

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 86 (1960)
Heft: 42

Rubrik: Basler Bilderbogen

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: 17.03.2025

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



Die Katastrophe von Basel

Von Hanns U. Christen

Manche Städte sind erst durch die Katastrophen berühmt geworden, die sie befielen. Wer kannte schon Chicago, bevor dort im Jahre 1871 eine Kuh die Lampe im Stall umwarf und damit die ganze Stadt anzündete? Wer sprach von Messina, bevor 1908 ein Erdbeben die Stadt in Trümmer legte? Wer hielt heute noch Pompeji und Herculaneum der Rede wert, hätte nicht anno 79 nach Christus der Vesuv beide zerstört? Wer wüßte, was Murano ist, gäbe es dort nicht die kitschigsten Glaswaren? Wer spräche je von Zürich, besäße es nicht sein fehlendes Nachtleben? Undsowweiter.

Auch Basel ist zurzeit damit beschäftigt, durch seine Katastrophe bekannt zu werden. Sie ist noch nicht über die Stadt hereingebrochen, aber sie zeichnet sich am Horizonte ab. Beziehungsweise ihre Pläne sind bereits gelegt. Im Gegensatz zu den meisten anderen Katastrophen, die durch Naturgewalten wie Vulkane, Seuchenzüge, Ueberschwemmungen und dergleichen verursacht wurden, wird die Basler Katastrophe von einem gewissen Prozentsatze der Bevölkerung selber verursacht und von den übrigen Einwohnern bezahlt. Beziehungsweise sie soll es werden.

Nach all' diesen Einleitungen wird niemand mehr daran zweifeln, daß ich vom Basler Gesamtverkehrsplan sprechen möchte.

Es befällt den Menschen mitunter der Wahn. Beispiele dafür gibt es in Hülle und Fülle. Wer wüßte nicht davon? Den Vierjährigen kommt urplötzlich der Drang danach an, seinen Lebenszweck im Führen von Lokomotiven zu sehen, oder im Sammeln von Schmetterlingen. Die Vierzehnjährige überfällt der unstillbare Drang danach, zum Film zu gehen. Ein durchaus einseitiger Drang, indem kein Film der Welt den Entschluß faßt, zu ihr zu kommen. Der Fünfundzwanzigjährige beschließt aufs Mal, den Beruf des Kanzlisten 3. Klasse aufzugeben und sein Leben durch das

farbige Bestreichen von Leinwand mit einem höheren Inhalte zu versehen. Die achtunddreißigjährige Familienmutter entdeckt eines Tages von einer Minute auf die andere, daß ihr Lebenszweck nicht im Betreuen der Familie zu finden sei, sondern im Ausüben merkwürdiger Verrenkungen ihres Körpers, die den Namen Joga tragen. Und der Sechsvierzigjährige bemerkt plötzlich, daß die Stenodaktylo im Bureau ihn besser verstehe als seine angetraute Ehehälfte. Und was der Wahne weiter wären.

Ein Wahn ähnlicher Art hat seit einiger Zeit Basel befallen. Er besteht darin, daß die allerseltsamsten Kreise eine durchaus neuartige Auffassung vom Sinn und Zweck einer Stadt geschöpft haben.

Nichtwahr – wir alle sind der Meinung, daß eine Stadt dazu da sei, in ihr zu leben. Unter dem Begriff «leben» versteht man dabei: wohnen, essen, seinem Gewerbe nachgehen, kulturelle Güter genießen, sich gut unterhalten, es wohnlich und gemütlich haben, Freunde finden, und so weiter. Es ist ganz selbstverständlich, daß eine Stadt diese Anforderungen ihrer Bewohner erfüllen muß, wenn sie eine schöne und angenehme Stadt sein will. Dazu gehört vielerlei, das sich die Bewohner der Stadt im Laufe der Jahrhunderte geschaffen haben, und das man erhalten und vermehren muß, wenn man will, daß die Stadt weiterhin eine bleibt, in der man gerne lebt.

In Basel ist man neuerdings nicht mehr so richtig dieser Auffassung. Sie ist, unter dem Einfluß eines Massenwahns, plötzlich durch eine völlig andere und neuartige abge-

löst worden. Diese besteht darin, daß die erwähnten allerseltsamsten Kreise der Meinung sind: eine Stadt erfüllt ihren Zweck nur, wenn man möglichst rasch und ungehindert durch sie hindurchfahren kann.

Das Ideal einer Stadt, die diesem Prinzip entspricht, wäre eine Ansammlung von Autobahnen, kreuzungsfrei, mit unzähligen Parkplätzen, wobei an gewissen strategischen Stellen noch einige Häuser geduldet würden. Sie hätten sich allerdings ebenfalls dem Lebenszweck der idealen Stadt anzupassen, indem in ihnen Wohnungen für Tankwarts, Verkehrspolizisten, Reparateure der elektrischen Verkehrssignale und Garagisten untergebracht wären, und im Parterre Läden zu finden wären für Autozubehör, Quick-Lunch-Bars, Filialen der Verkehrsverbände und der Benzinfirmen sowie Automaten für den Verkauf von beruhigenden Pillen.

Die Basler Altvorderen haben nun eigentümlicherweise ihre Stadt nicht nach diesen Grundsätzen geplant. Sie haben Basel vielmehr so angelegt, wie sie es für den Zweck des Wohnens und Arbeitens für günstig hielten, und dadurch ist eine Stadt entstanden, die sehr schön war. Und die an den Stellen, wo sie erhalten blieb, noch sehr schön ist. Aber das soll nun nicht mehr länger so bleiben. Endlich soll, so meinen die erwähnten Kreise, aus Basel eine Stadt werden, in der man sich ungestört und ganz vor allem den Freuden des motorisierten Straßenverkehrs hingeben kann. Man soll durch Basel hindurchfahren können, daß es ein Hui ist, oder man soll um Basel herumfahren können, damit man sich nicht mit so unnötigen Dingen wie der Besichtigung seiner kulturellen Schätze aufhalten muß. Um dieses zu bewerkstelligen, muß man natürlich tiefgreifende Aenderungen am Stadtbild durchführen. Es ist ein schönes Zeichen für gewisse noch vorhandene Hemmungen, daß diese Aenderungen nicht von einem Basler erfunden und zu einem Gesamtverkehrsplan zusammengestellt wurden. Sondern daß man dazu einen Ausländer anheuern und honorieren mußte. Er hat denn auch Basel besichtigt, und dann hat er mit der ihm fremden Stadt Basel das getan, was seinerzeit die alliierten Bomber mit den ihnen fremden Städten seines Vaterlandes getan haben: er hat es umgestülpt. Er hat, auf seinem Plan, aus Basel etwas durchaus Neuartiges gemacht. Zwar konnte das Ideal der modernen Verkehrsstadt, nämlich das System von Autobahnen ohne störende Häuser dazwischen, noch nicht erreicht werden. Aber sehr weit davon entfernt ist der Plan, der vorgelegt wurde, auch wieder nicht. Er umgibt und durchzieht Basel mit den wunderbarsten Straßen und Tunnels und Viadukten. Man kann, wenn dieser Plan ausgeführt wird, in Basel dann ausgezeichnet verkehren. Man kann rollen, daß es eine Lust ist. Man kann ungestört überallhin fahren, wo man

möchte. Nur – leben kann man dann in Basel nicht mehr. Aber das ist ja auch gar nicht nötig, denn nach der neuen Doktrin, die Basel wie eine Katastrophe erfaßt hat, ist eine Stadt ja nicht mehr zum darin leben da, sondern zum darin herumrollen. Unter Entwicklung von viel Lärm und schädlichen Motorgasen.

Was ich da gesagt habe, scheint ein kleines bißchen zu stark ausgedrückt. Aber es ist leider durchaus wahr. Seine Symptome zeigen sich auf allen möglichen Gebieten. Da hat zum Beispiel vor einiger Zeit ein Basler Spekulant, der sein bescheidenes Brötlein dadurch verdient, daß er Häuser abreißt, eines der ganz wenigen Barockhäuser der Stadt gekauft. Man spricht davon, daß es drei Millionen gekostet habe. Was will er damit tun? Will er es für irgend einen kulturellen Zweck umbauen? Will er, daß sein Name noch in ein paar hundert Jahren lobend erwähnt wird als der eines Mannes, der ein bedrohtes Kunstwerk erwarb und erhielt? Mit nichten. Er hat es sich in den Kopf gesetzt, eine riesige Parkgarage zu bauen. Das ist an und für sich sehr lobenswert, denn an Parkplatz mangelt es natürlich in Basel ebenso wie in anderen Weltstädten. Der Haken an der Sache ist nur der, daß der Spekulant dazu ausgerechnet dieses Barockhaus abreißeln möchte. Und dazu hat er sogar die Unterstützung gewisser Verkehrsverbände gefunden! Wieso man ausgerechnet eines der in Basel so spärlich vorhandenen Häuser des Barocks niederbrechen muß, und warum man nicht ein paar der in Basel so zahlreich vorhandenen scheußlichen Bauten aus der ärgsten Zeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts dazu abreißen kann, erklärt einem niemand stichhaltig.

Zum Lobe des Spekulanten muß allerdings gesagt sein, daß er offenbar bereit wäre, sein Kunstdenkmal gegen eine andere Liegenschaft einzutauschen und diese dann abzureißen. Aber ich bin skeptisch. Ich glaube einfach nicht, daß heute die Bevölkerung Basels, die zu weit mehr als die Hälfte nicht einmal durchs Bürgerrecht, geschweige denn kulturell mit der Stadt verbunden ist, einem solchen Tausch zustimmen würde. Denn hat nicht die Bevölkerung Basels in den letzten Jahrzehnten einigen barbarischen Eingriffen in den architektonischen Bestand der Stadt zugestimmt? Die Bevölkerung Basels, die in einem kaum vorstellbaren Maße motorisiert ist, leidet halt leider unter dem katastrophalen Wahne, daß der Verkehr auf den Straßen einer Stadt wesentlich wichtiger und kulturell bedeutsamer sei, als das Leben in und mit ihren Häusern. Und in ihrer Benzintrunkenheit wird sie wohl auch weiterhin der Verschandelung und Verwüstung ihrer Stadt zustimmen, bis sie dann einmal aus dem Rausche erwacht und einen gehörigen Katzenjammer verspürt. Aber dann ist es leider schon längst zu spät ...

HOTEL ROYAL

Beim Badischen Bahnhof
Höchster Komfort
zu mässigen Preisen
Grosser Parkplatz

BASEL