Basler Eindrücke [Schluss]

Autor(en): **H.B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **16 (1926)**

Heft 34

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-643970

Nutzungsbedingungen

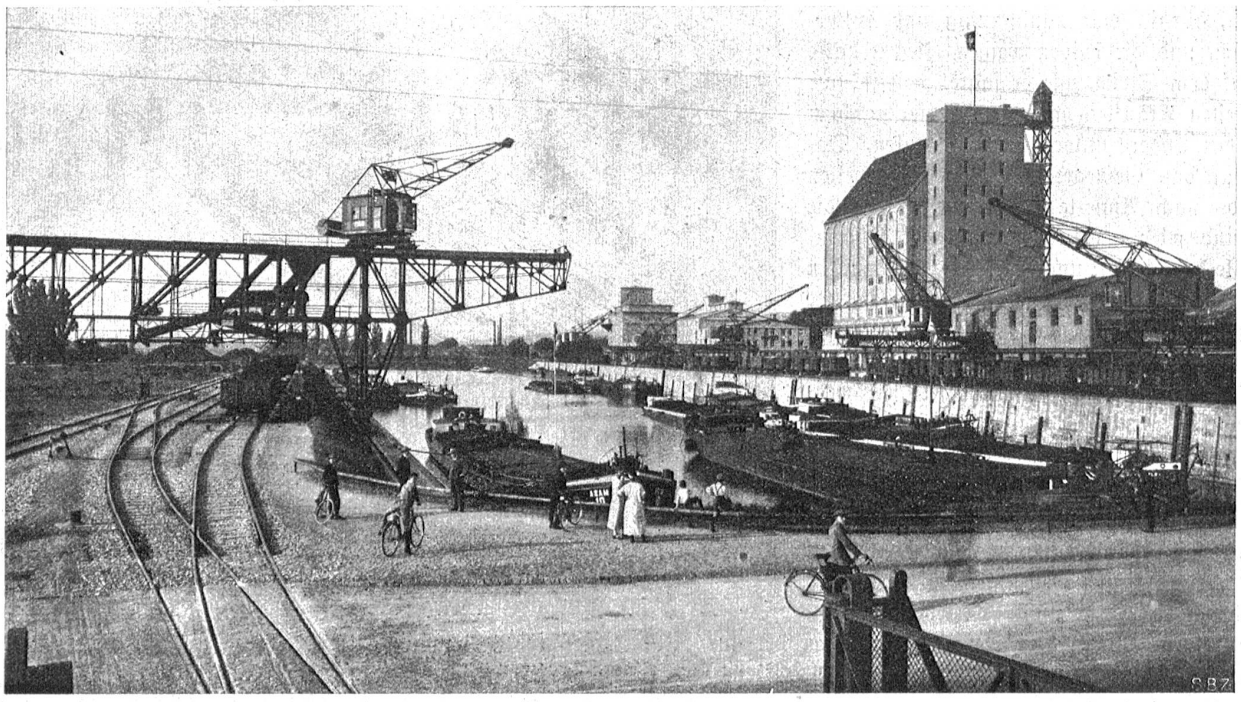
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Das Hafenbecken von Kleinhüningen mit dem Getreidesilo der S. S. G. und den Lagerhäusern der Reedereien „Rhenus" und „Neptun". Links der Umschlagplatz für Steinkohlen. (Klischee 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 Kähne, getauft auf die Namen schweizerischer Flüsse, mit einer Tragfähigkeit von 813 bis zu 1368 Tonnen; die drei größten Kähne: „Ticino", „Rhone" 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-Hüninger-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.

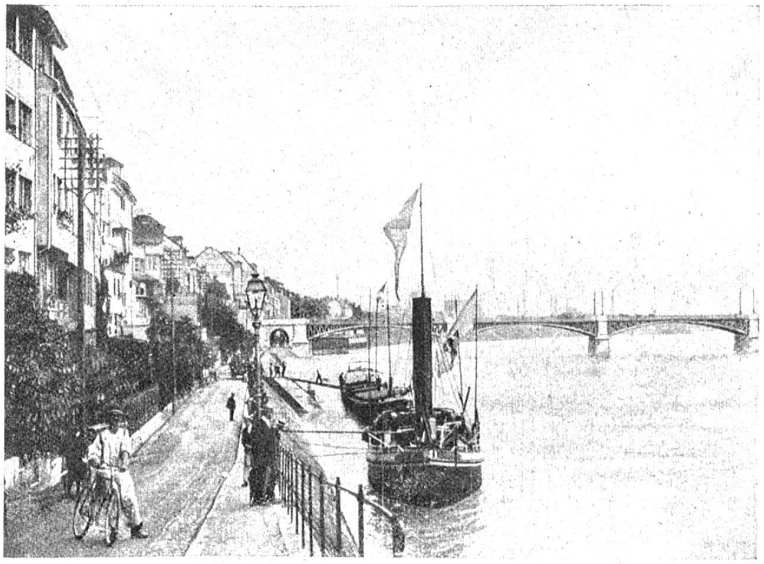
Unsere Aufmerksamkeit wird jetzt gefesselt durch das Löschen eines Getreidekahnes zu unseren Füßen. Das Basler Schiffahrtsamt verfügt für den Umschlag des Monopolgetreides im Hafen St. Johann seit 1924 über einen fahrbaren Getreide-Saugheber. Im Silo der S. S. G. geschieht das Löschen mittelst eines Schwenkkrahnes 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 Einschüttgosse 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 Absackeinrichtungen 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 Hafenquais wird ein Kahn mit Talfracht beladen. Aus dem Eisenbahnwagen hebt der Schwenkkahn 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 Gonzenerz 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 Oberrhein während der Niederwasserperioden 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 durchführen 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 Oeffentlichkeit 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 Schifflände eröffnet worden. Das neue auf eigener Schiffswerfte (Buß A.-G. in Kaiseraugst) erstellte Doppel-

schrauben-Passagierboot „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 Silhoueten 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 abgeflutet 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.



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

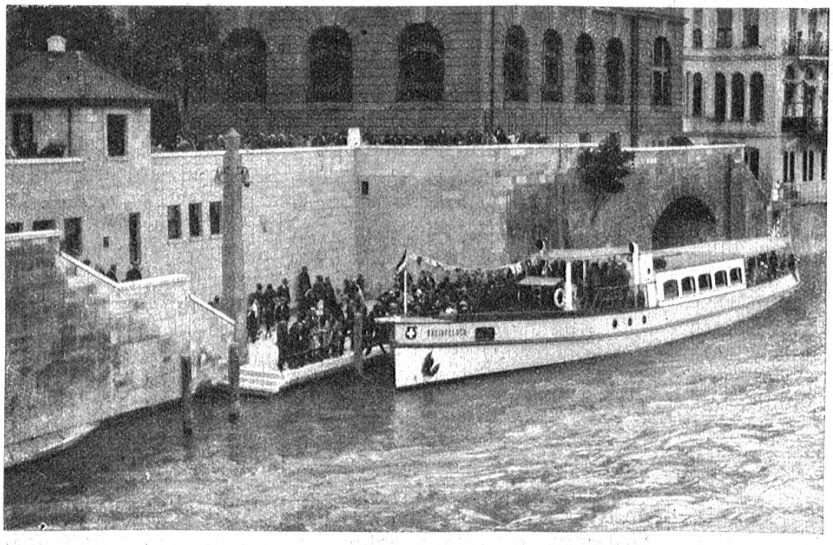
Der Basler Flughafen.

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 Schiffahrt 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 Fortschritte 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.

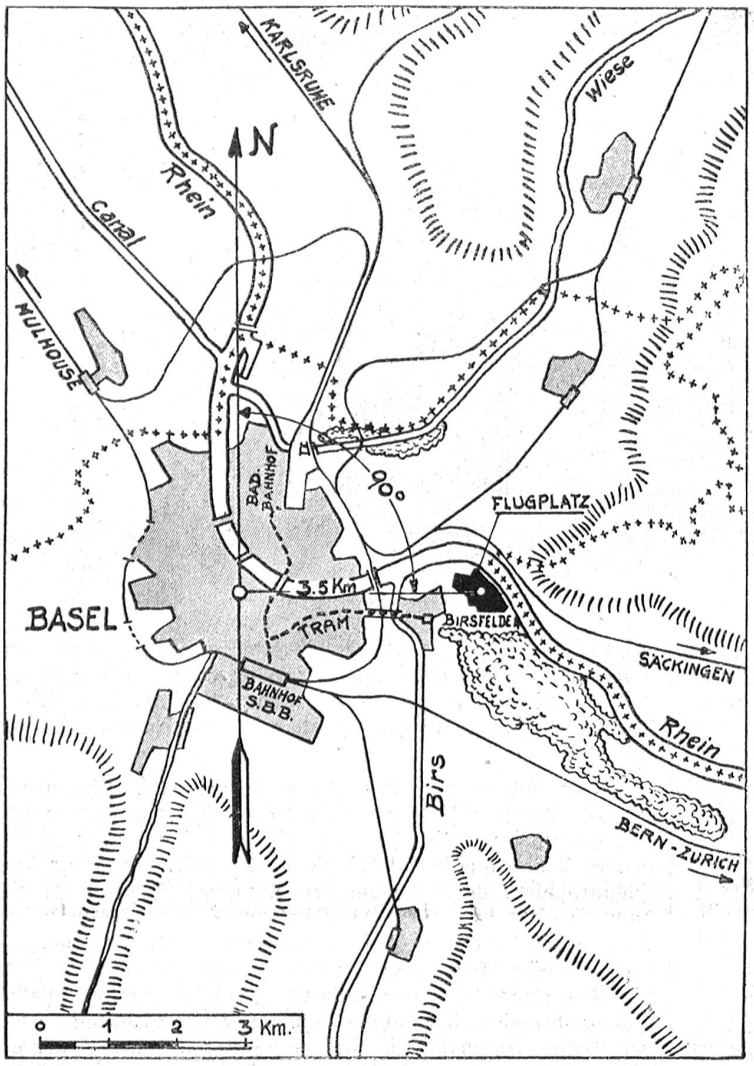
Wir fahren mit dem Tram hinaus nach Birsfelden. In 10 Minuten sind wir von da zu Fuß draußen beim Sternenfeld. Es wird dort lebhaft gebaut an einer neuen großen Flugzeughalle mit 40 Meter Torweite für die großen Flugdroschken, wie sie etwa der Imperial Airways führt; daneben entsteht das neue Direktions- 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 Ueberraschung, in dem dort stationierten Militärflieger einen jungen Bekannten aus Bern zu erkennen. Herr H. hat nach seinem Austritt aus der Sekundarschule die Lehrzeit eines Drogisten 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 Berufe viel Erfolg und Anerkennung.

Ein Berner von Erziehung ist auch der sympathische junge Flugplatzdirektor, Herr Koepke. Er gab uns freundliche Auskunft über den Basler Flughafen, der mit seinen sieben regelmäßigbefahrenen Linien vorläufig seinen Aufbau abgeschlossen hat. Nun gilt es nach Koepke, 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 Dampfschiffländte unterhalb der mittleren Rheinbrücke in Basel.



Der Flugplatz Basel-Birsfelden. — Lageplan.

kommen. — Eine halbe Stunde später stieg die 14plätzige Luftdroschke auf zum Flug nach Paris, wo sie zirka drei Stunden später ankommen sollte. Diesmal waren vier Passagiere mit; die 20prozentige Besetzung mochte stimmen. Herr Koepke 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 aufraffen 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.

A. Böttger.

Schwing-Fest
oder die Patrioten von Eglach.

Eine Erzählung von Emil Schibli.

(Schluß.)

Boßhard 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 Aehnliches in Eglach nicht auch möglich sein? Uebrigens dachte er nicht an ein Gemeindehaus, obwohl ein solches auch hier gewiß vonnöten wäre und manchem Wirtshaushocker vielleicht zum Segen werden könnte, nein, Boßhard 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 Entlöhnung 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 Boßhard 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 Boßhard 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 Boßhard. Jedermann müsse doch zugeben, daß eine Badeanstalt hier im Dorfe — denn bis zur nächstgelegenen Badestelle 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.

Bösiger 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