Zeitschrift: Für die Heimat : Jurablätter von der Aare zum Rhein
Band: 10 (1948)
Heft: 6

Artikel: Neues Leben im Basler Reinhafen
Autor: Wälti, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-860588

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

tätsprofessoren zum Frey-Grynäischen Institut wurde. Es gehört schon zum Heuberg, dessen Nr. 33 es bildet. Aber einen Blick auf seine wohlproportionierte Fassade und in den für die Altstadt seltenen Hofgarten davor werfen wir heute gleichwohl gerne. Das Haus zwischen Leonhardsberg und dem Zugang zum Leonhardskirchplatz, das alte Pfarrhaus, ist eigentlich ein aus drei Liegenschaften zusammengewachsener Bau. Er trägt daher auch die Nummern Leonhardskirchplatz 2 und Leonhardsberg 15. Unter letzterem ist das kleine Häuslein verstanden, das wie nachträglich notdürftig an die hohe Kirchhofmauer angeklebt erscheint. Das ganze Haus, das durch die jüngste Renovation herausgeputzt, stattlicher denn je erscheint, begann seine Geschichte als Hospiz der Augustiner zum Grossen St. Bernhard, war dann durch die Stiftung des Heinrich Kücheli 1288 Schule des Stifts zu St. Leonhard geworden und blieb Eigentum der Kirche bis in die jüngste Zeit.

Der obere Abschluss des Leonhardsbergs ist schon oft gemalt und gezeichnet worden. Er bildet mit den stattlichen Bauten zur Linken und Rechten, vor allem aber mit dem lebhaften Fachwerk des im Blickpunkte stehenden Hauses zum «Engelsköpfchen» am obern Heuberg, ein vorbildliches altes Stadtbild. Wertvoll ist und bleibt aber auch Verlauf und Aussehen der ganzen steil ansteigenden Gasse.

Neues Leben im Basler Rheinhafen.

Von Hans Wälti.

Obschon Basel 600 Kilometer von der Nordsee entfernt liegt, so riecht es vor seinen Stadttoren schon irgendwie nach Meersalz. Wer etwa von der Pfalz beim Münster nordwärts schaut, hin über die Hallen der Mustermesse und das Industriegebiet der «Ciba», gewahrt einen 50 Meter hohen Siloturm, das Wahrzeichen unseres Rheinhafens. Er steht mitten im Ankerplatz der Hafenanlage, umgeben von Motor- und Schleppkähnen, die unser Land mit den grossen Industriesitzen des Niederrheins und mit der bedeutendsten Handelsstrasse der Erde, Amerika-Europa, verbindet. Fünf Hafenbecken gruppieren sich mit ihren Quais, den Lagerstätten und all den technischen Umladevorrichtungen, die in den Jahren 1906—1941 erstellt und ausgebaut worden sind, zu einem einheitlichen Güterplatz. Das ganze Hafengebiet ist umschlossen von der Dreiländergrenze. Hier brach im blutigen Ringen im Frühjahr 1945 der letzte Widerstand der Deutschen am Rhein. Neue Mauersteine an den Hafenbauten verraten noch, wo feindliche Geschosse und Bombenabwürfe auch neutrales Gebiet erreichten.

Während des letzten Weltkrieges lag die Rheinschiffahrt ganz darnieder. Der Wasserweg war zu einem Schuttbett geworden. Gesprengte Brücken und versenkte Schiffe hinderten jeglichen Verkehr. Die Dreirosenbrücke in Basel ist vom Meer her flussaufwärts der erste unbeschädigte Rheinübergang geblieben. Jetzt haben die Räumungsarbeiten, bei denen auch ein schweizerisches Arbeiterheer mithalf, den Wasserweg wieder notdürftig freigelegt. Im Rheinhafen ist der Güterverkehr von neuem erwacht: Dutzende von Lastwagen fahren vor, Lokomotiven reihen Güterzüge aneinander, Krane rasseln und

quitschen, und über dem geschäftigen Treiben liegt wie ehedem Kohlen- und Getreidestaub, riecht es nach Oel und Teer. An die 60 Kilometer Schienenwege verzweigen sich an die Umladestellen. Mächtige Saugrohre schlürfen aus den Kähnen das Getreide in die 12 Silos, die 60,000 Tonnen zu fassen vermögen; in unterirdischen Leitungen fliessen Petrol, Benzin und Oel nach den 64 grössern und kleinern Tanks, die zusammen 87 Millionen Liter flüssige Brennstoffe lagern können. Ueberall sorgt die Technik für den schnellsten und kürzesten Umladeweg. Wie mühsam war das Umladen doch in den Kindertagen des Hafenbetriebes, als die Frachten noch über hölzerne Laufstege gekarrt und im Jahre 1904 die erste Kohlenladung von 300 Tonnen mit Tragkörben aufs hohe Rheinbord von St. Johann gebuckelt werden musste.

In den Meerhäfen werden die Ladungen der riesigen Hochseefrachter durch Kranschiffe auf unsere Schlepper verladen. Jeder ist 65 Meter lang und 10—12 Meter breit, vermag bis 1200 Tonnen auf sich zu nehmen und wird bedient von einer dreiköpfigen Mannschaft, einem Kapitän, einem Matrosen und einem Schiffsjungen, von denen die ersten beiden gewöhnlich mit ihren Familien auf dem Schiff wohnen, der eine hinten, der andere vorn. Gezogen von einem Motorschiff treten die hintereinander gekoppelten Kähne ihre Flussfahrt an. Unser Dieselmotorboot «Uri», zurzeit der stärkste Schlepper auf allen europäischen Flüssen, vermag mit seinen 3600 PS den oft 2 km langen Schleppzug in 4-5 Tagen nach Strassburg hinaufzubringen. Von hier bis Basel wird für die Fahrt die Rheinströmung zu stark, die Last zu schwer. Der Frachtzug gibt die Hälfte seiner Ladung an kleinere Kähne ab, die dann auf dem Rhein-Rhone-Kanal, wenn auch mit viel Zeitverlust, denn sie haben unterwegs 52 Schleusen zu passieren, Basel erreichen.

Innerhalb der letzten drei Jahrzehnte hat sich die Rheinschiffahrt zum grössten Verkehrsmittel der Schweiz entwickelt. Ein Drittel der gesamten jährlichen Einfuhr, d. h. rund 3 Millionen Tonnen kommen bereits auf dem Wasserwege in unser Land. Der grösste Abnehmer der so eingeführten Güter ist mit 17,7 Prozent der Kanton Zürich. Es folgen dann die Kantone Bern, Basel, Aargau . . . während die innerschweizerischen Gebirgskantone von den fremdländischen Ladungen, den festen und flüssigen Brennstoffen, den Industrieölen, den chemischen Rohprodukten und den Holzfrachten am wenigsten benötigen.

Heute sind am Ausbau der Binnenschiffahrt zehn europäische Gesellschaften beteiligt mit einer Geldeinlage von 75 Millionen Franken. Das Lohnende der Rheinschiffahrt liegt in den niedrigen Frachtspesen; denn der Wasserweg verlangt bei weitem nicht so hohe Erstellungs- und Unterhaltungskosten wie ein Schienenstrang oder eine Autostrasse. Schon unmittelbar vor dem letzten Weltkrieg wurden für unser Land die Frachtersparnisse durch die Rheinschiffahrt auf rund 15 Millionen Franken berechnet. Die schweizerische Reederei in Basel schult ihr Personal selber. Diesem Zweck dient im Rheinhafen das Schulschiff «Leventina». Der Andrang zu diesem neuen Beruf ist sehr gross. Jährlich melden sich 500—600 junge Leute, von denen nur 25 aufgenommen werden können. Dabei zeigt sich, dass gewöhnlich nicht die Buben von den Ufern unserer Schweizerseen, sondern die zähen, anspruchslosen und entbehrungsfähigen Bergjungen zur wertvollsten Schiffsmannschaft heranwachsen.