

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 16 (1926)
Heft: 34

Artikel: Basler Eindrücke [Schluss]
Autor: H.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-643970>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

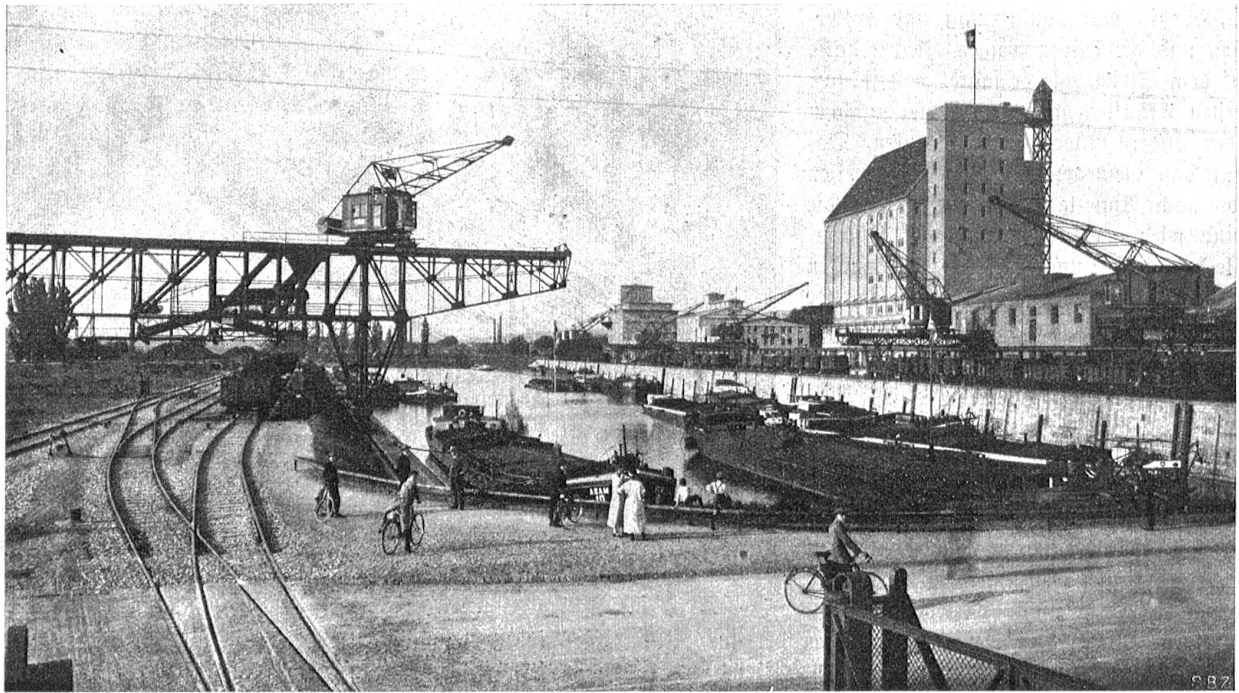
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

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

Download PDF: 22.11.2024

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



Das Hafenbecken von Kleinmünchen mit dem Getreidesilo der S. S. G. und den Lagerhäusern der Reedereien „Rhenus“ und „Neptun“. Links der Umschlagplatz für Steinkohlen. (Mittlere Schweiz, Bauzeitg.)

Basler Eindrücke.

(Schluß.)

Die Schweizerische Schleppschiffahrts-Genossenschaft (S. S. G.) und ihr Getreidesilo.

Die Schweiz ist durch die Gründung der „Schweiz-Schleppschiffahrts-Genossenschaft“ zur eigenen Reederei übergegangen. Diese Rheinschiffahrts-Unternehmung, die sich die Wahrung der gesamten schweizerischen Wirtschaftsinteressen auf dem Rhein und die Förderung der Rheinschiffahrt nach Basel zur Aufgabe gestellt hat, besitzt heute bereits 14 Rähne, gekauft auf die Namen schweizerischer Flüsse, mit einer Tragfähigkeit von 813 bis zu 1368 Tonnen; die drei größten Rähne: „Ticino“, „Rhône“ und „Aare“ haben eine Länge von je 80 Meter und eine Breite von 9,5 Meter. Von den fünf Schleppdampfern der Gesellschaft verfügt der größte „Bern“ über 1480 PS.; er ist 77 Meter lang und 21,15 Meter breit.

Außer dieser schweizerischen Reederei arbeiten noch eine Reihe deutscher, holländischer, belgischer und französischer Rheinreedereien für die Basler Häfen.

Am Klein-Müncher-Hafen haben außer der S. S. G., auf deren Getreidespeicher wir stehen, sich noch die Basler Reedereien „Rhenus“ und „Neptun“ niedergelassen. Ihre Lagerhäuser sind auf unserer Abbildung S. 532 im Hintergrund zu erkennen.

Unsere Aufmerksamkeit wird jetzt gefesselt durch das Löschens eines Getreidefahnes zu unseren Füßen. Das Basler Schiffahrtsamt verfügt für den Umschlag des Monopolgegetreides im Hafen St. Johann seit 1924 über einen fahrbaren Getreide-Saugheber. Im Silo der S. S. G. geschieht das Löschens mittelst eines Schwenkrahnes mit Greiferbenne. Lautlos senkt sich die geöffnete Benne in den Kahn, greift in die gelbbraune Masse hinein und schließt wieder lautlos ihre Riesenlöffel; dann ein leichter Zuck, und die Benne schwebt schon in der Luft, gleitet in die Höhe und wird vom sich drehenden Kran nach rechts geschwenkt, bis sie über der fahrbaren Einschüttgasse im Obergeschoß des Speichers schwebt. Hier öffnet sich die Riesenfaust, und das Getreide rinnt durch Rohre hinunter in das Kellergeschoß, von wo es durch einen Becher-Elevator in den Dachraum gehoben wird, um von hier aus durch Förderbänder in die

Belüftungszellen oder in die Lagerzellen zu gelangen. Die 105 Silozellen mit einem Fassungsvermögen von 12,000 Tonnen füllen den an den Siloturm mit dem Elevator anschließenden Baukörper in der durch die vertikale Gliederung der Außenseite angedeuteten Anordnung. Die Versendung des Getreides nach den schweizerischen Mühlen geschieht in Säcken, die durch automatische Wäge- und Absadeinrichtungen gefüllt werden. Die Eisenbahnwagen fahren beidseitig an den Lagerschuppen des Silos heran und werden, wenn beladen, vom Hafenbahnhof aus zum Güterbahnhof der S. B. B. gebracht.

An einer anderen Stelle des Hafenuais wird ein Kahn mit Talfracht beladen. Aus dem Eisenbahnwagen hebt der Schwenkahn mehrtonnige Lasten von Kondensmilchkisten, auf eine an Ketten hängende Tragbrücke geschichtet, in den Kahn, wo sie von starken Armen in Empfang genommen und im Schiffsraum verteilt werden. Andere Abteilungen des Kahnes mögen mit Zement, Karbid oder Gönzenerz beladen sein. Auch die schweizerischen Massengüter sind auf die billigen Rheinfrachten angewiesen, um im Ausland konkurrenzfähig zu sein. Je mehr Exportfirmen ihre Frachten der Rheinschiffahrt anvertrauen, um so billiger können die Importwaren rheinaufwärts geführt werden. Die Ladeanlagen in Basel können leider nur kurze Zeit des Jahres beschäftigt werden, weil die Rheinschiffahrt auf dem Oberheim während der Niedrigwasserperioden ruhen muß. Von der projektierten Rheinregulierung der Strecke Straßburg-Basel (Kanal mit acht Schleusen und Kraftwerken) erhoffen die Basler Reedereien die Möglichkeit, während 300 Tagen im Jahr die Schiffahrt bis Basel durchzuführen zu können.

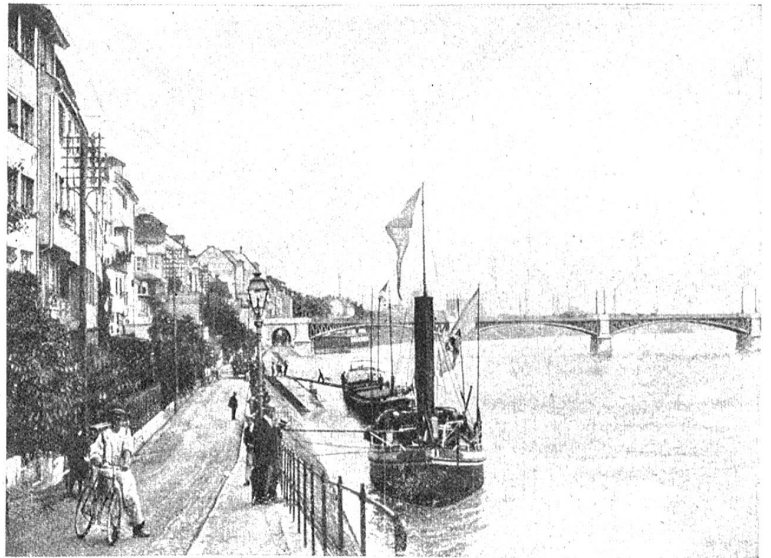
Vergnügungsfahrten auf dem Rhein und die Rheinbeleuchtung.

Die Rheinschiffahrt ist zum großen Teil noch Hoffnung, nicht Erfüllung Basels. Aber wie sehr sich die ganze Basler Öffentlichkeit auf diese Hoffnung eingestellt hat, zeigt sich dem Besucher Basels auf Schritt und Tritt. Der Stolz und die Freude an ihrem Rhein steht den Baslern auf dem Gesichte geschrieben. Eben ist an der mittleren Rheinbrücke die neue Schifflande eröffnet worden. Das neue auf eigener Schiffswerfte (Wuß A.-G. in Kaiseraugst) erstellte Doppel-

schrauben-Bassagierboot „Rheinfelden“ macht täglich mehrere Stadt- und Hafenfahrten. Das erinnert schon fast an den Hamburger Hafen. Bekanntlich fährt im Sommer auch täglich ein Vergnügungsdampfer hinauf nach Rheinfelden und wieder zurück. Schreiber dieser Zeilen fand leider nicht die Zeit zu dieser dreistündigen Fahrt. Dagegen war ihm vergönnt, einen Sonntagabend mit Rheinbeleuchtung in Basler Freundesgesellschaft zu erleben. Auf diese Attraktion sind die Basler besonders stolz. Sie wallfahrten zu Zehntausenden hinüber zu den Strandpromenaden am Kleinbasler Ufer. Der Menschenkorso, der dort durch den Rheinweg hinauf und hinunter flutet, mutet ganz großstädtisch an. Die Uferbeleuchtung rechtfertigt aber auch dieses Masseninteresse. Die großartige Wettsteinbrücke und die mittlere Brücke erstrahlen im Lichterglanz, in architektonisch schönen einfarbigen Linien die erste, in mehr karnevalmäßigen mehrfarbigen Glühlampengirlanden die zweite. Drunten durch gleitet gurgelnd und murmelnd der Strom; seine grünen Fluten leuchten schimmernd auf, von tausend Lichtern getroffen. Punkt elf erlöschen die Glühbirnen. In magischer Beleuchtung liegt nun das Großbasler Ufer zwischen den Brücken vor uns. Oben die Silhouetten der beiden Münstertürme, der Pfalz, des Weißen und Roten Hauses und der Universität. Unten in Rembrandtschem Licht- und Schattenspiel die Giebel und Gärten und Pavillons und Terrassen der alten Patrizierhäuser. Auf einmal erlöschen auch die Scheinwerfer, die diesen romantischen Zauber bewirkt haben, und stille Mondscheinnacht liegt über dem Rhein und seinen Ufern. Die Wege und Brücken sind stiller geworden; die Menge ist abgelandet und hat sich in die Häuser der Stadt zur Nachtruhe zurückgezogen. Leise noch rauscht und singt der Rhein sein uraltes Lied und seine Wasser tragen der Menschen Sehnsucht und Wünsche dem Meere und der Ferne zu.

Der Basler Flughafen.

Im Bilde des neuesten Basels würde ein wichtiger Zug fehlen, wenn wir seines Flugplatzes nicht gedächten. Er gehört heute zu der Stadt wie sein Rheinhafen. Für den in die Zukunft sehenden Basler ist ebenso notwendig das Fliegen wie die Schifffahrt auf dem Rhein. Der Basler ist für die Dinge der Zukunft ganz anders hellhörig als etwa der Berner. Er sieht auch von seiner Beobachtungsecke aus viel besser in die Länder hinüber, woher die Fort-



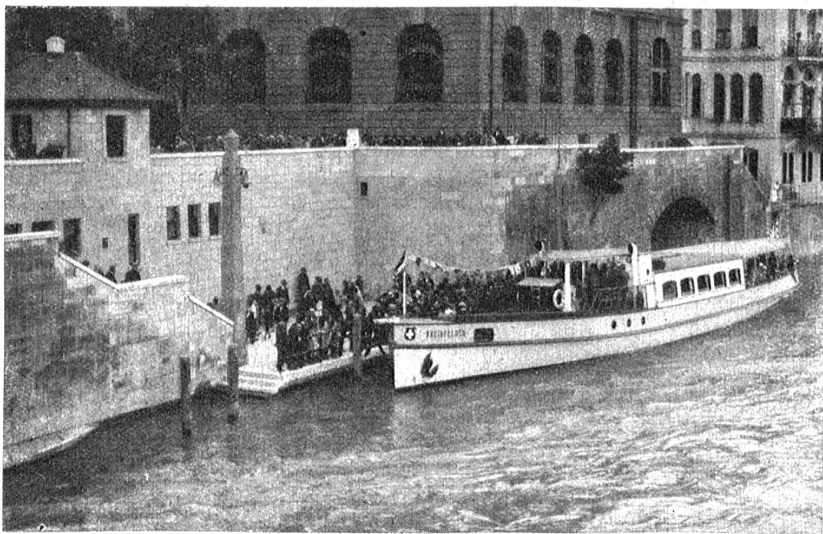
Ankunft des ersten Schleppzuges in Basel am 4. Juni 1904.

schritte im Verkehrswesen kommen. So sieht er, wie in Deutschland und Frankreich das Fliegen aus der Sphäre des Sports rasch in die des alltäglichen Verkehrs hinabsteigt. Wer nicht schnell Anschluß sucht, wird überflogen und hat das Nachsehen.

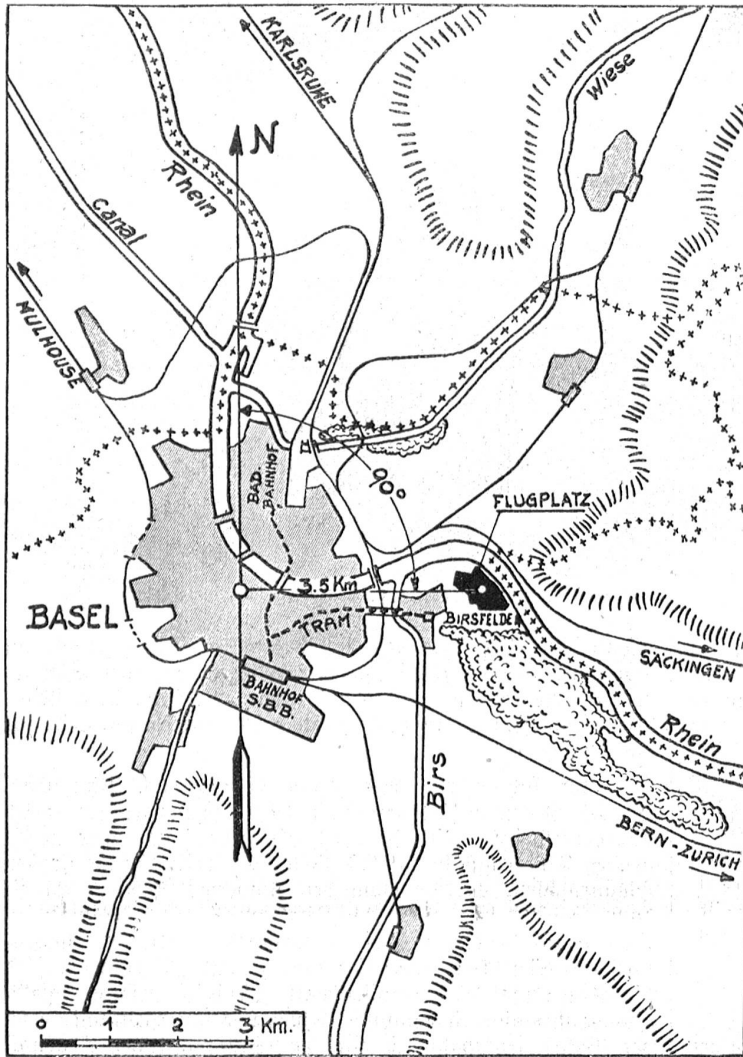
Wir fahren mit dem Tram hinaus nach Birsfelden. In 10 Minuten sind wir von da zu Fuß draußen beim Sternensfeld. Es wird dort lebhaft gebaut an einer neuen großen Flugzeughalle mit 40 Meter Torweite für die großen Flugdroschken, wie sie etwa der Imperial Airways führt; daneben entsteht das neue Direktions- und Zollgebäude. Das heute bestehende kleine Diensthaus hatte nur provisorischen Charakter. In vier Hallen und Werkstätten sind die Flugzeuge der Genossenschaft „Aviatik beider Basel“, aber auch einige eidgenössische Flugzeuge untergebracht; denn der Basler Flughafen ist auch ein Stützpunkt der eidgenössischen Fliegertruppen. Schreiber dies erlebte die Ueber-raschung, in dem dort stationierten Militärflieger einen jungen Bekannten aus Bern zu erkennen. Herr S. hat nach seinem Austritt aus der Sekundarschule die Lehrzeit eines Dro-gisten durchgemacht, ist dann aber nach der Rekrutenschule zum Fliegerberuf übergegangen und besitzt nun seit kurzem das eidgenössische Fliegerbrevet. Wir wünschen dem strebsamen jungen Manne in seinem neuen Beruf viel Erfolg und Anerkennung.

Ein Berner von Erziehung ist auch der sympathische junge Flugplatzdirektor, Herr Koepfe. Er gab uns freundliche Auskunft über den Basler Flughafen, der mit seinen sieben regelmäßigbefahrenen Linien vorläufig seinen Aufbau abgeschlossen hat. Nun gilt es nach Koepfe, diese Linien über die heutige bloß 20prozentige Verkehrsfrequenz hinaus zu einem rentierenden Luftverkehrsunternehmen auszubauen. Uns Berner glaubt er nicht energisch und vorausschauend genug, um in nützlicher Frist einen Flugplatz zuwege zu bringen; Thun werde uns wahrscheinlich zuvorkommen, und dann sei der günstige Augenblick verpaßt.

Eben erscheint oben hoch am Osthorizont ein zweimotoriges Großflugzeug. Leicht und sicher zieht es über dem Flugplatz seine Spirale und landet glatt 50 Meter vor den Hangars. Ein Mechaniker springt mit einem Steg herbei. Ein Herr und eine Dame steigen aus. Sie sind von Zürich herge-



Die neue Dampfschiffände unterhalb der mittleren Rheinbrücke in Basel.



Der Flugplatz Basel-Birsfelden. — Lageplan.

kommen. — Eine halbe Stunde später stieg die 14plätige Luftdrosche auf zum Flug nach Paris, wo sie zirka drei Stunden später ankommen sollte. Diesmal waren vier Passagiere mit; die 20prozentige Besetzung mochte stimmen. Herr Koepfle war inzwischen zu einem Photographierfluge aufgestiegen. Der Photobetrieb der Flugplatzgenossenschaft Aviatik beider Basel führt auch luftphotographische Aufträge prompt und zu angemessenen Preisen aus. Zurückkehrend begleitete der Herr Flugplatzdirektor den abfahrenden Engländer eine Strecke, um dann nach einigen „Loopings“ und „toneaux“ wieder elegant und sicher auf den Flugplatz herunterzusteigen.

Basels Flugverkehr ist eine Tatsache wie seine Rheinschiffahrt. Wir Berner haben allen Grund, uns das Basler Beispiel zu merken. Ewig darf unserer Stadt der Ruhm, die größten Steuern und teuersten Mietzinse von allen Schweizerstädten zu haben, nicht genügen. Wir werden uns einmal auftraffen müssen, über diese negativen Wahrzeichen stadtbernischen Gemeinlebens hinaus zu neuen positiveren Errungenschaften zu kommen, die unserer Stadt wirklichen Ruhm einbringen, einen Ruhm, an dem sich alle Stadtberner ebenso aufrichtig freuen können, wie die Basler sich am Ruhm ihrer Fluß- und Luftschiffahrt erfreuen. H. B.

Aphorismus.

Jahrhundert rollt sich zu Jahrhundert
In ewig gleicher Ebb' und Flut:
Verflucht wird, was man nicht bewundert,
Gesegnet, was vermodert ruht.

H. Böttger.

Schwing-Fest

oder die Patrioten von Eglach.

Eine Erzählung von Emil Schibli.
(Schluß)

Bohhard trug einen Gedanken mit sich herum, der ihn von Tag zu Tag stärker beschäftigte. Die einträchtig gemeinsame Arbeit der Dörfler für das Schwingfest ließ ihn glauben, daß gewiß auch für ernstere und bleibendere Dinge eine solche gemeinnützige, allen zugute kommende Arbeit geleistet würde. Man müßte den Gedanken nur mit dem rechten Eifer anpacken und nicht mehr loslassen. Hatte er nicht kürzlich gehört oder gelesen, daß die Bewohner eines armen Tessinerdörfchens sich auf solche Art, eben dadurch, daß jeder freiwillig Hand anlegte, ein Gemeindehaus gebaut hatten? Sollte Ähnliches in Eglach nicht auch möglich sein? Uebrigens dachte er nicht an ein Gemeindehaus, obwohl ein solches auch hier gewiß vonnöten wäre und manchem Wirtshaushof vielleicht zum Segen werden könnte, nein, Bohhard plante den Bau einer Badeanstalt. Wenn jeder arbeitsfähige Mann, wenn besonders die jungen Fabrikler in gleicher Weise wie sie es für das Schwingfest getan hatten, von ihrer freien Abendzeit täglich nur eine halbe Stunde hergaben, dann konnte das Werk getan werden. Es würde sich darum handeln, einige Kubikmeter Erde auszuheben, den ausgegrabenen Raum auszumauern, eine Wasserleitung zu bauen, einen Bretterverschlag zu errichten. Damit wäre die Hauptarbeit getan. Alle diese Arbeiten würden freiwillig, also ohne Entlohnung geleistet. Das Holz müßte die Bürgergemeinde liefern. Blieben noch die Auslagen für die Röhrenleitung und das Mauerwerk.

War der Plan zu phantastisch, war er nicht ausführbar? Aber die Tessiner hatten auf solche Weise ein ganzes Haus gebaut.

Als die Schulkommission ihre nächste Sitzung abhielt, rückte Bohhard mit seinem Geheimnis heraus. Er sprach mit aller Wärme seines in diesen Minuten ganz gemeinschaftgläubigen Herzens, seine Augen leuchteten vor Begeisterung. Aber als er mit seiner Rede zu Ende war, lächelte man über solche Schwärmerei. Man gab zu: Ja, das wäre alles gar nicht so übel, nur habe Bohhard seine Rechnung leider ohne die Eglacher gemacht. Denn solche Idealisten, wie er da glaube, seien sie nicht. Außerdem habe die Gemeinde durch das Fest nun mancherlei Ausgaben gehabt und der Gemeinderat würde für den beträchtlichen Kredit, wie er für eine solche Anstalt eben doch gefordert werden müßte, wohl schwerlich zu haben sein.

Das wolle ihm nicht so recht einleuchten, sagte darauf Bohhard. Jedermann müsse doch zugeben, daß eine Badeanstalt hier im Dorfe — denn bis zur nächstgelegenen Bade- stelle am Flusse drüben sei es eine Stunde — gewiß kein Luxus wäre. Und es handle sich dabei um eine Einrichtung, welche der Gesundheit der ganzen Bevölkerung ungemein förderlich wäre und außerdem Kindern und Kindeskindern zugute käme. Was die Arbeiten anbetreffe, so glaube er nicht recht daran, daß junge Burschen dafür nicht zu haben wären, da doch für das Fest, welches nur einen einzigen Tag gedauert habe, so viel Eifer aufgebracht worden sei.

Böfziger meldete sich zum Worte.

„Das Fest“, sagte er, „ist etwas ganz anderes gewesen. Damit kann man einen solchen Plan nicht vergleichen. Das Fest ist eine patriotische Tat gewesen, aber eine Badeanstalt ist keine patriotische Tat. Uebrigens ist es, wie man sieht, bisher viele hundert Jahre lang, seit das Dorf besteht, ohne Badeanstalt gegangen, und es wird auch weiterhin