

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 5 (1929)  
**Heft:** 43

**Artikel:** "Basel-Untergrund"  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-833485>

### **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**

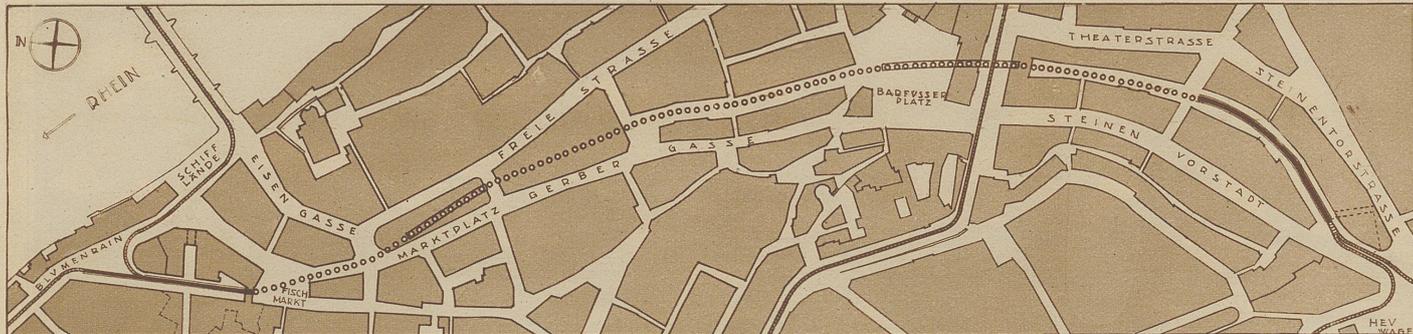
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 06.05.2025

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

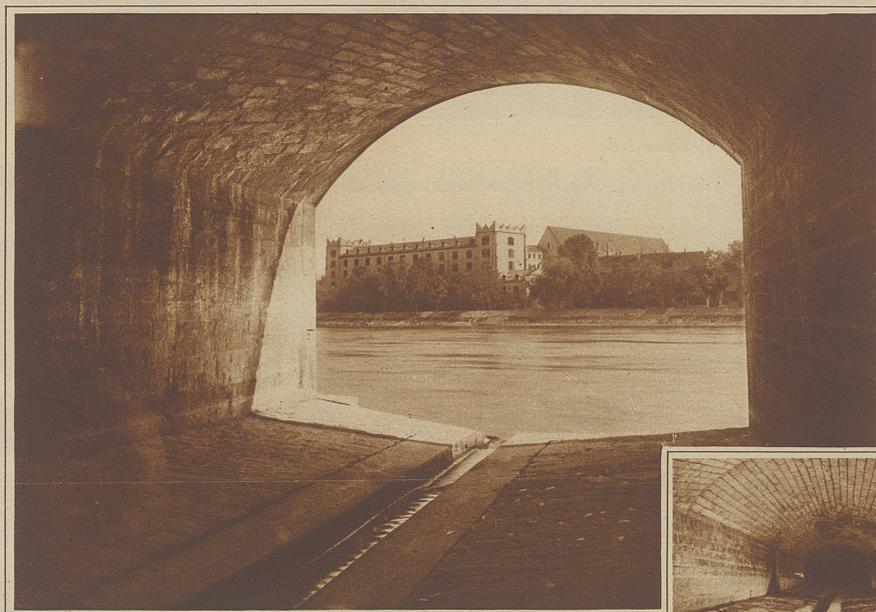


Tramtrace im Birsiggewölbe. ooo = Tunnelstrecke. — = Rampen. ||||| = Straßentrace

# «Basel-Untergrund»

(Mit Spezialaufnahmen für die Zürcher Illustrierte von H. B.)

Jeder Autofahrer in der Schweiz fürchtet das Straßengewirr von Basels Altstadt, das andauernd so viele und gefährliche Verkehrsunfälle verursacht. Mitten in die ratlose Diskussion über Sanierungsmaßnahmen ist nun ein Projekt gefallen, das dank seiner überragenden Vorzüge allgemeine Sympathien in der Bevölkerung gefunden hat: Der Tramverkehr wird in den Birsigtunnel, der sich groß und breit unter den Hauptverkehrsadern aus der Hauptbahnhof-Gegend nach der Schifflande hinzieht, verlegt und mit zwei großen Untergrund-Stationen ausgestattet. Damit werden die Straßen radikal entlastet, ohne daß auf die Bequemlichkeiten der Tramlinien von allen Vororten nach dem Stadtzentrum verzichtet



Ausblick vom Birsiggewölbe gegen den Rhein

würde. Der Birsig aber, der meist als unscheinbares Bächlein fließt und nur selten zum Strom anschwillt, erhält einen für ihn zweckmäßigeren kürzeren Tunnel von 5 Meter Durchmesser direkt nach dem Rhein bei der Wettsteinbrücke. Die Kosten dieser umfassenden und großzügigen Verkehrsanierung werden nach verschiedenen übereinstimmenden Berechnungen auf rund 6 Millionen Franken veranschlagt.

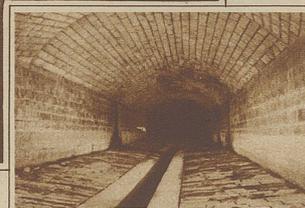


Bild links: Vorläufig ist es hier noch still und einsam. Ist aber der Untergrundbahnhof «Barfüßerplatz» erst an dieser Stelle fertig gebaut, wird Leben in die «Bude» kommen

Untenstehendes Bild: Autopark auf dem Marktplatz



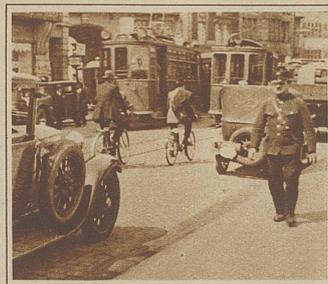
Die Tramhaltestelle «Marktplatz», wie sie heute aussieht



Der Birsiglauf im Steinenquartier, dessen Bett die Tramlinien aufnehmen würde, während die Ueberwölbung für die Autos gedacht ist



An der Kreuzung Freiestraße-Hauptpost



Die Kreuzung Schifflande-Blumenrain