

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 12 (1936)
Heft: 17

Artikel: Im Herzen Basels
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756879>

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: 05.05.2025

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



IM HERZEN BASELS

Nr. 17

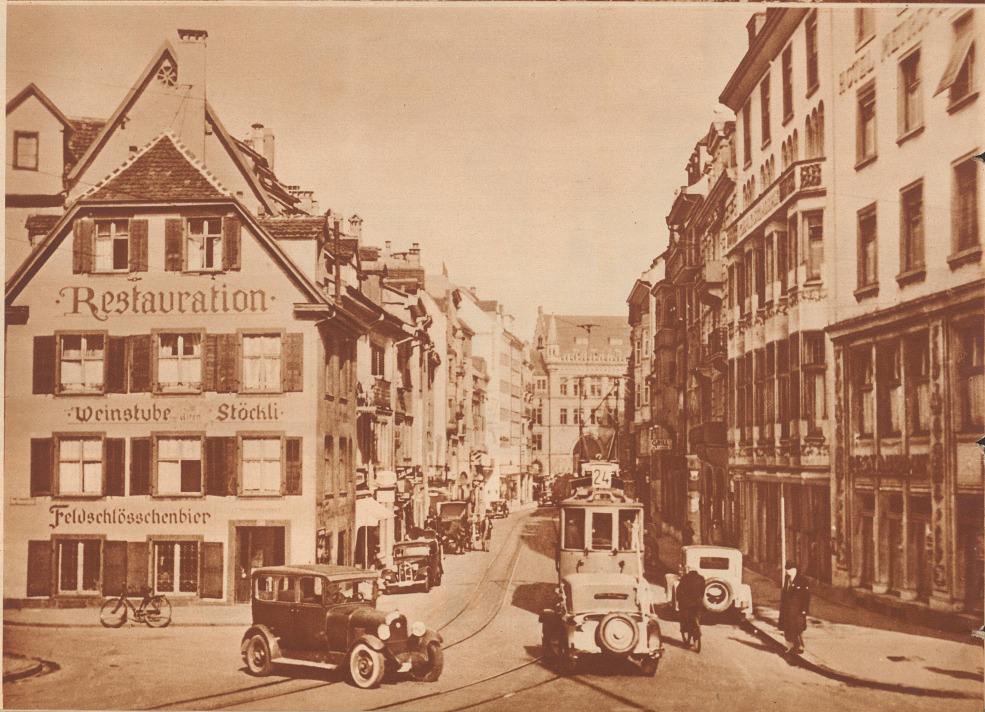
ZÜRCHER ILLUSTRIERTE

527

Einst Birsigbett

Aufnahme aus dem Jahre 1898

Der Birsig mit den beidseitigen Uferbauten zeigt uns ein charakteristisches Stück des mittelalterlichen Stadtbildes, wie es hier, mitten in der verkehrsreichen Altstadt Grossbasels, bis zum Anfang unseres Jahrhunderts erhalten geblieben ist. Wie zur Zeit des Basler Konzils in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Birsig den berühmten Enea Silvio, den spätern Papst Pius II., an die Cloaca maxima Roms erinnert hat, so wurde er auch noch in der sogenannten Neuzeit als grösste städtische Kanalisationsleitung verwendet, nur mit dem Unterschied, daß sie offen war und daher niemandem den lieblichen Anblick entzog. Diese Tatsache erklärt dem Beschauer die vielen an den hintern Fassaden der Häuser angebrachten Ausbauten. Alle diese Lauben enthielten das stille Oertchen, oder, wie früher der Basler sagt, «das Private», aus welchem der Abfluss der Abfälle direkt, ohne umständliche Zwischenleitungen, dem reinigenden Wasserstrom übergeben werden konnte. — Besonders herrlich war es zwar mit dieser Reinigung nicht bestellt. Denn der in der meisten Zeit nur mit spüßlichem Wasser versetzte Birsig wurde in seiner der «Schwemmkanalisation» dienenden Aufgabe gestört, indem die Anwohner aus den gleichen Lauben auch Urat aller Art, wie zerbrochene Hefen, verschlissene Tücher, manchmal auch alte Matratzen oder tote Katzen und Hunde herabzuwerfen pflegten. Darum war es nicht verwunderlich, wenn der Birsig, wenigstens in der alten Zeit, oft zum «sinkenden Pfuhl» wurde. Nur von Zeit zu Zeit gelang es dem in seinem Ablauf bedrängten Bach durch ein großes Hochwasser eine gründliche Generalreinigung durchzuführen, wie z. B. 1339, in welchem Jahre aber an Stelle der weggeschwemmten Materialien die aus dem aufgewühlten Kirchhof bei der Barfüßerkirche herausgerissenen Toten zugeschwennt wurden. — Außer den Kanalisationszwecke diente das Wasser des Birsigs noch vielen andern Verwendungen. Trotz seiner in sanitärischer Beziehung höchst bedenklichen Zusammensetzung pflegten die Anwohner das so bequemen an der Haustüre vorbeieilende Wasser für alle möglichen Bestimmungen, für handwerkliche Gewerbe oder einfach für die Reinigung von Fässern und Kübeln, für das Scheuern der Hausflure, Gänge und Treppen oder zu sonstigen Waschzwecken zu gebrauchen. Nicht ausgeschlossen ist es, daß sogar, wie dies von einem kleinen Stadtbach in Kleinbasel mit einer ähnlichen Zusammensetzung des Wassers aus dem 18. Jahrhundert bezeugt ist, ein Metzger darin die Kutteln und die für die Würste bestimmten Därme gewaschen hat. — So echt mittelalterlich das Bild des Birsigs mit der beidseitigen Bebauung gestaltet ist, so paßt doch der Hintergrund nicht mehr in die Umgebung. Dort steht das moderne Postgebäude, welches den Übergang in die neue Zeit andeutet.



Jetzt Falknerstraße

Aufnahme vom 15. März 1936 von P. Senn

Von der in den Achtzigerjahren durchgeführten Birsigkorrektur war die Partie zwischen dem Barfüßerplatz und der Post noch nicht ergriffen worden; man dachte zwar damals schon an die Überdeckung des Birsigs, verschob aber diese Aufgabe in der Erwägung, daß das ohnehin schon schwierige Unternehmen allzusehr kompliziert würde; auch bestand in jener Zeit noch kein Bedürfnis für eine neue Straße. Erst die Erstellung der elektrischen Tramlinie in der Gerbergasse veranlaßte die große Wandlung. Der Regierungsrat legte im Oktober 1898 dem Großen Rat einen Ratschlag vor, in welchem die Überdeckung der engen Gerbergasse hinwies mit dem Vorschlag, die kostspielige und eine lange Zeit erfordernde Verbreiterung dieser Straße zu vermeiden durch Überdeckung des Birsigs zwischen Barfüßerplatz und Post. Auf dem Gewölbe sollte eine Straße für die Aufnahme der Tramlinie und des übrigen Fahrverkehrs geschaffen werden. Die im Jahre 1900 erfolgte Ausführung des Projektes war ein erstklassiges Muster für ein produktives Werk mit einem unbestreitbaren positiven Werte. Mit einem Schlag wurden die sanitärischen Uebelstände beseitigt, eine neue stark benutzte Verkehrsrader gewonnen und drittens den Anwohnern die Möglichkeit geboten, ihren alten beschwerlichen Häuser durch moderne Geschäftsläden zu ersetzen, deren Wert um so höher stieg, als die meisten von den zwei wichtigsten Geschäftsstraßen Grossbasels, von der Freien Straße und der Gerbergasse aus durchgehend angelegt werden konnten. Das Arkadengebäude im Hintergrund ist die Post, die 1898 auch schon stand, aber seither einige bauliche Veränderungen erfahren hat. Der heute im bequemen Tramwagen oder im eleganten Automobil die Verkehrsstraße durchfahrende Fremde, wie auch mancher Einwohner, hat keine Ahnung mehr von der früheren offenen Kanalisationsleitung mit den ungesunden und unhygienischen baulichen Verhältnissen, die der älteren Basler Generation noch so wohlbekannt sind. — Zu Ehren des damaligen Vorstehers des Baudepartements, der das Projekt geschaffen und durchgeführt hatte, erhielt die Straße den Namen «Falknerstraße».



Etwa 150 Meter von der Unfallstelle entfernt fand man diesen Motor auf. Er wurde beim Anprall weggeschleudert und rollte den Abhang hinunter.

Aufnahme Photos

pse qtf?

Bitte, wo ist mein Standort?

(Fortsetzung von Seiten 504/505)

besitzt eine Bodenfunktstation, deren Hordner zu jeder Tages- und Nachtzeit Flugsignale auffangen und sie unverzüglich und gewissenhaft beantworten. Auf die Standortfrage pse qtf? gibt die Bodenzentrale dem Flugzeug ein Wartezeichen und ruft sofort auf ihrer Wadwelle eine oder zwei Hilfspelstellen um Mitarbeit zur Standortermittlung an. Ohne eine Antwort abzuwarten, wendet sich die Hauptpelstelle an das Flugzeug, mit der Aufforderung qtf? = bitte um Abgabe von Peilzeichen. Die Hilfspelstelle empfängt nun die Zeichen des Flugzeuges und stellt daraus die rechtwinklige Richtung der Pelstelle zum Flugzeug fest. Sie übermittelt diesen gepeilten qte-Wert an die Hauptpelstelle. Diese trägt ihren eigenen Peilwert auf der Karte ein, der Schnittpunkt beider Geraden gibt den Standort des Flugzeuges an. Seit zwei Jahren sind die Verkehrslinien der Schweiz mit richtungsempfindlichen Rahmenantennen ausgerüstet, so daß sich die Funker auch noch durch Eigenpeilung mit Hilfe von Landes- oder Funkfeuer (Funkendung in bestimmten Zeitintervallen) zu orientieren vermögen.

Sobald ein Flugzeug, z. B. in Dübendorf zum Flug Basel-London startet, meldet der Bordfunk der Bodenfunktstation des Flugplatzes qtd = wir sind gestartet und kurz darauf qab hby = wir sind unterwegs nach Basel, rr, das heißt regu, antwortet die Station und ds = danke schön, quittiert der Funker höflich. Ueber Brugg wünscht er vielleicht zum erstenmal einen Standort qtf und, um eine Kollision zu vermeiden, die Flughöhe der Gegenmaschine, die bei unsichtbarem Wetter von Basel gemeldet worden ist. Drei bis fünf Minuten vor der Landung verlangt er von Basel Stärke und Richtung des Windes und den Barometerstand. Jede größere Bodenfunkt-

station funkt in gewissen Zeitabständen Wettermeldungen, die der Funker, soweit sie für ihn überhaupt in Frage kommen, abhört: Die Landung auf dem Londoner Flugplatz Croydon ist bei dichtem Nebel nicht immer so einfach. Es darf sich, auch über Nebel und Wolken, jeweils nur ein Flugzeug in seiner Kontrollzone aufhalten; die andern, auch die zur Landung fälligen, außerhalb. «Welches ist meine Reihenfolge?» fragt der Bordfunk an. Wenn er als Antwort eine 3 bekommt, heißt das, daß vor ihm noch zwei Flugzeuge landen müssen. Je nach der vorherrschenden Windrichtung wird dem Piloten vor der Landung der günstigste Einflyßsektor mit den geringsten Lufthindernissen mitgeteilt. Auch Zürich als Flughafen darf in Bilde von Verkehrsflugzeugen nur noch angefliegen werden, wenn sein Einflyß-Signal auf «frei» steht. Die unsichtbaren Informationsfäden, die das Flugzeug auf seinem Weiterfluge immer wieder mit andern Punkten der Erde verbinden, werden dichter, sobald es der Landung entgegengeht. Wie der Ozondämpfer in den Hafen gelost wird, so lost die Bodenfunktstation das Flugzeug über den Flughafen und gibt ihm die Aufforderung zum Durchstoßen der Wolkenhaut. Je tiefer die Wolken, je dichter der Nebel, desto umfangreicher die Weisungen zum Landen. Der Peilbeamte nimmt das Flugzeug sozusagen an der Hand, um es vorsichtig durch den Nebel auf den Boden zu geleiten.

Der Absturz des deutschen Militärflugzeuges bei Orvin beweist von neuem, daß eine Flugmaschine bei gestörter radioelektrischer Verbindung ohnmächtig den Naturgewalten preisgegeben ist. Erst mit Hilfe der modernen Funkpeilverfahren erhielt die Verkehrsaviatik die notwendigen Sicherungsanlagen, die reguläre, fahrplanmäßige Flugverbindungen gewährleisten.

St.



Die Unglücksstelle über dem Dörfchen Orvin bei Biel. Mit voller Geschwindigkeit raste das Flugzeug in den fast senkrecht abfallenden Abhang hinein. Die Bergung der schwerverletzten und der Leichen gestaltete sich äußerst schwierig.

Aufnahme Willi