Rheinschifffahrt: 3. Akt : ein Dorf im Würgegriff der Stadt

Autor(en): **Währen, Sabine**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft**

Band (Jahr): **- (2014)**

Heft 1: **Rund um den Hafen**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-842956

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

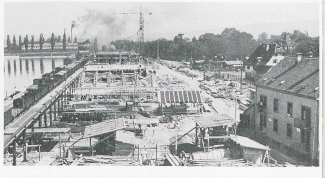
Rheinschifffahrt: 3. Akt

Ein Dorf im Würgegriff der Stadt

[sw] Dass sich hinter den Hafenbauten, Lagerhäusern und Fabriken noch eine andere Welt versteckt, ahnen viele wohl kaum. Bestimmt: Die Industrialisierung hat markante Akzente gesetzt, die in Kleinhüningen tief greifende Spuren hinterlassen hat. Einerseits wuchs die städtische Überbauung von der Kleinbasler Seite her längs der Klybeckstrasse ins Gemeindeterritorium von Kleinhüningen hinein, andererseits siedelten sich erste industrielle Betriebe und Anlagen im Umkreis des Dorfes selbst an.

Die Berichte über dieses kleine Paradies an der Mündung der Wiese sind Erinnerung, Erinnerung von alten Kleinhüningern, die noch die Zeiten vor dem Ersten Weltkrieg und vor dem ersten Hafenbecken erlebt haben. Viele der «Urbewohnerinnen und -bewohner» stammten aus dem Badischen und liessen sich aus wirtschaftlichen Überlegungen in Kleinhüningen nieder, wo sie sich dann auch einbürgerten. Arbeiter wurden gesucht für eine Industrie, die sich im Aufschwung befand. Gelernte Handwerker zum einen, zum anderen aber viele ungelernte Fabrikarbeiter, die hauptsächlich in den Färbereien und den chemischen Betrieben Beschäftigung fanden. Die Integration wurde dadurch erleichtert, dass man in eine Dorfkultur und in ein soziales Umfeld kam, welches jenem des Markgräfler Landes sehr ähnlich und ihnen deshalb vertraut war.

Kleinhüningen war im Laufe der Jahrhunderte gewachsenen und wurde nun sukzessive von der Stadt einverleibt und gleichzeitig von allen Seiten mit Fabrik- und Hafenanlagen, aber auch mit Staatsbetrieben in den Würgegriff genommen. Da war zunächst die chemische Industrie, die sich wegen ihres «pestilenzialischen Geruches» ausserhalb der Stadtgrenzen, flussabwärts, auf ein freies Feld bei der Mündung der Wiese in den Rhein ansiedelte. Zahlreich waren jene Kleinhüninger, die neben ihrem Beruf in der Fabrik ein wenig Landwirtschaft betrieben, zwei bis drei Ziegen hielten, vielleicht sogar eine Kuh, sicher aber einige Schweine und Hühner. Die zwei grossen Bauern ausgenommen, war es ein bescheidenes bäuerliches Wirtschaften, das vor allem den Eigenbedarf deckte und nur soviel abwarf, dass man gerade über die Runden kam. Fischer und Bauern wurden zunehmend von Arbeitern und Handwerkern verdrängt. Die Gemeinde war nicht mehr in der Lage, die Last der Armut, vor allem der neu zugezogenen Fabrik-Arbeiter zu bewältigen und gab dafür ihre Autonomie, Schritt für Schritt auf. Bereits 1893 bat man die Stadt



Basel, die Geschäfte der Einwohnergemeinde zu führen und 1908 erfolgte die definitive und umstrittene Eingemeindung. Natürlich bedeutete die Abgabe der Gemeindeverwaltung eine Entlastung. Aber zu welchem Preis! Jene Generation wird auch heute noch von alteingesessenen Kleinhüningern – von denen es allerdings nur noch wenige gibt – für die tief greifenden Veränderungen verantwortlich gemacht: für die Zerstörung einer reizvollen Umgebung und Umwelt, für das langsame Sterben einer einstmals intakten Dorfgemeinschaft. Einem Mann sei es vor allem anzulasten, dass es so gekommen sei, wie es gekommen ist: Sebastian Frey, der Kronenwirt und heimlicher König von Kleinhüningen. Noch 1977 erinnerte sich die älteste Bürgerin des ehemaligen Fischerdorfes zornentbrannt an ihn: Er habe den Kleinhüningern das Saufen bezahlt, dann seien sie für die Eingemeindung gewesen.

Man kann heute rückwirkend die Verantwortung für all die schwerwiegenden Veränderungen den Männern anlasten, die sich im Schicksalsjahr 1907 so und nicht anders entschieden haben. Die Frage ist allerdings berechtigt, ob jene Stimmbürger, die sicher eine vage Ahnung vom geplanten Hafenprojekt hatten, voraussahen, was alles mit ihrem Gemeinwesen geschehen und dass das halbe Dorf der Spitzhacke zum Opfer fallen würde, um Silos und anderen Hafenbauten Platz zu machen, und dass sie dazu nichts mehr zu sagen hätten, da sonst die Enteignung drohte.

Die Rheinschifffahrt nimmt Fahrt auf

Aber weshalb dieses Drängen auf eine neue Hafenanlage, nachdem die Stadt lange ihre Zukunft in der Eisenbahn gesehen hatte? Das war vor allem einem jungen Mann zu verdanken, der besessen war von der Idee, der Rheinschifffahrt bis nach Basel zum

Durchbruch zu verhelfen: Rudolf Gelpke, der zusammen mit dem späteren Regierungsrat Paul Speiser den Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein gründete (vgl. dazu unseren baseldeutschen Beitrag).

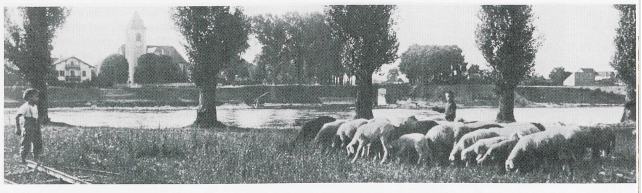
Als klar wurde, dass der Rhein mit neuen Dampfschiffen auch flussaufwärts bis ans Rheinknie befahrbar ist, begann die Basler Regierung den Bau eines Hafens zu planen. Die von Gelpke vorgesehene Stelle im St. Johann war nahezu ideal. In nächster Nähe befanden sich die Anlagen der kantonalen Glasfabrik, die später die erste und für einige Zeit wichtigste Kundin der Schleppschifffahrtsgenossenschaft war. Ausserdem war es hier problemlos möglich, einen Anschluss an das bestehende Eisenbahnnetz zu erstellen. 1907 wurde ein Hafenquai von 300 Metern Länge erstellt, bereits vier Jahre später war er aber derart überlastet, dass der Plan eines eigentlichen Hafens bei der Regierung auf offene Ohren stiess.

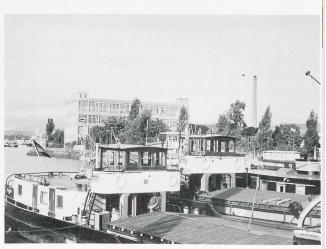
Kohle aus dem Ruhrgebiet und Getreide aus Übersee auf dem Wasser transportieren zu können, war wichtig für die Versorgung und gut für das Geschäft. Kleinhüningen, so befand die Basler Regierung, sei dafür ein idealer Standort. Das ärmliche Fischerdorf an der Wiesemündung bot genügend Platz für einen Hafenbau.

Die Idee einer neuen Hafenanlage

Das Projekt des Hafens stammte vom Ingenieur Oskar Bosshard, der allgemein als Schöpfer der Rheinhäfen beider Basel gilt. Bosshard ging mitten im Ersten Weltkrieg ans Werk und legte 1915 die Pläne für den neuen Hafen vor – allerdings fiel der positive Entscheid der Regierung erst zwei Jahre später. Fünf Jahre dauerte es, bis die Hafenbecken in Betrieb genommen werden konnten. Silos und Ausladevorrichtungen jedoch fehlten noch weitgehend. 1925 stand der berühmte Siloturm von Hans Bernoulli, der damals als das schönste Lagergebäude am ganzen Rhein galt. Es ist im Nachhinein schwer auszumachen, ob die Mehrheit der damaligen Bevölkerung den Hafenbau begrüsste oder ihm ablehnend gegenüberstand. Gewiss waren manche froh gewesen, dass Verdienst ins Dorf kam. Tatsächlich fanden viele Kleinhüninger Arbeit als Kranführer, Bahn- oder Hafenarbeiter. Die Landbesitzer allerdings, waren eher dagegen gewesen. Sie hätten kein Interesse daran gehabt, wurde später behauptet, ihren Boden für eine gigantische Hafenüberbauung zu verkaufen. Das habe die Basler Regierung gewusst, hiess es, und habe deshalb Strohmänner ins Dorf geschickt, die systematisch Land aufkauften, ohne den wahren Grund zu nennen. Viele verkauften in gutem Glauben. Wer sich weigerte, wurde letztlich enteignet. Das war inzwischen möglich, weil das Dorf eben seine Selbstständigkeit als Gemeinde aufgegeben und sich mit der Stadt Basel vereinigt hatte. Damit hatte die Regierung Zugriff auf den Boden und gab grünes Licht für den Bau des ersten Hafenbeckens. Sicher ist, dass die Obrigkeit beim Erwerb des Landes für den Hafenbau I nicht ungeschickter hätte vorgehen können. Sicher ist, dass sie anfänglich nicht bereit war, jenen Preis zu bezahlen, den das Land wert war. Sicher ist, dass jenseits der Wiese, im sogenannten Giessliareal, deutlich höhere Preise bezahlt wurden. Sicher ist, dass die Stadt mit Enteignung drohte, sollten sich die Landbesitzer nicht fügen. Sicher ist, dass jene, die sich zur Wehr setzten, einen weitaus höheren Preis für ihr Land erhielten, als die, die sich einschüchtern liessen und sofort verkauften. Sicher ist auch, dass dies dem Zusammenleben der Kleinhüninger nicht förderlich war und zu Streit und Missgunst führte. Und sicher ist schliesslich, dass sich das später, bei weiteren Käufen durch die Hafenverwaltung, als Hindernis erweisen sollte.

1930 folgte das zweite Hafenbecken, und als der Zweite Weltkrieg drohte, realisierte die Schweiz plötzlich, dass sie zwar eigene Schiffe hatte, dass aber die deutschen und holländischen Matrosen, die diese Schiffe fuhren, im Krieg kaum mehr zur Verfügung stehen würden. Also holte man kurz vor Kriegsausbruch zahlreiche junge Leute aus ärmlichen Gegenden der Schweiz nach Basel und bildete sie zu Matrosen aus. Die jungen Männer transportierten während des Krieges, solange der Rhein noch befahren werden durfte, auf dem umkämpften Gebiet Kohle aus dem Ruhrgebiet in die Schweiz. Das schweisste sie zusammen zu einer eigenen, neuen Bevölkerungsgruppe in Kleinhüningen. Auf den Krieg folgten die goldenen Jahre der Rheinschifffahrt: Der Hafen brauchte einen Umschlagplatz und Silos. Und da im Hinterland bereits alles Grün überbaut wurde, nahmen die Planer das Dorf ins Visier. Mit beispielloser Brutalität wurde der alte Dorfkern Stück für Stück abgerissen. Der Denkmalschutz kam erst zur Sprache, als praktisch die ganze Bausubstanz weg war.





Basel brauchte Platz. Und daran hat sich in den letzten 100 Jahren nichts geändert: Kleinhüningen wurde überbaut mit Fabriken, Gastanks, Hafenbecken und Silos, mit Tankanlagen und Eisenbahnlinien, Sondermüllofen und einer städtischen Wasserreinigungsanlage: Widerstand war zwecklos, sobald es zur Abstimmung kam, wurden die Kleinhüninger vom Rest der Stadt überstimmt. Und so versteht man jene alte Frau, die einmal sagte, «'S hett kei Dorf in dr Schwiz so liederlig miesse ab dr Wält wie Gleihiinige.»

Verwendete Literatur
Hugger Paul, Kleinhüningen, Birkhäuser Verlag, Basel 1984.
Lötscher Lienhard und Winkler Justin, die Quartiere Kleinhüningen und Klybeck, Basler Stadtbuch 1985, Christoph Merian Verlag, Basel 1986.
Lüem Barbara, Heimathafen Basel, Christoph Merian Verlag, Basel, 2003.