. Aus diesen zwei Umständen formt sich das engere Stadtbild von Anbeginn bis heute. Verändert haben sich nur die *Verkehrsmittel und die Größe des Verkehrs*, aber gerade darin liegt die Ursache der allmählich entstandenen großen Verkehrsschwierigkeiten, die heute in unserer Innerstadt nur noch mit größter Mühe zu bewältigen sind.

Über 1800 Jahre lang waren der sogenannte „*Rollwagen*“ und das *Rheinschiff* die einzigen Verkehrsmittel für Menschen und Waren, abgesehen von dem nie sehr bedeutenden *Reit- und Tragverkehr*. In dieser ganzen langen Zeit hat man nicht einmal große Verbesserungen an diesen beiden Verkehrsmitteln zustande gebracht. Rollwagen und Rheinschiff dienten dem großen Handel und besorgten den Fernverkehr. Rollwagen dienten aber auch dem Nahverkehr für die Versorgung der Stadt.

Anfänglich war Basel eigentlich eher eine Art Endpunkt der Welthandelslinie, von welchem aus man mühselig ins bergige, wilde Hinterland gelangte und schließlich am unübersteiglichen Walle der Alpen zum Stehen kam, als wäre hier das Ende der Welt (siehe Abb.24). Als ein solcher *Endpunkt* menschlicher Gesittung und Bildung hätte die Stadt nie zu der hohen Bedeutung emporsteigen können, die sie heute einnimmt. Erst als die Römer die Alpen wegbar gemacht hatten fern von uns, konnte der Aufschwung beginnen am Rhein. Zum Glück für uns geschah dies schon in sehr früher Zeit. Von da an wuchs und stieg Basel beständig und unaufhaltsam trotz Unglück und Hindernissen. Es war Durchgangsort und Mittelpunkt geworden schon in der Frühzeit des alten Welthandels quer durch den Erdball von Meer zu Meer, ein Tor und Sammelplatz für friedlichen Austausch. Mit Recht nennt man es heute noch: „Das goldene Tor der Schweiz“.

Abbildung 41 ist ein Bild aus der Frühzeit der Straße; es sind Karrengeleise im Felsboden an der Krähegg, wo die Paßstraße bei Langenbruck über den Jura führte. Die Stelle wurde aus der Römerzeit bis hoch ins Mittelalter hinauf befahren. Ähnliche Spuren des Wagenverkehrs

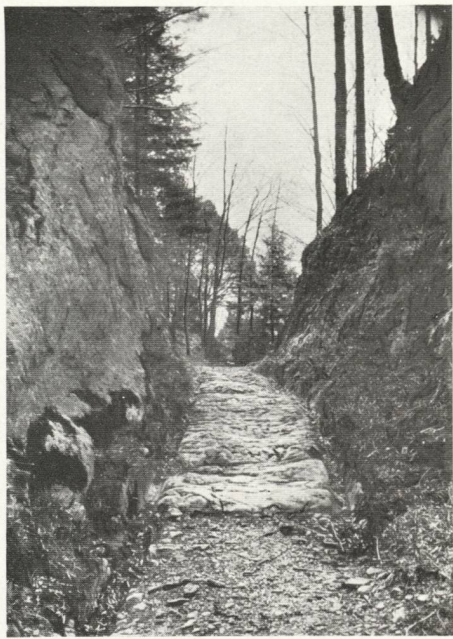


Abb. 41. Römerstrasse bei Langenbruck.

sind auch auf andern schweizerischen Pässen festgestellt worden. Man nimmt mit Recht an, daß diese Geleise durch das ständige Passieren an derselben Stelle ausgefahren worden sind im harten Untergrund.

Trotz dieser anscheinend primitiven Technik dürfen wir nicht vergessen, daß schon die Römer

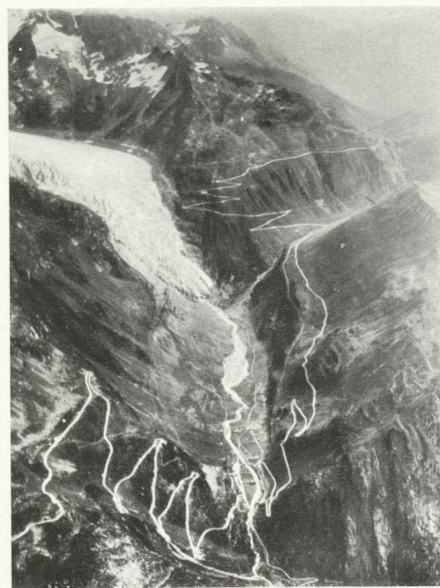


Abb. 42. Alpenübergänge Grimsel und Furka.
(Photo Ad Astra)

ihre Straßen mit ausgedehnten Kunstbauten über die Alpen führten, soweit die Paßstellen nicht zu hoch und damit für Wagenverkehr und besonders *Winterverkehr* zu schwierig waren. Die Neuzeit vor der Eisenbahn hat für den *Postverkehr* mit ungeheurem Aufwand wunderbare Kunststraßen durch die Alpen geführt. Wir sehen zum Beispiel im Vordergrund unseres Bildes (Abb. 42) die Grimselstraße auf Gletsch niedersteigen und jenseits die Furka sich gegen den Hintergrund zu und neben dem Rhônegletscher hinaufwinden. Nachdem ihnen die Eisenbahn für lange Zeit alles Leben entzogen hatte und sie fast völlig verödet liegen ließ, ist auch auf ihnen durch den *Motorfahrzeugverkehr* ein neuer, starker Verkehrsstrom entstanden, zu dessen Sicherung und Förderung mit großen Mitteln Korrekturarbeiten durchgeführt werden im ganzen Gebiet der *Alpenpässe*.

Das umwälzendste Verkehrsmittel, welches eigentlich erst das Mittelalter abschloß und die *Neuzeit* sich eröffnen ließ, war indessen die *Eisenbahn*. Die Basler haben ihr nicht Tür und Tor geöffnet, sondern vielmehr ein neues Tor erbaut, welches sofort nach Ein- oder Ausfahrt eines Zügels durch ein starkes Eisengitter versperrt und bei Anbruch der Dunkelheit vom Nachtwächter geschlossen wurde (Abb. 43).

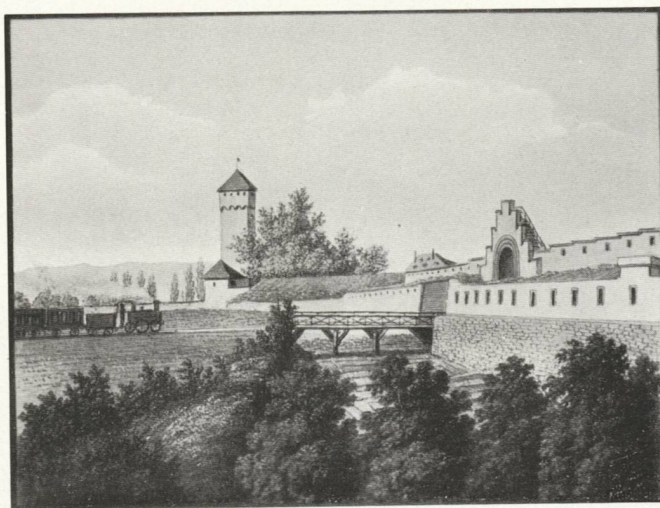


Abb. 43. Einfahrt der französischen Bahn in die Stadt.
(Staatsarchiv)

Kleinliche Angst erstellte hier mit knorzigem Mitteln eine übrigens in ihrem ganzen Ausbau unzulängliche Verteidigungsanlage. Sie ist das Symbol für den noch bedenklicheren Zug beschränkter Selbstsucht einer Bürgerschicht, die sich noch einmal für zünftische und ständische Vorrechte zur Wehr setzte gegenüber jener uns heute selbstverständlichen Einrichtung, die wir als die *Gewerbefreiheit* bezeichnen, und ohne die der neuzeitliche Ausbau und Aufschwung unserer Stadt ganz undenkbar gewesen wäre.



Abb. 44. Der französische Bahnhof in Basel auf dem Areal der heutigen Strafanstalt 1844–1860.
(Staatsarchiv)



Abb. 45. Ehemaliger Zentralbahnhof 1860–1902.



Abb. 46. Alter Badischer Bahnhof 1855–1913.

Das neue Verkehrsmittel erhielt seinen ersten Bahnhof unmittelbar hinter jenem putzigen Törlein (Abb. 44). Aber der eiserne Weg mit seiner unendlich rascheren und bequemeren Beförderung von großen Waren- und Menschenmengen bot dem Handel und dem Verkehr so gewaltige Vorteile, daß zunächst Land und Wasserstraßen bei uns verödeten. Bald waren weitere Bahnen und Bahnhöfe beschlossen und für notwendig befunden worden.

Wir sehen auf Abb. 45 den ersten definitiven Schweizerbahnhof, den sogenannten Zentralbahnhof, und den alten badischen Bahnhof, auf dessen Areal sich jetzt die Mustermesse erhebt (Abb. 46). Noch dauerte es einige Zeit, bis man sich dazu entschließen konnte, die *getrennten Bahnhöfe* zu verbinden durch den Viadukt im Jahre 1860 und die Eisenbahnbrücke auf der Breite im Jahre 1873.

Schließlich wurde auch noch anno 1878 bei Hünigen eine Eisenbahnbrücke über den Rhein erstellt.

(Abb.47). Wie einst in den Anfängen des Straßennetzes, geschah es auch jetzt wieder bei der Eisenbahn, daß erst die *Überwindung der Alpen* unsere Stadt zu einem *Knotenpunkt* machte und damit in ihrer Bedeutung um vieles hob. Wir vermögen Entwicklung und Abstand des neuen Geistes von seinen Anfängen her eigentlich erst deutlich zu ermessen, wenn wir uns neben diesen grandiosen Kunstbauten vollendeter Technik noch einmal das krämerhafte, nachtwächterbewachte Eisenbahntörlein vergegenwärtigen. Neben den kleineren, obwohl ebenso nötigen Juradurchstichen interessiert uns vor allem der Durchschlag des Hauptalpenmassivs, der erst in der Neuzeit unsere Stadt wiederum diejenige Rolle einnehmen ließ, die sie einstmals in ferner Vorzeit zu Beginn der Landstraßenepoche einnahm, sobald einmal die Alpen sicher überschritten werden konnten. Die Emporführung des Bahntracés über eine Anzahl von Talstufen hinauf mittelst der eleganten Lösung durch Kehrtunnels und ein ebensolcher Abstieg auf der Südseite sind technische Weltberühmtheiten geworden. Außerdem erschließt diese Führung gerade die wundervollsten und intimsten Reize dieser Hochtäler dem entzückten Auge des Reisenden und hat die Fahrt auch landschaftlich außerordentlich berühmt und begehrt gemacht. Seit der Durchführung der Elektrifikation genießt man alle diese Wunder frei von jeglicher lästigen Störung durch Rauch, Ruß und Gerüche. Für den Ingenieur maßgebend war freilich in erster Linie und ursprünglich der Kostenpunkt: Jedes Gebirge ist an seiner Basis bedeutend breiter als auch nur schon in einer mäßigen Höhe. Gelingt es der Bahn somit, möglichst weit hinaufzuklettern, so wird um das die teuerste Baustrecke, der eigentliche Tunnel, weitgehend verkürzt. Dem arbeitet jedoch ein anderes Prinzip entgegen, das der Bahningenieur nicht außer acht lassen darf: Je mehr die Bahn sich innerhalb der winterlichen Schneegrenze auf offenem Tracé bewegt, desto größer ist die Lawinengefahr auf langen Strecken und desto mehr Mühe und Kosten verursacht die Freihaltung der Strecke von den

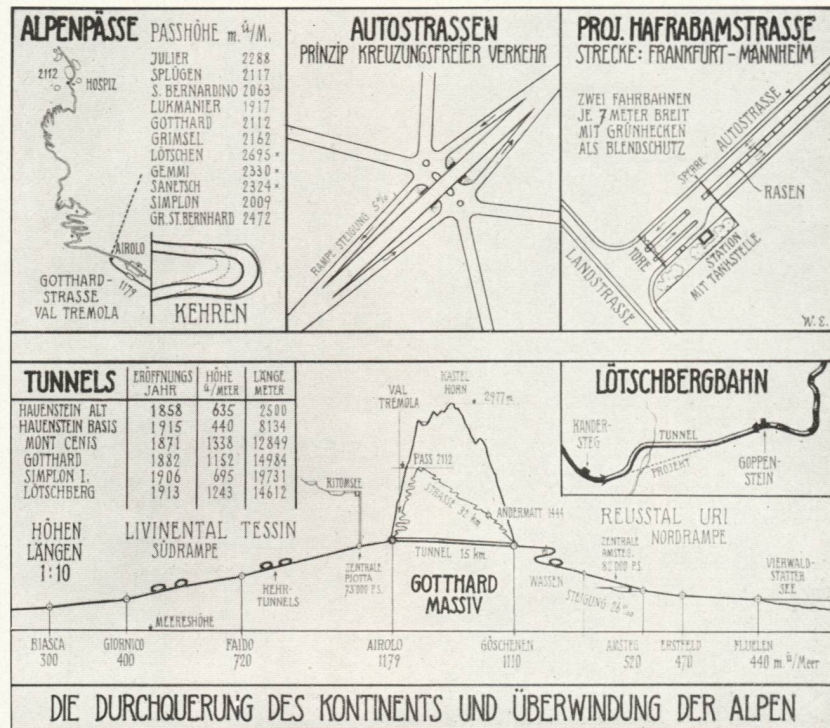


Abb. 47.

winterlichen Schneemassen. Zahlreiche Sicherungsbauten gegen niedergehenden Steinschlag, gegen Wildbäche und lange Galerien durch Lawenrevier säumen daher den ganzen Weg der Bahn nördlich und südlich der Alpen innerhalb der Gefahrenzone. Die Wahl der Kulminationshöhe für das eigentliche Tunneltracé wird somit ebensowohl durch wirtschaftliche wie durch technische Berechnungen bedingt: Die Sicherung des offenen Bahnkörpers darf nicht so hoch zu stehen kommen wie der laufende Meter Tunnelbau. Für neuere Tunnel kommt noch mehr als für die alten in Betracht, daß ein Tunnel auch noch möglichst eine *Verkürzung der Strecke* und damit ein Zeitgewinn für den Transport sein muß. Deshalb hat man zum alten Hauensteintunnel einen neuen Basistunnel bauen müssen und als direkten Zugang zum Simplon den Lötschbergtunnel. Dieser letztere zeigt die Tücken des Gebirges, indem neben ungemein vielen, anfänglich nicht in so hoher Zahl erwarteten Kunstbauten sogar der Haupttunnel innerhalb des Gebirges durch ein unüberwindliches Gefahrengbiet von seinem geraden Tracé abgedrängt und zu einer großen Umfahrung durch sicheres Gestein gezwungen wurde. Trotz der heutigen Unklarheit in der Konkurrenzierung der Bahnen durch die *Kraftfahrzeuge* ist doch hervorzuheben, daß die Bahnen für *Massentransporte* ihre Rolle behalten werden. Der Aufschwung des Betriebes auf den alten Pässen und der damit verbundene neuerliche Wiederausbau

derselben, sowie auch die Projekte für großen Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen haben vorderhand noch im wesentlichen mehr nur touristischen Einschlag. Wir wollen sie aber gerade deshalb als länder- und völkerverbindende Elemente im Sinne einer Verständigung der Geister betrachten und nicht außer Augen lassen.

Wie sehr die Eisenbahn erst den eigentlichen Schritt in die Neuzeit für unsere Stadt darstellt, ersehen wir deutlich aus der Entwicklung, welche die Stadt seither genommen hat. (Abb. 48). In den Anfängen wandten sich selbstverständlich zuerst diejenigen Verkehrsstrecken dem neuen Verkehrsmittel zu, die den technischen Unterbauten möglichst geringe Schwierigkeiten entgegensetzten. So kam auch zu uns die Bahn zuerst aus der ur-alten *Rheinebene*. Nach ihrer Weiterführung ins Hinterland fing sie auch die rechtsrheinische Strecke ein und verband zuletzt die beiden Hauptstränge.

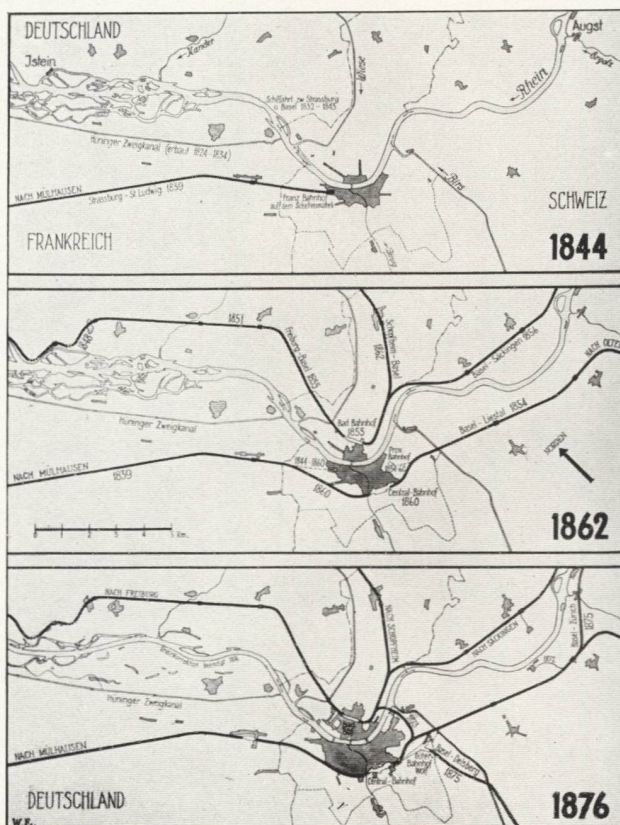


Abb. 48. Entwicklung der Eisenbahnlinien.

Im Verhältnis zur Größe der Stadt nehmen die Bahn- und Verkehrsanlagen heute einen so großen Raum ein wie bei keiner andern Stadt (Abb.49).

Sie nehmen auf *allein städtischem* Boden 245 ha ein, überdecken aber als Gesamtheit ein Gebiet von 465 ha, wobei das Hafenbecken und der Flugplatz nicht mitgezählt sind (Abb.50). *Diese außerordentliche Verkehrsansammlung um diesen ursprünglich geringen alten Kern herum erklärt sich einzig aus jenem eigentümlichen Zusammenspiel von Lage und Geist der Stadt.*

Sie ist als gewachsenes Ganzes aus dem Werden von Natur und Mensch zu diesem schließlich so harmonischen Zusammenspiel gekommen, und in dieser Fassung *einzig* im Kontinent und darin doch wiederum spezifisch baslerisch: ein gegebenes Weltvorbild für das *Resultat aus dem Durchbringen und Obsiegen des friedlichen Gedankens auf dem Wege zu Prosperität und Macht.*

Unter der Herrschaft der Eisenbahn ging der große Pulsschlag des Welthandels noch den ursprünglichen Stadträndern entlang und gab daher die Innerstadt zunächst noch für die Wagen des kleinen Innenhandels frei. Gleichzeitig aber wuchs nun durch den neuen Aufschwung die Bevölkerungszahl so rasch und gewaltig an, daß man auf eine Beschleunigung und Verbesserung der Zufuhren für die Eigenbedürfnisse bedacht sein mußte. Daran half die Eisenbahn zwar etwas mit, indem sie es durch Seitenlinien ermöglichte, auch von weiter her in kurzer Zeit große Warenmengen für den Verbrauch der Stadt zu beschaffen. Bedeutet aber schon für die Wagen ein weiterer Beschaffungsweg bald einen fühlbaren Kostenzuschlag, so bedeutet für die Menschen ein langer Weg zur Arbeitsstätte vor allem einen fühlbaren Zeitausfall nebst allen seinen unangenehmen Folgen. Alle die vielen neu herbeigezogenen Leute mußten irgendwo möglichst nahe dem Stadtkern wohnen. Doch ließ sich nicht hindern, daß die Baufläche der Stadt sich immer weiter ausdehnte und damit der Weg zur Arbeitsstätte für viele doch länger und länger wurde. Man mußte *Straßenbahnen* bauen in alle Viertel und *Überlandbahnen* in die umliegenden Ortschaften hinaus (Abb. 51).

Der Anfang dazu entstand aus der Initiative einer privaten Gesellschaft, wie dies ähnlich bei allen derartigen Unternehmungen — die wir heute für staatlich zu halten gewohnt sind — anfänglich der Fall gewesen ist. Es war eine Art kleiner Omnibus, von Pferden gezogen, und ohne Schienen oder Unterbau; er verband den Zentralbahnhof mit dem badischen

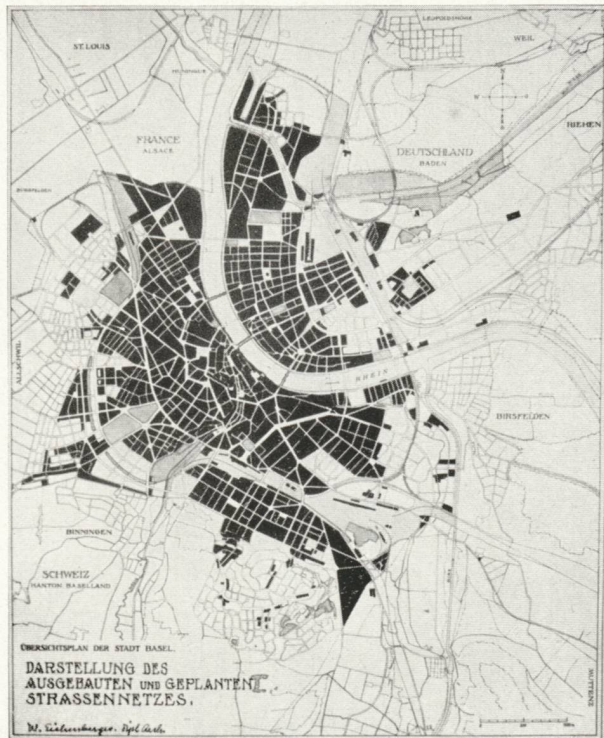


Abb. 49.

Bahnhof durch die innere Stadt über Marktplatz und alte Rheinbrücke. Um die Steigung der Freienstraße bewältigen zu können, erhielt er meistens noch ein drittes Roß als Vorspann. Dieser „Rößlitram“ wurde 1895 von den ersten elektrischen Gefährten abgelöst. Damit war die Ära der Tram- und Überlandbahnen eingeleitet. 1887 entstand die *Birsigtalbahn*, das mit Dampf betriebene und heute schon fast liebevoll sagenumwobene „Glettseli“, als wichtigste Überlandbahn. Sie befördert heute täglich 8000 Personen. Gelang es durch diese Maßnahmen, den vorgenannten Weg-Übelständen für einige Zeit Abhilfe zu schaffen, so lud man sich mit eben diesen Hilfsmitteln bald neue Übel auf den Hals: Die Straßenbahnen tendieren selbstverständlich nach der Innerstadt und mußten die gegebenen Zufahrtsstraßen benützen. Das gab schon sehr rasch eine Behinderung des Wagenverkehrs.

Das erste *Automobil*, das durch Basel fuhr, würde uns heute schon fast gar wie ein regelrechtes Stück guter alter Zeit anmuten. Es datiert indessen bloß vom Jahre 1896. Das Vehikel sah noch ordentlich vertrauenerweckend und ganz nicht umwälzend aus; es wurde aber von den Zeitgenossen seines Erscheinens dennoch fast so neugierig bestaunt und bewundert, wie einst die dampfende „Stadt Frankfurt“ auf dem Rhein in lang vergangenen

seligen Tagen. Dieses harmlose erste „Töff/Töff“ bedeutete denn auch den Anfang einer Periode von ganz unerwarteten Endauswirkungen. Mit der ungemein raschen Entwicklung der *neuen Verkehrsmittel* nämlich (Abb. 52) und dem durch sie bedingten erhöhten *Verkehrstempo* mußten in den engen Straßen der Innerstadt mit Naturnotwendigkeit jene Kalamitäten entstehen, die heute dringend nach einer Lösung rufen (Abb. 53).

Die Korrektur unserer Innerstadt ist ein bauliches Problem, das im Vordergrund steht und über das ich mich an dieser Stelle nicht eigentlich auslassen kann. Doch versteht jeder gewöhnliche Bürger nach der hier aufgezeigten vorgängigen Entwicklung der Dinge und Verhältnisse, daß die überwiegende Menge des Verkehrsquantums eben auch dann noch

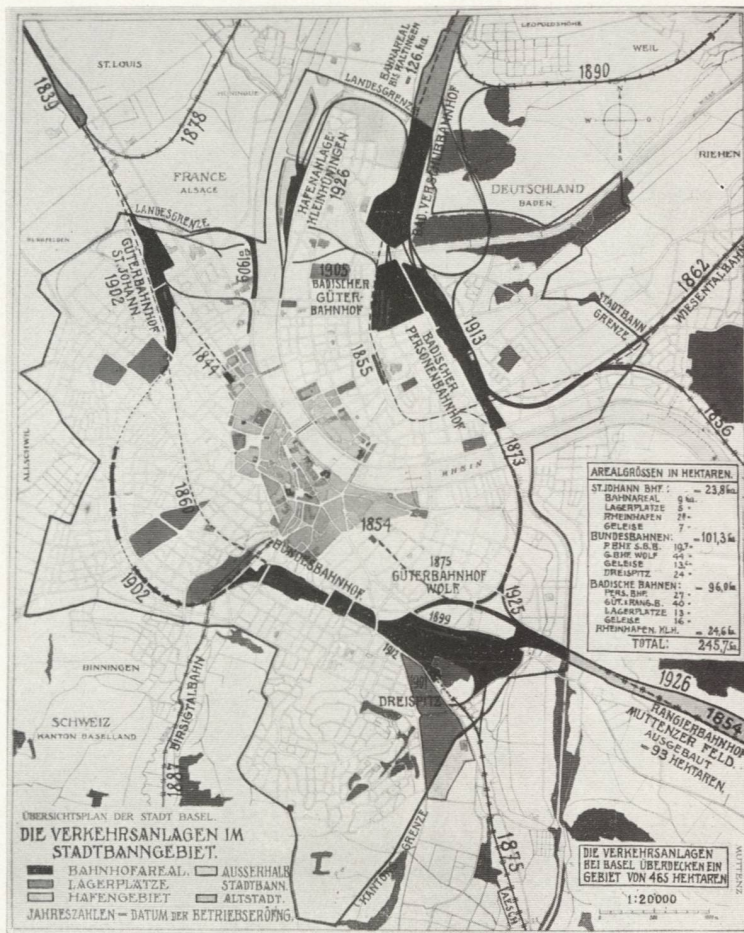


Abb. 50.

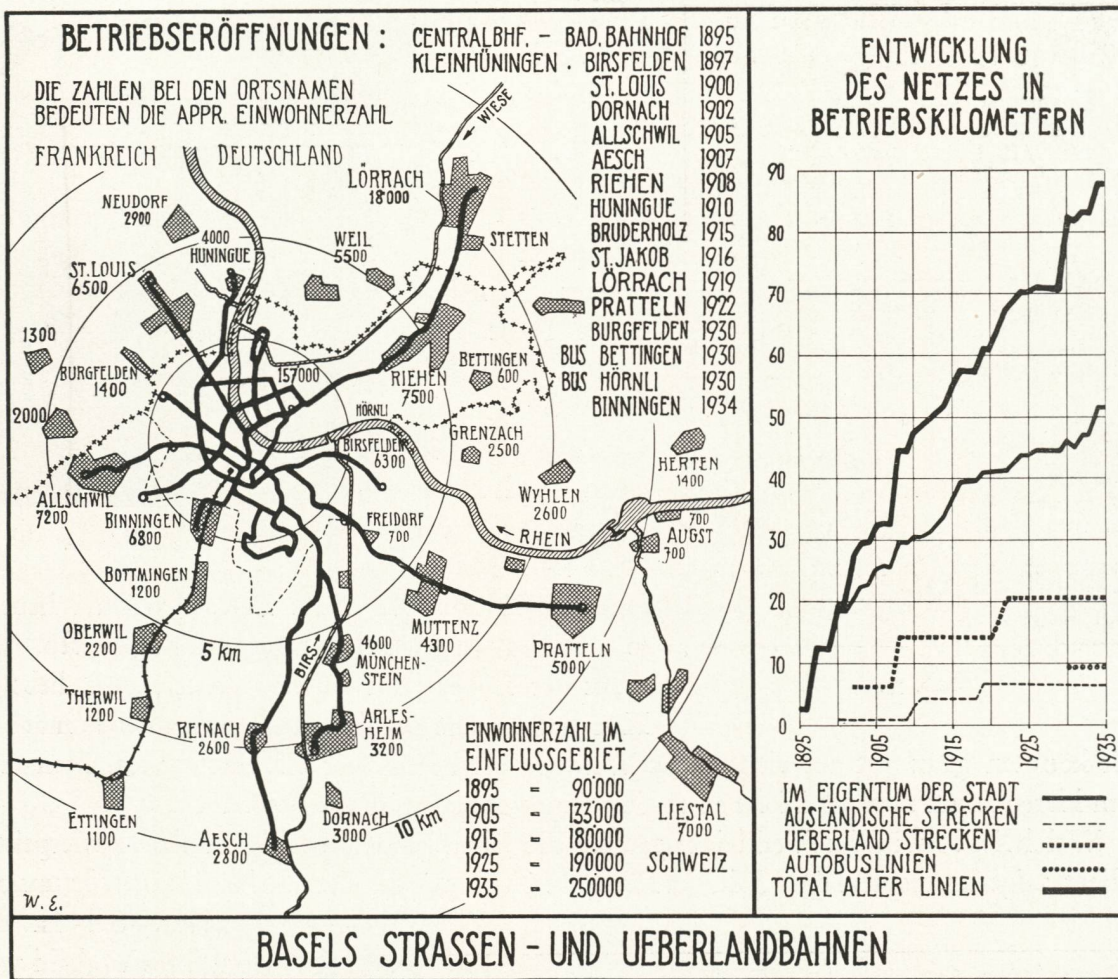


Abb. 51.

nach der Innerstadt streben wird, wenn der bloße *Durchgangsverkehr* auf breiten, peripheren *Umfahrungsstraßen* abgeleitet werden kann. Und im Stadttinnern wiederum muß das *Problem der Verkehrsschnittpunkte* auf einem und demselben Fleck im Vordergrund stehen. Es ist wesentlich mitbedingt durch die Legung der Tramlinien und die Dichtigkeit des Tramverkehrs, sodaß eine Lösung unseres gordischen Knotens notwendigerweise auch eine Lösung des Tram-

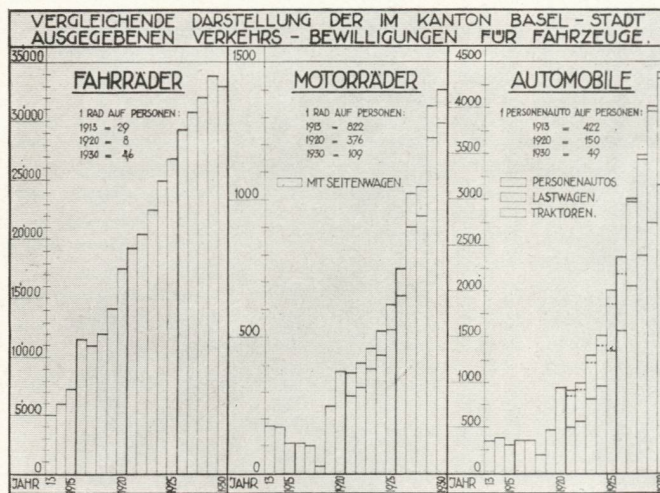


Abb. 52.

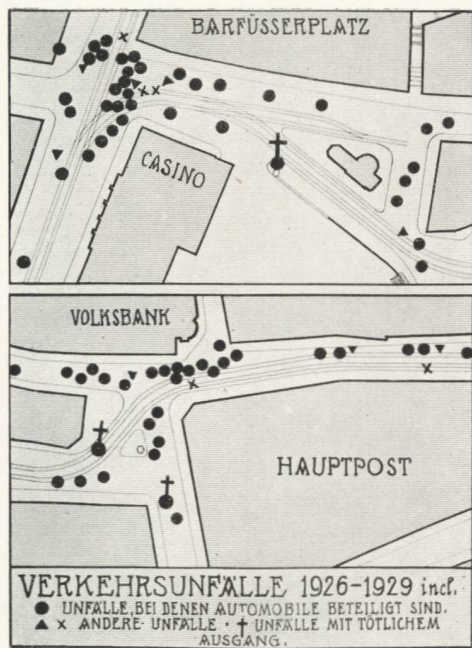


Abb. 53.

problems bringen muß. Erinnern wir uns an das alte Spiel von Weltweite und verzopftester Enge im Wesen und Emporkommen unserer lieben guten Stadt und denken wir an die wirklich weltweite Großzügigkeit in jenen Großverkehrsanlagen, die Basel zum Mittel-

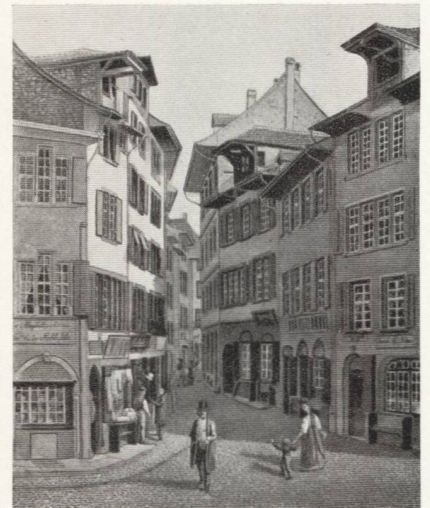


Abb. 54. Alte Eisengasse.

punkt und zur *Drehscheibe Europas* werden lieben, so möchten wir inständig zum Himmel hoffen, daß nicht der Lösung für unsern ältesten und liebsten Kern der ergraute Zopfgeist zu Gevatter stehen möchte.

Wir könnten ganz gut auf eine solche Wiederkunft begrabener Gespenster verzichten und beim klaren Blick und der Höhe einer einmal gewonnenen Warte verbleiben.

Welch liebenswürdiger Verkleidungen sich dieser berühmte, aber üblere Teil des Baslergeistes bedient, zeigt das ansprechende Bild der *Eisengasse* (Abb. 54), der eigentlichen Herzstraße unserer

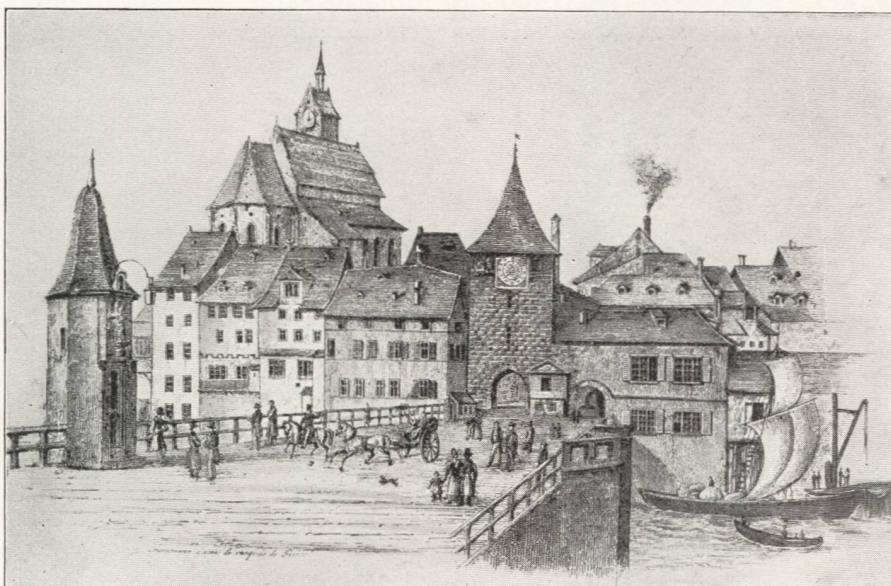
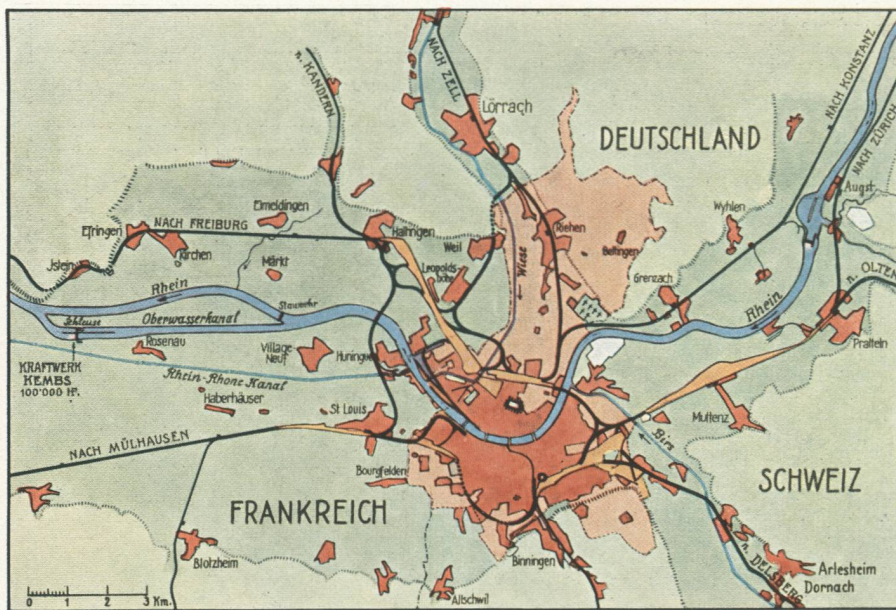


Abb. 55. Alte Rheinbrücke mit Rheintor und Martinskirche.
 (Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein)

Stadt. Sie ist ein wahres Vorbild von Leidensgeschichten für *Teilkorrekturen*: Man hat sie volle hundert Jahre lang andauernd *teilkorrigiert*, um sie in vielen Etappen aus diesem idyllischen Zustand, wie ihn unser Bild zeigt, in ein Behältnis zu überführen, das einen modernen Verkehr zu fassen vermöge.

Als erstes fiel das Rheintor im Jahre



DIE VERKEHRSANLAGEN VON BASEL

Abb. 56.

Aus dieser bedrohlichen und beengenden Nähe unseres Kleingeistes wollen wir uns indessen erheben zu einem erfreulicheren Gesamtüberblick über das alles, was unsere Stadt geleistet und angelegt hat für die Bewältigung und Entwicklung des Verkehrs, sowohl als Knotenpunkt und Umschlagsort, als auch für die verkehrstechnische Erschließung ihres Wohngebietes (Abb. 56).

Wir erlauben uns am Geist, der *hieraus* spricht, und hoffen auf *ihn* für unsere Zukunft.

Unlösbar mit der Entwicklung der Verkehrswege ist auch diejenige der *Verkehrsmittel* verknüpft. Und eigentlich sind gerade *sie* es, die uns das in die Augen springendste Bild geben über das ungeheure Tempo der Entwicklung innerhalb jener kurzen Zeitspanne, welche wir als das „Zeitalter der Technik“ umrissen. Noch der erste Napoleon, den wir als General Bonaparte beim St. Albantor in Basel einfahren sehen (Abb. 57), bediente sich einer mehr oder weniger prunkvollen Abart des ursprünglichen *Rollwagens*.

Nur 23 Jahre nach seinem Tode zog die erste Eisenbahn in Basel ein (Abb. 58). Nach 38jähriger Entwicklung besaß man für die Eröffnung der Gott-

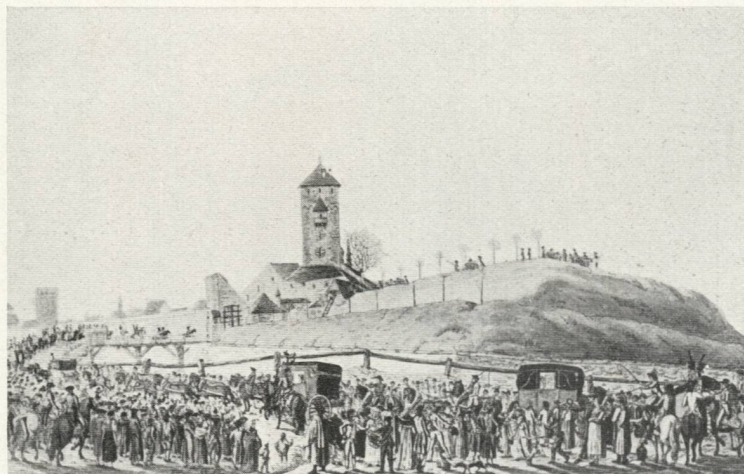


Abb. 57. Einfahrt des Generals Bonaparte in Basel 1797.

1839, das den Zugang von der mittleren Rheinbrücke her für den neuzeitlichen Verkehr schon damals mehr versperrte als auftrat (Abb. 55). 1926 war die Eisengasse endlich durchkorrigiert auf minimal 13,40 m Breite. Und heute beginnt man damit, mit Hilfe von Arkaden weitere 4,20 m Verkehrsraum erneut hinzukorrigieren zu wollen.

hardbahn Dampflokomotiven, welche mit ca. 600 Pferdestärken ein Zugsgewicht von 170 Tonnen zogen. Die *letzt*gestellten Dampflokomotiven zogen mit 1500 Pferdestärken 305 Tonnen.

Die neuen elektrischen Lokomotiven unserer Gotthardbahn verfügen über 8500 Pferdestärken und gehören damit zu den stärksten Lokomotiven der Welt (Abb. 59).

Solch eine Lokomotive hat ein Eigengewicht von 246 Tonnen bei einer Gesamtlänge von 34 Metern. Dieses riesige Gewicht ist auf 14

Achsen verteilt. Mit ihren 8 Triebmotoren erreicht eine solche Maschine eine Nutzggeschwindigkeit von 100 Kilometern für den ganzen Zug. Sie vermag durchschnittlich 600—750 Tonnen mit 75 km, bzw. 60 km Stundengeschwindigkeit auf steiler Rampe zu schleppen. Ein wenig beachtetes Detail von recht kostspieligen Folgen ist die Nebenerscheinung, daß man um dieser neuen Maschinen und ihrer größern Zugskompositionen willen erhebliche Verstärkungen an den Unterbauten und namentlich an vielen Brücken anbringen mußte. Doch ist der ganze Verkehrsausbau unserer Bahnen nach dieser Richtung durchaus kein splendorer Luxus, sondern eine absolute Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung der Konkurrenzfähigkeit unserer Bahnen mit dem Ausland.

Das neueste Verkehrsmittel, das Flugzeug, dient vorläufig noch fast ganz nur der Personen- und Postbeförderung. Für den *Flugverkehr* ist die natürliche Gestaltung des Bodens unter der Verkehrsstrecke je länger je weniger von Wichtigkeit. Die Entfernung allein kommt in Betracht; und gerade für diesen besonderen Fall liegt unsere Stadt wiederum besonders gut (vergl. Abb. 40).

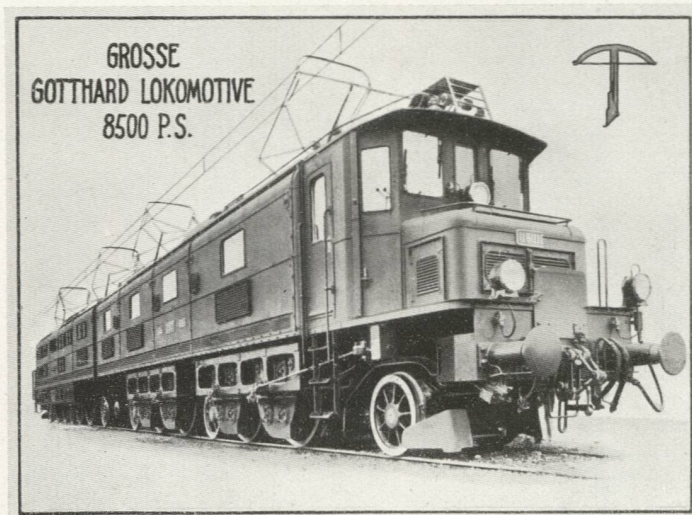


Abb. 59.

(Brown, Boveri A.-G.)

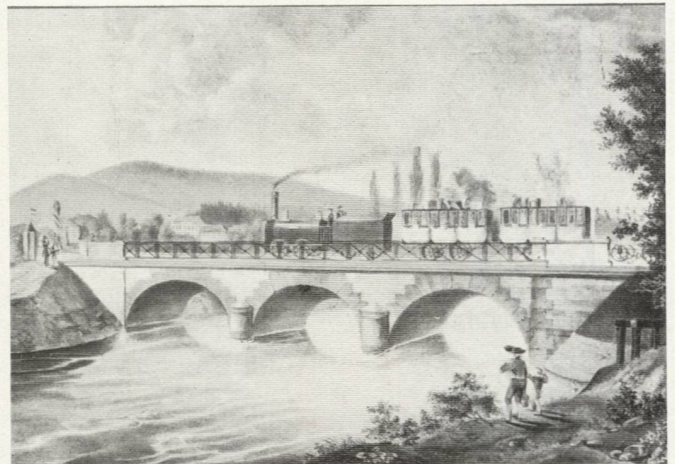


Abb. 58. Auf der Strecke zwischen Mülhausen und Basel. 1844.

Alle Richtungen stehen offen, und günstige Distanzen liegen zwischen Basel und den meisten großen Städten unseres Weltteils. Der 700 km-Kreis durchläuft London, Hamburg, Berlin, Wien, Rom, Bordeaux, Nantes und Cherbourg.

Wiederum fällt uns speziell in technischer Hinsicht auf, wie ungeheuer schnell sich der Ausbau

vollzog in Bezug auf Konstruktion und Fahrsicherheit. Welch ein gebrechliches Ding ist doch noch das „Badwänneli“, das Flugzeug 146, welches den ersten Passagierdienst auf unserem Platz im Jahre 1926 besorgte (Abb. 61). Und wie riesig nimmt sich daneben der „Herakles“ aus, welcher den Verkehr mit England vermittelt! Im „Badwänneli“ hatte gerade ein Passagier Platz, der „Herakles“ befördert in komfortabelster Weise 36 Passagiere nebst 4 Mann Besatzung (Abb. 62).

Einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit bildet die Ausstattung der Flugzeuge mit hochentwickelten aeronautischen Peilungsinstrumenten; sie sind vorderhand noch die einzige Zuflucht gegen den größten Feind der Luftschiffahrt, den *Nebel*.

Die Überwindung des andern großen Hemmnisses für den Flugverkehr, *der Nacht* (Abb. 63), muß an einer so zentralen Landungsstelle besonders energisch in Angriff genommen werden, und es scheint denn auch, daß der Knorzigeist in solchen Höhen nicht gedeihen kann.



Abb. 61. Das sogenannte „Badwänneli“. (Aviatik beider Basel)

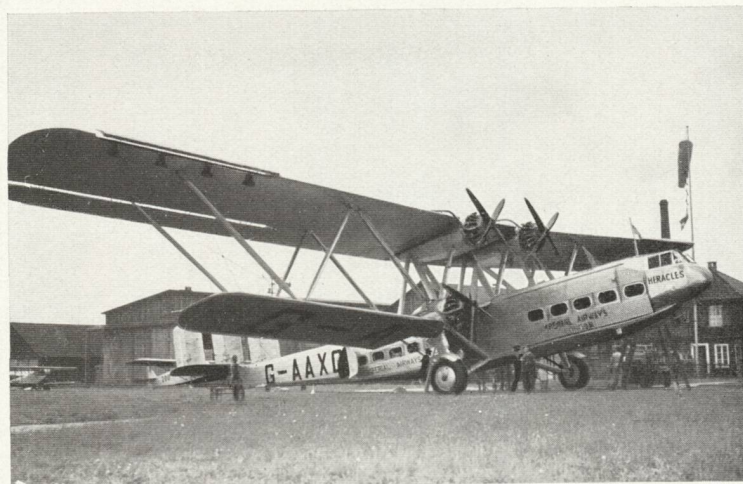


Abb. 62. Grossflugzeug „Herakles“ in Basel. (Aviatik beider Basel)



Abb. 63. Flugplatz Basel bei Nacht. (Aviatik beider Basel)

Möge der Geist über unserer Vaterstadt von jenem Geiste sein, der sich kühn und groß aufschwingt in Alpenhöhen, der alles wahrhaft königlich von hoher Warte überblickt und der das letzte Hindernis bezwingt mit einer Kraft, die des Glanzes von zwei Jahrtausenden würdig ist.



Aviatik beider Basel

Abb. 64. Doldenhorn.