



«Z'Basel an mym Rhy»

Beziehungen einer Stadt zu ihrem Fluss

Seminar für Kulturwissenschaft und
Europäische Ethnologie



Universität
Basel

Eine Publikation des Seminar für Kulturwissenschaft und Europäische Ethnologie,
Universität Basel

Entstanden im Rahmen zweier Lehrveranstaltungen im Frühjahrsemester 2016

Dozierende: Theres Inauen, Konrad Kuhn

Seminar: «Z'Basel an mym Rhy» – Kulturanthropologische Perspektiven auf die Beziehungen zwischen Stadt und Fluss

Exkursion: Basel maritim – Orte, Praxen, Erzählungen

Autor_innen: Tatia Bregvadze, Simone Bühlmann, Rebekka Bütler, Veit-Lorenz Cornelis, Gianna Giuliani, Birgit Huber, Fiona Imboden, Theres Inauen, Mathilde Jaccard, Anja Keller, Eva Kern, Basil Koller, Konrad Kuhn, Liisa Lanzrein, Kirsten Maier, Elena Müller, Anna Oechslin, Agnes Oettli, Sylvana Reusser, Eleonora Salemi

Redaktion: Theres Inauen, Konrad Kuhn

Layout: Basil Koller, Simone Bühlmann

Der Druck dieser Publikation wurde ermöglicht durch:
Christine Burckhardt-Seebass-Fonds

Die vorliegende Publikation ist auch als elektronische Version (PDF-Format sowie barrierefreies Worddokument) zugänglich unter: www.kulturwissenschaft.unibas.ch

Druck: Express Druck Roth, Basel

Auflage: 200 Ex.

Basel 2016

«Z' Basel an mym Rhy»

Beziehungen einer Stadt zu ihrem Fluss

Seminar für Kulturwissenschaft und
Europäische Ethnologie



Universität
Basel



Abb. 1: Stadtkarte von Basel mit eingezeichneten Lesestationen

Inhaltsverzeichnis

1	Z'Basel an mym Rhy – Basler Lied	-6-
2	Eine Stadt und «ihr» Fluss – Orte, Praktiken, Erzählungen	-7-
3	Der Rhein – Viel mehr als nur eine «Badi»	-9-
4	«Was wämmr mache?» «Jo,... gömmer an Rhy» – Kulturelle Praxen am Rheinufer	-17-
5	Basel, deine Brücken!	-20-
6	Ein Seemannschor in Basel – Die <i>Störtebekers</i>	-27-
7	Gesungene Seemannskultur	-31-
8	Spazieren und erkunden – Eine Einführung zur Hafenexkursion	-34-
9	Widerstand am Basler Rheinufer – Texte zur Stadtentwicklung	-37-
10	Der Quartiertreffpunkt <i>Brückenkopf</i> – Spiegel der Transformationen und Wohnzimmer des Quartiers	-42-
11	Ein kulinarischer Anker im Fluss der Zeit – Das Restaurant <i>Schiff</i>	-45-
12	«Irgendwann kommt es sicher gut. Hoffentlich bald, hier und jetzt in unserer Mitte, mitten in dieser Zeit» – Die Kleinhüninger Dorfkirche	-49-
13	Die Stückfärberei – Vom Bereitschaftsdienst über den alternativen Kulturraum bis zum Einkaufserlebnis	-53-
14	Der Gelpke-Brunnen – Symbol eines Meilensteins der Schweizer Rheinschiffahrt	-57-
15	Der Hafen – Ein romantisierter Arbeitsplatz?	-61-
16	Irgendwo zwischen Romantik und Technik – Basel und der Rheinhafen	-65-
17	Abbildungsverzeichnis	-67-

Z'Basel an mym Rhy – Basler Lied

*Z'Basel an mym Rhy,
Jo, dert mecht i sy!
Weiht nit d'Luft so mild und lau
Und der Himmel isch so blau
l: An mym liebe, an mym liebe Rhy.:l*

*Uf der Basler Pfalz
Alle Lyte gefallt's.
O, wie wechse Berg und Tal,
Land und Wasser iberall
l: Vor der Basler, vor
der Basler Pfalz! :l*

*Wie ne freie Spatz,
Uffem Petersplatz
Flieg i um und 's wird mer wohl
Wie im Buebekamisol,
l: Uffem Peters-, Uffem Petersplatz.:l*

*Uf der breite Bruck
Fir si hi und z'ruck
Nai, was seht me Herre stoh,
Nai, was seht me Jumpfere goh,
l: Uf der Basler, uf der Basler Bruck! :l*

*Uf der griene Schantz
In der Sunne Glanz,
Won i Sinn und Auge ha,
Lacht's mi nit so lieblich a,
l: Bis go Santi-, bis go Santi-Hans. :l*

*'s Seilers Redli springt;
Los, der Vogel singt,
Summervegeli jung und froh
Zieh'n de blaue Blume no,
l: Alles singt und,
alles singt und springt. :l*

*Und e bravi Frau
wohnt der ussen au.
Gäb ech Gott e frohe Muet,
nähm ech Gott in treui Huet
l: liebi Basler, liebi Basler Frau. :l*

Text: Johann Peter Hebel (1760–1826), um 1806
Musik: Franz Wilhelm Abt (1819–1885)

Eine Stadt und ‹ihr› Fluss – Orte, Praktiken, Erzählungen

Aus der Vogelperspektive sind Flüsse wie Lebensadern, die sich durch die Landschaft schlängeln, diese stark prägen und kontinuierlich verändern. Folgen wir aus dieser Perspektive dem Lauf eines Flusses – etwa auf einer Karte –, so entdecken wir nicht nur vielfältige Natur, sondern auch viele kleinere Dörfer und grössere Städte, die unmittelbar an das Wasser gebaut worden sind. Flüsse versorgen die hier lebenden Menschen mit Nutzwasser, sie bereichern ihre Nahrung, sie ermöglichen die Mobilität von Menschen, Gütern und Wissen, sie sind zugleich Energiequelle wie auch Raum für Freizeitaktivitäten, und sie dienen oft der ‹natürlichen› Markierung kommunaler oder nationaler Grenzen. Gleichzeitig sind Flüsse immer bedrohlich: Unerwartete Wassermassen können Lebensräume zerstören, die Verschmutzung eines Flusses an einem konkreten Ort involviert den ganzen Flusslauf und dessen Umland. Flüsse sind stets Orte menschlichen Handelns und Tuns – Waschen, Fischen, Schwimmen, Befahren, Begradigen, Renaturieren, Schützen, Kartieren, ... – und menschlicher Vorstellungen – die Lebensader, die Verbindungslinie, die Grenze, der Orientierungspunkt, der persönliche Lieblingsort, ...

Der neue Standort des Seminar für Kulturwissenschaft und Europäische Ethnologie der Universität Basel – die Alte Universität am Rheinsprung – ruft nach einer kulturanthropologischen Perspektive auf jenen Fluss, der hier gemäch-

lich durch die Stadt Basel fliesst, diese in zwei Stadtteile trennt und gleichzeitig mit der Schweiz und der Welt verbindet. Der Rhein in Basel ist dabei nur ein sehr kurzer Abschnitt der insgesamt fast 1'233 Kilometer, welcher der Fluss von seiner Quelle im Gotthardgebiet bis zu seiner Mündung in die Nordsee misst. Im Rahmen des Seminars *Z'Basel an mym Rhy* haben wir – inspiriert durch diese inoffizielle Stadthymne – nach den vielfältigen Beziehungen zwischen dieser Stadt und ihrem Fluss gefragt. Wir wollten erfahren, was den ‹Basler Rhein› ausmacht – und von anderen Rheinabschnitten unterscheidet – und wie der Fluss als ein zentrales Element urbaner Entwicklungen, Praktiken, Debatten, Erzählungen und Vorstellungen beschrieben werden kann.

Diese Publikation fasst unsere Erkundungen am, über den und auf dem Basler Rhein zusammen. In einem ersten Teil beleuchten vier Artikel ausgewählte Orte, Praktiken und Erzählungen, an denen unterschiedliche Facetten der engen Verknüpfung zwischen Stadt und Fluss sichtbar werden: Welche Bilder vom Rhein das Basler Standortmarketing re-produziert und welche alternativen Bilder des Flusses ungewohnte Perspektiven auf die Stadt ermöglichen, damit beschäftigen sich Basil Koller, Elena Müller und Sylvana Reusser. Wie der Rhein und insbesondere dessen Ufer als wichtiger Raum urbaner Praxen in Basel verstanden und erforscht werden könnten, das erproben Tatia Bregvadze

und Eleonora Salemi an einem regnerischen und an einem sonnigen Tag. Veit-Lorenz Cornelis, Mathilde Jaccard und Agnes Oettli beschreiben, wie die Beziehungen zwischen Basel und dem Rhein in drei der insgesamt fünf Rheinbrücken materialisiert sind. Schliesslich nehmen uns Simone Bühlmann, Gianna Giuliani, Liisa Lanzrein und Anna Oechslin mit an einen Probeabend der *Störtebekers*, einem Seemannschor, der – weit weg von der hohen See und doch irgendwie ganz eng mit ihr verbunden – Seemannslieder singt. Im zweiten Teil der Publikation machen wir uns auf einen Spaziergang durch die beiden Kleinbasler Quartiere Klybeck und Kleinhüningen, die eng verbunden sind mit dem Rhein und den städtischen Rheinhäfen. An acht Stationen erfahren die Leser_innen, wie die Entwicklung der Rheinschifffahrt und des

Basler Hafens der Stadt, damit verknüpfte Arbeitswelten, Erzählungen und Umnutzungen – in den letzten 100 Jahren und noch heute – bedeutend mitgeprägt haben.

Wir laden Sie, liebe Leser_innen dieser Publikation, ein, gemeinsam mit uns bekannte und vertraute, aber auch neue und überraschende Facetten der vielfältigen Beziehungen zwischen Basel und dem Rhein zu entdecken. Vielleicht begleiten Sie unsere Texte auf einem Spaziergang entlang des Rheinufers, bei einer Überfahrt mit der Fähre oder einem Ausflug zum Hafen?!



Abb. 2: Container im Hafensareal, gespiegelt im Fenster eines Personenschiffs

Der Rhein – Viel mehr als nur eine ‹Badi›

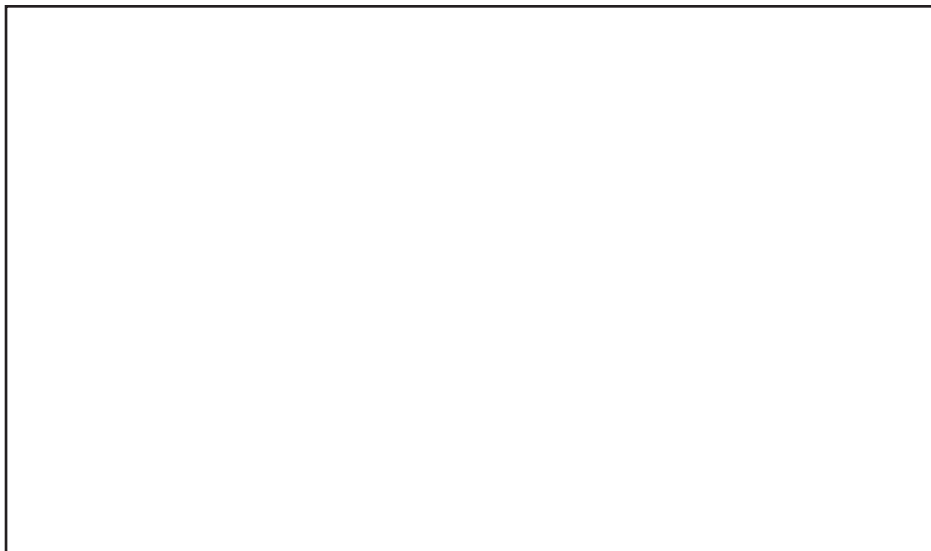
Basil Koller, Elena Müller, Sylvana Reusser

Begeben wir uns auf eine gedankliche Reise nach Basel an den Rhein. Sehen Sie ihn vor sich, den Rhein? Was sehen Sie? Fliegen Sie wie ein Vogel über die Stadt, stehen Sie am Ufer des Flusses oder halten Sie das Bild wie eine Postkarte vor sich? Blicken Sie von der Kleinbasler- auf die Grossbasler-Seite mit ihrer mittelalterlichen Szenerie, oder sehen Sie Kleinbasel und dessen zeitgenössischere Skyline? Ist es Tag, oder vielleicht eher Nacht? Wie sieht Ihr Basel, wie sieht Ihr Basler Rhein aus?

Die Bilder, die wir uns von Städten, von Orten und von Ereignissen machen, sind stark von den Medien bestimmt, die uns umgeben. Diese Bilder sind also nicht einfach unsere ‹ei-

genen›, vielmehr konstruieren wir diese aufgrund von bestehenden Vorbildern (im wahrsten Sinne des Wortes), eingeübten Sehgewohnheiten und Bereits-Gesehenem. Vergleichen Sie Ihr inneres Bild einmal mit den beiden folgenden Abbildungen. Entdecken Sie Ähnlichkeiten? Die Bilder stammen von *Basel Tourismus* und dem Standortmarketing der Stadt Basel. Sie wurden sehr bewusst produziert und erfüllen einen bestimmten Zweck. Welche Bilder der Stadt Basel und des Rheins gibt es und welche Funktionen erfüllen sie? Warum finden wir immer wieder dieselben Motive und Stimmungen?

Mit diesen Fragen machten wir uns auf den Weg zum Basler Standort-



Hier gibt es Platz für eine kleine Zeichnung oder Beschreibung Ihres persönlichen gedanklichen Bildes.



Abb. 3: Rheinfähre vor dem Basler Münster

marketing. Im Gespräch mit einem Mitarbeiter konnten wir uns über die Aufgaben und Interessen des Standortmarketings informieren. Und wir sprachen mit ihm über die Bilder des Rheins in den Broschüren sowie den Webseiten von *Basel Tourismus*: Wie werden sie produziert? Nach welchen Kriterien werden sie ausgewählt? Wie entfalten sie Sichtbarkeit und die prägende Wirkung auf unsere <inneren>

Bilder?

Das Standortmarketing ist ein wichtiger Akteur in der Produktion von Image-Bildern der Stadt Basel. Mit schönen Bildern sollen Menschen und Unternehmen in die Stadt geholt werden, so unser Interviewpartner. Tourist_innen, hochqualifizierte Arbeitskräfte, Veranstalter_innen von Messen und Kongressen sollen damit



Abb. 4: Rheinschwimmer_innen, im Hintergrund die Wettsteinbrücke und das Basler Münster

gezielt angesprochen werden. Dabei werde der Rhein in vielen dieser Image-Bilder bewusst als Sujet gewählt und inszeniert. «Der Rhein ist ein Symbol», meinte der Mitarbeiter des Standortmarketings, «ein Symbol für Lebensqualität». Wenn Rheinschwimmer_innen gezeigt werden, dann bedeute dies Sauberkeit und Sicherheit und betone zugleich das «mediterrane» milde Klima der Stadt. Diese Botschaft sei aussagekräftiger in Form eines Bildes zu vermitteln, als wenn dieselbe Information in Textformat transportiert würde. Weiter meinte unser Interviewpartner, dass die Bilder sehr vorsichtig ausgewählt würden und verschiedene Kriterien erfüllen müssten. Eines davon sei das Wetter: Die Bilder zeigen Basel stets bei schönem Wetter und klarem Himmel. Auch dies geschehe mit dem Ziel, Basel mit «mediterranen» Assoziationen zu verknüpfen.

Der Rhein als Basler Bildmotiv schafft ausserdem eine symbolische Verbindung zu anderen Städten. Viele wichtige Weltstädte liegen an einem grossen Fluss oder am Meer, man denke nur an New York, Wien, London, Shanghai oder Paris. Diese Gemeinsamkeit wird bewusst als kommunikatives Mittel genutzt. So werden beispielsweise die Partnerstädte Basel und Shanghai in einer Werbebroschüre anhand ihrer Flüsse und Häfen verglichen und zueinander in eine visuelle Beziehung gesetzt. An Fotografien des Basler Hafens und der Rheinschifffahrt lässt sich aber auch die Verbundenheit Basels zu Europa festmachen. Bilder des Hafens werden dafür verwendet, die Weltoffenheit, Internationalität und wirtschaftliche Pros-

perität der Nordwestschweizer Stadt zu demonstrieren.

Dieses gezielt konstruierte Image des Basler Rheins ist in unseren Köpfen allgegenwärtig. Es ist für uns schier unmöglich, das Marketing-Bild vom Rhein von unseren eigenen, individuellen Bildern zu trennen. Der Fluss und die Stadt werden in der Image-Bildung bewusst eng verknüpft. Der Rhein dient dabei als ein zentrales Element, worüber sich Basel von anderen (Schweizer) Städten abgrenzend vermarkten kann. Mit diesen Bildwelten kommuniziert Basel: Keine Stadt hat einen so schönen Fluss wie wir! Dieser ist nicht nur Transportweg, sondern ein spezieller Freizeit- und Erholungsraum für die städtische Bevölkerung, eine gigantische «Badi» mitten durch die Stadt. Dargestellt werden Menschen, die am Rheinufer flanieren und die spezielle Atmosphäre geniessen; Menschen, die im Rhein schwimmen oder sich per Fähre von der einen auf die andere Rheinseite transportieren lassen.

Dieses bewusste Herstellen von öffentlichen Bildern, die einen bestimmten, meist ökonomischen oder ideologischen Zweck verfolgen, nennt die Hamburger Kulturanthropologin Christine Bischoff *Imagining*. Dieser Begriff setzt sich aus den Wörtern *Image* und *Engineering* zusammen und betont, wie mit ausgewählten Bildern einer Stadt kontinuierlich und gezielt an deren (erwünschtem) *Image* gebaut wird. Dem Begriff des *Image* stellt der deutsche Soziologe und Volkskundler Rolf Lindner denjenigen des *Imaginaire* gegenüber. Dieses *Imaginaire* – als eine



Abb. 5: Feuerlöschboot *Christophorus* der Basler Feuerwehr

Art offene Bild- und Vorstellungswelt – ist nur wenig planbar, es bildet sich viel mehr kontinuierlich in den subjektiven Ansichten und den kollektiven Vorstellungen und Erinnerungen der städtischen Bewohner_innen.

Den produzierten *Images* des Basler Standortmarketings könnten also die Bilder in den Köpfen der Menschen, ihre *Imaginaires*, entgegengesetzt werden. Unseren Kommiliton_innen im Seminar *Z'Basel an mym Rhy* gaben wir die Aufgabe, ihr persönliches Bild vom Rhein zu zeichnen und dieses dann zu beschreiben. Die Ergebnisse sollten den Schritt weg vom *Image* und hin zu den *Imaginaires* des Rheins und der Stadt Basel ermöglichen. Eine Mehrheit der Zeichnungen zeigte den Rhein aus der Vogelperspektive und fokussierte

die den Fluss überquerenden Brücken; jene Orte also, die den Rhein für den Menschen begehbar machen. Viele Student_innen zeichneten zudem Orte, an denen sie sich oft aufhalten, die für sie eine spezielle Bedeutung haben; die Zeichnungen zeigen ihre persönlichen und alltäglichen Lebensräume. Nur wenige skizzierten den Rhein aus jener Perspektive, welche in den Imagebildern des Standortmarketings immer wieder eingenommen wird: an einem der Rheinufer stehend, die andere Uferseite erblickend. Gemeinsam ist aber den offiziellen Bildern und den persönlichen Ansichten, dass die Rolle des Rheins als städtischer Erholungs- und Freizeitraum andere (mögliche) Bedeutungen des Rheins für die Stadt und deren Bewohner_innen dominiert.

Insbesondere in den Bildwelten des Basler Stadtmarketings wird deutlich, dass der abgebildete Basler Rhein zwischen der Schwarzwälder- und der Dreirosenbrücke verläuft, also innerhalb desjenigen Flussabschnittes, wo breite Gehwege und viele kleine Gastrobetriebe – die sogenannten *Buvetten* – das «mediterrane» Lebensgefühl befördern. Die städtischen Flussabschnitte oberhalb des Tinguely-Museums und unterhalb der Dreirosen-Anlage, wo das Kraftwerk und die Schleusen (oberhalb) beziehungsweise die Hafenanlagen, die Gebäude der Pharmaindustrie und der Güterumschlag (unterhalb) die visuellen Eindrücke prägen, tauchen nur selten in den Bildern des Stadtmarketings auf; nur dann, wenn – wie oben erwähnt – die weltstädtischen Aspekte Basels, deren Gemeinsamkeiten mit

Grossstädten wie Shanghai, betont werden sollen.

Auf der Suche nach den vielfältigen Beziehungen und Verknüpfungen zwischen Basel und dem Rhein haben wir nach der intensiven Auseinandersetzung mit den offiziellen Images «andere» Ansichten des Basler Rheins produziert. Diese bewussten Blickverschiebungen erlauben es uns, den Zugang zu weiteren Bedeutungen des Rheins für Basel zu öffnen.

Ein erstes Bild, aufgenommen auf der Dreirosenbrücke mit Blick Richtung Kleinhüningen, stellt die Basler Pharmaindustrie entlang des Kleinbasler Rheinufers ins Zentrum. Hier wird ständig (aus-)gebaut, auf den Schienen werden Güter von den Produktions-

Abb. 6: Blick auf die Kleinbasler Industrie, von der Dreirosenbrücke gesehen





stätten zum Hafengebiet – und zurück – transportiert; die Abbildung zeigt aber auch dasjenige städtische Gebiet, über dessen zukünftigen Entwicklungen die Basler Bevölkerung am heftigsten debattiert hat in den letzten Jahren.

Das Bild des Rheins als «Badi» – als grosse öffentliche Badeanstalt – wird ständig produziert und reproduziert. Der Fluss ist aber nicht nur urbaner Freizeitraum: Die visuellen Erzählungen des Basler Stadtmarketings erwähnen nur selten, dass der Rhein eine wichtige Wasserstrasse ist, auf der zwischen zehn und zwölf Prozent aller Importe (insbesondere Mineralöl, Kohle und Getreide) in die Schweiz gelangen. Der Fluss ist somit auch eine vielfältige Arbeitswelt, ähnlich wie ein Bürokomplex oder eine

Baustelle es sind. Und diese Arbeitswelt geht über die Betreiber_innen der vielen Ufercafés und die *Fährimanne* und *-fraue* hinaus: Unser Gegenbild zeigt das Feuerlöschboot *Christophorus* der Basler Feuerwehr, dessen Besatzung im Falle von Schiffsbränden, Bränden im Hafengebiet und in Ufernähe oder von Unfällen mit brennbaren Flüssigkeiten zum Einsatz kommt.

Die Darstellungen der glücklichen Rheinschwimmer_innen blenden aus, dass der Rhein kein künstliches Schwimmbecken ist. Er ist vielmehr ein Fließgewässer mit Strömungen, Strudeln und einer vielfältigen Vegetation. Auch wenn auf grossen Hinweistafeln schriftlich davor gewarnt wird, als ungeübte_r Schwimmer_in im Rhe-

Abb. 8: Strömung an einem Brückenpfeiler der Mittleren Brücke



in zu baden, in den offiziellen Bildern wird dieses Risiko nicht thematisiert. Auch der Rhein als Lebensraum für eine spezifische urbane Fauna und Flora ist nicht Inhalt der Stadtmarketing-Bilder. Enten und Schwäne, Möven und verschiedene Fischarten könnten aber durchaus auch als «Stadtbewohner_innen» verstanden werden, die den Rhein und dessen Ufer als Lebensraum (mit-) nutzen.

Welchen Erkenntniswert bieten diese «anderen» Bilder, die wir selbst hergestellt haben? Wir möchten sie nicht in erster Linie als Gegensatz zu den allen wohlbekanntem Postkartenbildern des Stadtmarketings verstehen, sondern vielmehr als mögliche Ergänzung und Erweiterung. Der Basler Rhein kann so dargestellt werden, wie es die Verantwortlichen der Stadt Basel gerne tun. Aber es ist eben nicht die einzig mögliche Darstellung, und es ist nicht zwingend diejenige, welche die Bewohner_innen der Stadt teilen. Unsere Bilder sind als Vorschläge zu verstehen, wie der Basler Rhein auch in den Blick

genommen werden könnte. Es sind einige ausgewählte Versuche, mit denen wir die Leser_innen dieser Broschüre auffordern wollen: Achten Sie beim nächsten Besuch des Rheinuferes darauf, wie die bewusst produzierten Images mit Ihrer eigenen Wahrnehmung zusammenhängen und welche Bilder des Rheins Sie hier ergänzen würden.

Zum Weiterlesen:

Bischoff, Christine: Imagineering Hamburg – Sichtbarkeiten und Sichtbarmachung einer Stadt. In: Hamburger Journal für Kulturanthropologie 22/2 (2014), S. 3–10.

Lindner, Rolf: Textur, imaginaire, Habitus – Schlüsselbegriffe der kulturanalytischen Stadtforschung. In: Helmuth Berking, Martina Löw (Hg.): Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung. Frankfurt am Main 2008 (Interdisziplinäre Stadtforschung, Band 1), S. 83–94.

Broschüren des Basel Tourismus. URL: <https://www.basel.com/de/Broschueren> (Stand: 28.10.2016).

Broschüren des Basler Standortmarketings. URL: <http://www.baselarea.ch/services/downloads.html> (Stand: 28.10.2016).

«Was wämmr mache?» «Joo, ... gömmr an Rhy?» – Kulturelle Praxen am Rheinufer

Tatia Bregvadze, Eleonora Salemi

Die in Basel Lebenden kennen es: Sobald die Sonne scheint, wird der Alltag nach draussen verlegt. Einer der beliebtesten Orte dafür ist das Rheinufer. Wer über die Mittlere Brücke spaziert oder diese im Tram überquert, sieht sofort die vielen Menschen, die sich alleine oder in kleinen Gruppen auf der Kleinbasler Seite des Rheins zusammen finden.

Wir wollten im Rahmen unserer Erkundung herauszufinden, weshalb der Rhein in Basel ein derart beliebter Ort des Verweilens ist. Für unsere Beobachtungen haben wir einen konkreten Abschnitt des Rheinufers fokussiert: Die Strecke zwischen der Mittleren Brücke und – rheinaufwärts – der Wettsteinbrücke auf der Kleinbasler Seite. Ausgehend von diversen Spaziergängen zu verschiedenen Zeiten und Tagen wollten wir diesen urbanen Raum und dessen Bedeutungen für die Stadtbewohner_innen beschreiben und verstehen. Anstatt Interviews mit den am Rhein Sitzenden und entlang des Rheins Flanierenden zu führen, wollten wir uns auf unsere Erfahrungen und Erkenntnisse während unserer Beobachtungsspaziergänge beschränken. Unsere eigene subjektive Wahrnehmung – über unsere spazierenden Körper – sollte im Zentrum dieser Annäherung an den

Basler Rhein stehen. Unsere Überlegungen haben wir in Form von zwei rückblickenden Tagebucheinträgen festgehalten.

Montag, der 18. April 2016, 10 Uhr:

Wir starteten unseren Rheinufer-Spaziergang an der Mittleren Brücke. Es regnete und das Rheinufer war kaum besucht, abgesehen von einigen Personen, die mit dem Fahrrad vorbei fuhren oder dem Ufer entlang joggten und einem Kellner, der im leeren Gartenrestaurant eine Zigarette rauchte. Der Himmel war grau und es war ziemlich kalt.

Der Spaziergang als Forschungsmethode sollte es uns erlauben, uns nicht nur auf visuelle Eindrücke zu konzentrieren, sondern auch andere Sinne in unsere Beobachtungen miteinzubeziehen und eine vielfältige Wahrnehmung zu aktivieren. Unser Ziel war es, die verschiedensten Praktiken von Menschen am Rheinufer zu dokumentieren und nach möglichen Bedeutungen des Verweilens am Rhein zu fragen.

Vielleicht weil an jenem Tag fast keine Menschen am Rhein verweilten, konnten wir uns viel stärker auf den Rhein selbst konzentrieren: Die regelmässige

Fließbewegung des Flusses; das kaum bemerkbare Geräusch des Wassers, das sich mit dem herunter prasselnden Regen noch deutlich verstärkte; die Vorstellung, dass diese Wassermassen bis hierhin bereits eine weite Strecke zurück gelegt haben mussten – diese verschiedenen Elemente fügten sich zusammen zu einem Gefühl von Ruhe, Freiheit und Endlosigkeit. Der Fluss und seine unmittelbare Umgebung erschienen uns in diesem Moment in einem starken Kontrast zum hastigen Alltagsrhythmus der Stadt <dahinter>. Der Rhein ist gleichzeitig Teil der Stadt, und Gegenstück dazu.

Während wir das Rheinbord an schöneren Tagen eher als Ort der vielseitigen Freizeitbeschäftigungen wahrnehmen – Reden, Singen, Picknicken, Grillen, im Restaurant Sitzen, Schwimmen, Joggen, Flanieren usw. –, wurde uns an diesem Regentag bewusst, dass diese Freizeitaktivitäten oft eng verknüpft sind mit spezifischen Arbeitswelten und einer auf das Freizeitangebot ausgerichteten Infrastruktur. Die Gartenterrassen waren leer, die Angestellten warteten auf mögliche Kundschaft, eine Putzquipe des städtischen Bauamtes reinigte den Gehweg und die breiten Sitzstufen zum Rhein.

**Dienstag, der 10. Mai 2016,
19.30 Uhr:**

Das Wetter war freundlich. Einige Wolken verdeckten die Sicht auf den blauen, bereits dämmernden Himmel, die milden Temperaturen von rund 20 Grad luden aber geradezu ein, noch draussen zu bleiben. An diesem Abend

spielte der *Fussballclub Basel* hier in Basel: Vielleicht würde dies zusätzliche Menschen ans Rheinufer locken, die hier in den Restaurants gemeinsam das Spiel verfolgten?!

Unser zweiter Spaziergang gestaltete sich einfacher und schwieriger zugleich. Einfacher, da wir heute aufgrund des Wetters eine <normale> Nutzung des Rheinbords beobachten konnten. Schwieriger, weil gutes Wetter deutlich mehr Menschen an den Rhein lockt und unsere Beobachtungssinne viel intensiver gefordert waren. Überall gab es Bewegung, von rechts und links nahmen wir verschiedenste Geräusche wahr, unsere volle Konzentration war gefragt. Mit unseren Notizbüchern und geschärften Sinnen gewappnet, machten wir uns auf den Weg Richtung Wettsteinbrücke.

Wir lenkten unsere Aufmerksamkeit auf das gut besetzte Rheinbord: Menschen sassen in Gruppen – selten allein – auf den Stufen. Einige lasen oder tankten die letzten Sonnenstrahlen. Andere redeten, assen, tranken und hörten gemeinsam Musik. Das Rheinufer ist gleichzeitig Ort der Entspannung und Ruhe sowie Treffpunkt und Raum für soziale Interaktionen. Auf ziemlich engem Raum treffen hier unterschiedliche Bedürfnisse aufeinander: In diesem öffentlichen Raum gibt es nur wenige Möglichkeiten, sich klar abzugrenzen – Töne, Gerüche, Gesprächsfetzen vermischen sich zu einer komplexen sinnlichen Erfahrung. Wer an einem solchen Abend hier am Rhein verweilt, muss dieses In- und Übereinander wohl als positive Qualität schätzen.

Unsere Beobachtungsspaziergänge haben uns verdeutlicht, dass der Basler Rhein – angepriesen als zentraler städtischer Freizeitraum – sehr unterschiedliche Qualitäten und Bedeutungen haben kann. Diese sind nicht nur abhängig von der das Rheinbord nutzenden Person oder Personengruppe, sondern auch massgeblich geprägt durch das Wetter und die Jahreszeit. Natürlich wäre es auch interessant, nach Ähnlichkeiten, aber auch Unterschieden aktueller zu historisch zurückliegenden Praxen entlang des Rheinufer zu fragen: Wird dieser heute selbstverständliche urbane Freizeitraum schon immer als solcher wahrgenommen und genutzt? Wie haben sich die Aktivitäten am Rhein in der Vergangen-

heit verändert? Und seit wann hat die Stadt ein Interesse daran, diesen Ort als öffentlichen Aufenthaltsraum zu bewerben?

Wir möchten Sie ermuntern, selber solche bewussten und wahrnehmung-intensiven Spaziergänge entlang der beiden Rheinufer zu unternehmen. Wir sind – nach dem Erproben dieses experimentellen methodischen Zugangs – davon überzeugt, dass sich auf diese Weise neue und unerwartete Perspektiven auf die sich ständig verändernden Nutzungen und Bedeutungszuschreibungen eines urbanen Raumes – hier: des Basler Rheins – eröffnen können.

Zum Weiterlesen:

Mohr, Sebastian, Andrea Vetter: Körpererfahrung in der Feldforschung. In: Christine Bischoff, Karoline Oehme-Jüngling, Walter Leimgruber (Hg.): Methoden der Kulturanthropologie. Bern 2014, S. 101–116.



Abb. 9: Velofahrerin am Rhein

Basel, deine Brücken!

Veit-Lorenz Cornelis, Mathilde Jaccard, Agnes Oetli

Der Rhein ist aus dem Basler Stadtbild nicht wegzudenken. Er teilt und verbindet die Stadt. Er gehört zum städtischen Raum und zugleich zum *Imaginaire* der Stadt Basel, das heisst zu jener kollektiv geteilten Vorstellung, die Basels Bewohner_innen gemeinsam von dieser Stadt haben. Die Brücken, die den Rhein überspannen, gehören ebenso zu diesen gewohnten oder «typischen» Bildern der Stadt. Sie haben nicht den Charakter von zentralen urbanen Plätzen – wie beispielsweise der Markt- oder Barfüsserplatz. Vielmehr sind sie Wegmarkierungen, Orientierungspunkte und einfache Überquerungsmöglichkeiten des breiten städtischen Fließgewässers. Ohne dass uns diese im alltäglichen Leben auffallen würden, spielen die Brücken eine wichtige Rolle für die Stadt, ihre Bewohner_innen und Besucher_innen. Die Brücken sind selbst urbane Alltagsorte und als solche ein guter Ausgangspunkt für die Befragung der materiellen und immateriellen Verbindungen zwischen der Stadt und ihrem Fluss.

Wir haben uns dazu entschieden, diesen wenig beachteten Orten eine Stimme zu geben, subjektive Wahrnehmungen zu sammeln, und diese in einen Bezug zur Stadt und «ihrem» Rhein zu bringen. Inwiefern haben die Brücken eine Bedeutung für den Alltag der Bewohner_innen und der Besucher_innen Basels? Welche materiellen und symbolischen Besonderheiten weisen

die fünf Rheinbrücken im Basler Stadtgebiet auf?

Wir möchten Sie auf einen Spaziergang zu drei dieser fünf Brücken mitnehmen. Unser Spaziergang beginnt auf der (ältesten) Mittleren Brücke, führt uns dann zur (befahrenen) Johannerbrücke und endet anschliessend auf einer Brücke, die (fast) niemand richtig kennt, der Dreirosenbrücke. Wir folgen damit zugleich einer chronologischen Abfolge der Basler Brücken, sind sie doch in dieser Reihenfolge gebaut worden. Die Aussagen in diesem Text stammen aus einer thematischen Gruppenarbeit am Seminar für Kulturwissenschaft und Europäische Ethnologie: Die Student_innen wurden aufgefordert, sich in einer Art Werkstatt mit den subjektiven Wahrnehmungen und Nutzungen einzelner Brücken in ihrem persönlichen Stadttal zu beschäftigen.

Die Mittlere Brücke

Die Mittlere Brücke ist sicherlich die bekannteste und symbolträchtigste Brücke Basels. Sie wurde in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts als erste Rheinüberquerung im Raum Basel gebaut, zu einer Zeit also, als die Siedlungen an den beiden Rheinuferseiten noch nicht als gemeinsame Stadt galten. Von da an nahm die Brücke eine wichtige Verbindungsfunktion für die beiden Stadtteile sowie auch für Pilgerreisende

nach Rom ein. Auch wenn nicht jede_r über die Geschichte der Mittleren Brücke Bescheid weiss, so ist sie doch für jede_n offensichtlich historisch aufgeladen, wird als bemerkenswerte Sehenswürdigkeit der Stadt erkannt – und dementsprechend auf Fotos und Videos festgehalten. Im Gespräch mit den Studierenden wird klar, dass die Brücke Stadt-Geschichte kommuniziert und – verglichen mit den anderen Rheinbrücken – am stärksten die Grossbasel-Kleinbasel-Differenz symbolisiert. Der Gang über diese Brücke wird für viele als bewusster Transfer vom «einen» ins «andere» Basel erlebt. Von beiden Rheinseiten und Stadtteilen bestehen stark stereotypisierte Bilder. In polarisierenden Vorstellungen wird Kleinbasel etwa als multikultureller, unordentlicher und krimineller Raum gezeichnet, während Grossbasel als geordneter und reicher Raum der Macht imaginiert wird.

Die zentrale Lage der Mittleren Brücke macht es für Passant_innen nahezu unmöglich den Ort zu umgehen. Fast gezwungenermassen landet man als Stadtfremdling zuerst auf dieser Basler Brücke; sie erlaubt ein erstes Aufatmen aus dem Stadtgetümmel und öffnet den weiten Blick über Stadt, Wasser und Himmel. Der Name der Brücke stammt aus dem beginnenden 20. Jahrhundert, weil sie nun in der Mitte zwischen den beiden anderen inzwischen errichteten Brücken – der Johanniter- und der Wettsteinbrücke – lag. Geht man über die Mittlere Brücke, so ist das Leben auf und unmittelbar neben der Brücke spürbar, es gibt eine ganze Bandbreite von Beschäftigungen, denen die Leu-

te nachgehen. Bereits im Jahr 1806 schrieb der in Basel geborene Schriftsteller Johann Peter Hebel in der Hommage an «sein» Basel:

*Uf der breite Bruck
Fir si hi und z'ruck
Nai, was seht me Herre stoh,
Nai, was seht me Jumpfere goh,
! : Uf der Basler, uf der Basler Bruck! :!*

Dieser Vers – heute eine Strophe des bekannten Basler Liedes – bezieht sich vermutlich auf die Mittlere Brücke. Er zeigt, wie stark die Stadt schon damals mit dem Fluss und den dazugehörenden Brücken in Verbindung gebracht wurde. Auch 200 Jahre nach Hebel mögen diese Zeilen noch auf die Mittlere Brücke zutreffen. Hier hasten und verweilen Einkaufende, Arbeitende, Touristinnen, Hundespaziergänger oder Strassenmusizierende; einige benutzen die Brücke als blosse und direkte Verbindung von der einen auf die andere Seite, andere drosseln ihr Tempo, um einen Schnappschuss von sich – und der Stadt und/oder dem Rhein – zu machen. Das bunte Treiben auf der Brücke mache die urbane Qualität Basels erlebbar, so schilderte eine Studentin, auf einer rasanten Velofahrt allerdings könne das auch mühsam sein, da die bedächtig Flanierenden den Verkehrsfluss behinderten. Wer die Brücke nicht als Fussgänger_in oder Velofahrer_in überqueren möchte, kann dies auch mit dem Tram tun. Unmittelbar vor und nach der Brücke gibt es jeweils eine Haltestelle; ganz so, als würde die Brücke selbst lediglich eine Verbindungsstrasse von der einen zur anderen Station darstellen.



Abb. 10: Die Mittlere Brücke

Die Mittlere Brücke ist als ein spezieller Ort erkennbar: Das steinerne Brückengeländer und das sogenannte *Käpelijoch* – eine kleine Kapelle in der Mitte der Brücke – mit seinem bunten Ziegeldach sowie die wehenden Flaggen stechen sofort ins Auge. Auch wenn die Brücke für Basler_innen oftmals ein unspektakuläres Stück Alltag geworden ist, kommunizieren ihre Architektur, die verwendeten Materialien sowie die vielseitigen Beschäftigungen auf der Brücke doch die Wichtigkeit und Historizität dieses Ortes «über dem Rhein».

Persönlich mag ich es am liebsten die Mittlere Brücke mit dem Velo von Kleinbasel nach Grossbasel zu überqueren. Die Schönheit der Brücke wirkt sich angenehm auf meine Stimmung aus. Die vielen Passant_innen stören mich im Gegensatz zu meiner Mitstudentin nicht – im Gegenteil, gerne schaue ich den Menschen zu, wie sie die Mittlere Brücke überqueren; sie wirken oftmals weniger gestresst als jene auf der Johanniterbrücke, welche ich aufgrund meiner Wohnlage am meisten benutze. Wenn auch ich in Eile bin, bin ich froh über die auto-

freie Zone auf der Mittleren Brücke und muss lediglich den Trams und hin und wieder einer Fussgängerin oder einem Fussgänger ausweichen.

(Agnes Oettli)

Die Johanniterbrücke

Die Johanniterbrücke ist die drittälteste Brücke der Stadt Basel und wurde zwischen 1880 und 1882 erbaut. In den 1960er Jahren wurde die alte Steinbrücke komplett abgerissen und neu gebaut. Die ursprüngliche Architektur, die jener der Mittleren Brücke sehr ähnlich war, wurde modernisiert: Anstatt fünf Pfeilern waren es nun nur noch deren zwei, die Brücke wurde mit Spannbeton konstruiert und im Gegensatz zur alten Brücke erhöht. Heute erscheint uns die Johanniterbrücke als eine «gewöhnliche» Brücke des 20. Jahrhunderts, nichts erinnert mehr an ihre historische Vorgängerin, die vielleicht gerade heute wieder die Aufmerksamkeit von Tourist_innen auf sich ziehen würde. Im Gegensatz zur Mittleren Brücke ist sie nicht mehr Teil des mittelalterlichen Stadtkerns rund um das Rathaus und das Münster, ihre Lage und ihre Form unterstreichen ihre heutige Hauptfunktion als Verbind-

ungs- und Verkehrsbrücke.

Oft nehme ich die Johanniterbrücke, um nach Hause zurückzukehren. Ich wohne in Kleinbasel nahe der Johanniterbrücke, aber mein Universitätsleben findet in Grossbasel statt. Ich habe das Gefühl, dass mein Leben durch die beiden Seiten des Rheins getrennt ist: Freizeit hier und Arbeit dort. Für mich bedeutet das Überqueren der Johanniterbrücke nach einem langen Tag an der Uni, dass ich bald zu Hause bin. Ich verbinde ein sehr positives Gefühl mit dieser Brücke. Wenn ich am Morgen aus meiner Wohnung gehe, lasse ich die Johanniterbrücke hinter mir; wenn ich am Abend zurückkomme, sehe ich sie vor mir. Beim Joggen motiviert sie mich: Sobald ich sie sehe, weiss ich, dass die körperliche Anstrengung nicht mehr sehr lange dauern wird.
(Mathilde Jaccard)

Es war eine Überraschung für mich, als ich durch die Befragung von Basler Kollegen und Mitstudentinnen erfahren habe, dass nicht alle meine Vorstellungen zu dieser Brücke teilen. Die Johanniterbrücke wird oft als ein unangenehmer und windiger Ort be-

schrieben, auf ihr möchte man nicht stehen bleiben. Im Kontrast zur Mittleren Brücke, die gleichzeitig als städtische Sehenswürdigkeit und als Aussichtspunkt geschätzt wird, ist die Johanniterbrücke keine ‹Tourist_innen-Brücke›; sie gehöre den Basler_innen und nicht den Tourist_innen, erklärte mir eine der befragten Personen, sie sei ein Stück Weg im alltäglichen Leben, als Bauwerk nehme man die Brücke aber nicht wahr. Die Johanniterbrücke diene ihrem Zweck.

Die Johanniterbrücke könnte als urbaner Transitort beschrieben werden, dessen hauptsächliche Funktion es ist, den Verkehr zwischen beiden Stadtseiten zu befördern. Hier steht die Bewegung – per Auto, Velo, Bus oder zu Fuss – im Fokus, es ist kein Ort zum Verweilen. Die Geschichte der Brücke bestätigt diese Wahrnehmung: Die Brücke wurde sowohl beim ersten wie auch beim zweiten Bau explizit als Verkehrsbrücke geplant und gebaut – Ende des 19. Jahrhunderts für den Tramverkehr und in den 1960er Jahren für den zunehmenden privaten Personenverkehr.

Daniel Biau, ein Zivilingenieur, Sozio-



Abb. 11: Die Johanniterbrücke

loge und ehemaliger UNO-Mitarbeiter argumentiert, dass Brücken Frieden und Entwicklung bedeuten: Frieden einerseits, da sie jeweils zwei Ufer verbinden würden, und Entwicklung andererseits, da sie eine wesentliche Infrastruktur für die wirtschaftliche Produktion und den kulturellen Austausch seien. Seiner Meinung nach sind Brücken wichtig für die Koexistenz und den Fortschritt; sie seien ein Sinnbild der Solidarität zwischen zwei Uferseiten, der Bewegungsfreiheit und der Gegenseitigkeit. Auf unsere Frage nach den Beziehungen zwischen Basel und dem Rhein übertragen, könnte man formulieren, dass die Johanniterbrücke häufig als blosse Verlängerung der gebauten Stadt wahrgenommen wird. Der Rhein verschwindet unter der Brücke, er geht vergessen, wenn man über die Brücke geht. Hier scheint uns die Möglichkeit der Flussüberquerung selbstverständlich, der Fluss als Hindernis für die Bewegungsfreiheit im städtischen Raum wird unsichtbar.

Die Dreirosenbrücke

Ich benutze die <letzte> Brücke Basels nicht oft. Wenn überhaupt, dann nur, um schnell mit dem Velo über den Rhein zu fahren. Und dennoch wird mein Tritt jedes Mal langsamer, wenn ich am Scheitelpunkt der Brücke angelangt bin. Denn der Ausblick von hier ist wunderschön: Die Häuser an den beiden Uferseiten schmiegen sich eng aneinander und das Rheinknie zeigt seine sanfte, anatomische Biegung. In den Abendstunden kann hier beobachtet werden, wie die untergehende Sonne der Stadt einen ganz

bestimmten Glanz verleiht. Ich blende den Lärm der Autobahn unter mir aus, für einen kurzen Moment verschwindet der stetige Verkehr neben mir aus meiner Sicht. Ich sehe nur das Wasser des Rheins unter mir und die scheinbar ruhig atmende Stadt Basel. Soweit von ihr entfernt und doch mittendrin, so fühle ich mich hier. Ich rolle noch immer ..., und dann merke ich, wie das Velo wieder schneller wird und ich mich in den dichten Abendverkehr der Stadt einreihe.

(Veit Cornelis)

Eine Brücke wie die Dreirosenbrücke über einen derart breiten Fluss wie den Rhein hat die hauptsächlichste Bedeutung der sicheren und raschen Überquerung des Gewässers. Die Brücke ist – wie schon am Beispiel der Johanniterbrücke beschrieben – ein Transitort. Doch diese Brücke lädt mit ihrer breiten Fussgängerzone auch zum Verweilen ein: Den Tourist_innen bietet sie einen aussichtsreichen Ausblick auf das Stadtpanorama, den Liebenden einen guten Ort für Geständnisse und den Stadtbewohner_innen einen Überblick über «ihre» Lebenswelt. Manche Brücke wird auch zur Sehenswürdigkeit einer Stadt – die Mittlere Brücke ist dafür ein Beispiel. Die Dreirosenbrücke aber hat nicht viel vom Charakter einer Sehenswürdigkeit. Die Fotografien der Dreirosenbrücke zeigen im Hintergrund meist die industriellen Quartiere der Stadt, das Klybeckquartier und der Hafen auf der rechten Rheinseite, den Novartis Campus auf der linken. Die jetzige Brücke ist zwischen 1999 und 2004 als Teil der Nordtangente A3 konstruiert worden (die erste Dreirosenbrücke wurde 1934 gebaut). Die Planung und Umsetzung



Abb. 12: Die Dreirosenbrücke

war eine technische Herausforderung, da die Brücke auch gleichzeitig «Autobahntunnel» sein sollte. Der Transitverkehr im unteren Teil der Brücke bleibt unsichtbar. Lediglich die übliche Geräuschkulisse einer Autobahn ist – besonders als Fussgänger_in am Rheinufer – wahrnehmbar.

An der Dreirosenbrücke werden drei Beziehungen zwischen Brücke und Stadt beschreibbar: Als Autobahn-Brücke hat sie mit Basel (fast) nichts zu tun. Die Stadt wird bloss als Name auf einigen Ausfahrtsschildern sichtbar und nur während einiger kurzer Sekunden erhascht man durch die Glasscheiben einen vagen Eindruck der Stadt. Den Fussgänger_innen und Fahrradfahrer_innen oben auf der Brücke wird eine ganz andere Perspektive auf die Stadt geboten. Die vielen Sitzgelegenheiten machen die Dreirosenbrücke zu einem Aussichts- und Verweil-Ort der Stadt. Und schliesslich ist die Brücke nicht nur eine Verbindung zwischen den beiden

Rheinufern, sie wird gleichzeitig auch als Trennung des städtischen Raumes wahrgenommen: «Hinter» der Brücke – Richtung Frankreich – ende Basel, so die Beschreibung einer Studierenden, dahinter sei sie noch nie gewesen. Die Dreirosenbrücke sei die «letzte» Rheinbrücke der Stadt.

«Nach» der Dreirosenbrücke – hier als äussere Grenze der Stadt beschrieben – ist Basel aber noch nicht zu Ende. Vielleicht hat die Stadt hier aber ein anderes «Gesicht»: Hier befindet sich der Hafen, für viele ein weitgehend unbekannter Teil der Stadt. Das industrielle Hafengebiet wird oft als eine Art «Gegen-Raum» zum historischen Zentrum der Stadt Basel entworfen. Auf der Dreirosenbrücke stehend lassen sich diese beiden urbanen Wirklichkeiten und damit verknüpfte Erzählungen gleichzeitig beobachten, die Brücke selbst wird zur Markierung dieser im Stadtag hochwirksamen gegenüberstehenden urbanen Narrative.

Brückenstadt Basel?

Zum Stadtbild Basels gehören die Rheinbrücken genauso wie der Rhein oder das Münster. Basel selbst präsentiert sich gerne als ‹Stadt am Rhein›. Die Brücken über den Rhein verbinden die beiden Uferseiten, sie ermöglichen die alltägliche Mobilität zwischen den beiden Stadtteilen und sind Symbol für eine ‹gemeinsame Stadt›. Sie sind – ob Aussichtspunkt oder Transitort – in der Textur und im *Imaginaire* Basels fest verankert. Ihre Bedeutungen sind an ihrer Materialität ablesbar und in den

Erzählungen der Brückengänger_innen erfahrbar. Welche unterschiedlichen Rollen spielen die Basler Brücken in Ihrem Alltag? Vielleicht überlegen Sie sich auf Ihrem nächsten Rheinspaziergang, inwiefern Sie Basel als eine Brückenstadt wahrnehmen.

Zum Weiterlesen:

Biau, Daniel: *Le Pont et la Ville. Une histoire d'amour planétaire*. Paris 2012.

Mosimann, Walther P. et al.: *Die Basler Rheinbrücken. Ihre Geschichte und Bauweise*. Basel 1962.

Abb. 13: Die Johanniterbrücke, im Vordergrund ein vorbeifahrendes Frachtschiff



Ein Seemannschor in Basel – Die *Störtebekers*

Simone Bühlmann, Gianna Giuliani, Liisa Lanzrein

Stellen Sie sich einen «typischen» Seemann vor. Woran denken Sie dabei? Schnurrbart und goldener Ohrschmuck mit Ankermotiv? Ein bisschen rau und trotzdem herzenslieb? Und wo kann man solche Seemänner antreffen? In Hamburg, Bremen, Rotterdam ..., eher nicht in einem Binnenland wie der Schweiz, oder doch?!

Überraschenderweise gibt es in Basel eine Gruppe Seemänner, die in einem Chor namens *Störtebekers* nach eigenen Aussagen «altüberlieferte» Seemannslieder singen. Der Chor wurde 1962 zusammen mit dem schweizerischen Seemanns-Club gegründet und ist im Basler Stadtquartier Kleinhüningen zuhause.

Wir haben eine Probe der *Störtebekers* im Alterszentrum *Wiesendamm* in Kleinhüningen besucht. Nach der Chorprobe sind wir mit den Seemännern im traditionsreichen Restaurant *Schiff* eingekehrt, wo uns so manche Geschichte erzählt wurde. Ein Interview mit drei Chormitgliedern ermöglichte uns zudem einen tieferen Einblick in das Chorleben und die unterschiedlichen Seemanns-Karrieren auf dem Wasser und an Land. Alle drei ehemaligen Seemänner hatten ihre Ausbildung in Basel begonnen, sind dann aber im Verlaufe ihres Arbeitslebens in die unterschiedlichsten Ecken der Welt gereist.

Warum haben diese Männer nach ihrer Rückkehr von der hohen See hier in Basel, am Rhein einen Seemannschor gegründet oder sich diesem angeschlossen? Welchen Beziehungen zwischen Basel und dem Rhein lassen sich mit den *Störtebekers* nachspüren? Und wie wird in diesem Chor ehemaliger Seemänner der Wandel dieser Arbeitswelt sichtbar?

«Das hat sich alles in Basel abgespielt, die Sachen, hauptsächlich hier, weil hier ist ja das Wasser gewesen und alles, und wegen dem ist dieser Chor eigentlich hier in Basel gegründet worden und nicht irgendwie in Luzern oder im Appenzellischen», berichtete uns ein Mitglied der *Störtebekers* auf unsere Frage, warum gerade Basel Ausgangsort der Berufskarrieren dieser (singenden) Seemänner wie auch Ort für die Gründung des Basler Seemannschors war.

Basel ist sogenannter «Head of Navigation» des Rheins. Das heisst, Basel ist flussaufwärts gesehen der höchstgelegene Punkt, wo noch Frachtschiffe navigieren können. Hier müssen die Waren umgeladen und mit Lastwagen oder der Eisenbahn weiter transportiert werden. Nach Mainz, Mannheim und Strassburg ist Basel seit der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts eine wichtige Drehscheibe und Umschlagplatz



Abb. 14: Die *Störtebekers* in Uniform

für verschiedenste Güter, die in die Schweiz importiert oder aus der Schweiz exportiert werden. Der Rhein hat in dieser Hinsicht – in Geschichte und Gegenwart – eine zentrale wirtschaftliche Bedeutung für Basel, und die Schweiz. Die Existenz des Schulschiffs *Leventina*, auf dem über 2'300 Schweizer Schiffsjungen ausgebildet worden sind, das Vorhandensein eines Schweizer Seemanns-Clubs oder eben eines Chors, der alte Seemannslieder interpretiert, zeugen von dieser «anderen» Geschichte Basels als wichtige binneneuropäische «Hafen-Stadt». Wegen mangelnden Nachwuchses musste die Matrosenschule 1994 geschlossen werden, nur noch wenige Schweizer_innen arbeiten heute auf dem Rhein zwischen Basel und Rotterdam

oder gar auf hoher See. Dies spürt auch der Seemannschor, die Mitglieder sind teilweise schon in hohem Alter und an Nachwuchs fehlt es.

Uns ist bei unserem Besuch der Probe und beim gemeinsamen Ausklingen des Abends im Restaurant aufgefallen, dass das Zusammensein für die *Störtebekers* eine wichtige Rolle spielt: Während der Gesangspausen werden Witze vorgelesen, es wird nach fehlenden Sängern gefragt und es werden kommende Ausflüge geplant. Im Restaurant *Schiff* lassen die Chormitglieder den Abend beim gemeinsamen Bier oder Kaffee ausklingen, sie erinnern sich an gemeinsame Erlebnisse auf Konzerten oder an frühere Abenteuer auf hoher See. Uns fallen nebst vergleichbaren



Abb. 15: Die *Störtebekers* während eines Auftritts

Arbeits Erfahrungen, geteilten Erlebnissen und dem gemeinsamen Hobby – dem Singen – aber auch äusserliche Gemeinsamkeiten auf. Die Einheit der Gruppe – nicht nur über die gemeinsame identitätsstiftende Uniform – ist den Chormitgliedern sehr wichtig. So erklärten uns die *Störtebekers*, dass neue Mitglieder sehr sorgfältig ausgewählt werden, sie müssten zur Gruppe passen. Ein Chormitglied sagte uns: «Lieber einer, der nicht singen kann, aber dazu passt. Den «dressieren» wir dann schon.» Früher musste einer auf See gewesen sein, wenn er dem Chor beitreten wollte. Heutzutage ist die Auswahl an Basler Seemännern kleiner, so dass auch Sänger aufgenommen werden, die nicht auf dem Wasser gearbeitet haben. Obwohl der Chor laut eigener Aussagen hohen Wert auf die Pflege der Tradition legt, musste er sich stetig wandeln, um weiter bestehen zu können. Heute sind zwei Frauen

Teil der *Störtebekers*, sie begleiten den Chor mit dem Akkordeon. Der Chor ehemaliger Seemänner ist so auch als ein konkretes Spiegelbild des andauernden Wandels der Arbeitswelten auf dem und rund um das Wasser zu verstehen.

Von aussen betrachtet, könnte man fast meinen, dass das gemeinsame Singen hier nur eine Nebenrolle spielt und als Vorwand genutzt wird, um sich regelmässig zu treffen und die Geselligkeit zu geniessen. Das Singen an sich wird aber doch als sehr wichtig beschrieben, wer aufgenommen werden möchte, muss zuerst beim Dirigenten vorsingen. Ein Sänger schilderte das so: «Und bei jeder Probe, heute noch, werden wir «geschlaucht». Wir nehmen jede Stimme einzeln durch, und, und, und, sonst kommst du nirgends hin!» Die *Störtebekers* haben regelmässig Auftritte, die ihnen etwas Gage ein-

bringen. Mit dieser werden die traditionellen «Öbeli» (Abende) oder gemeinsame Ausflüge finanziert. An die «Öbeli» werden auch die Ehefrauen der Sänger eingeladen, die jeweils ein Dankesgeschenk für ihre Dienste für den Chor – das Waschen der Sängeruniformen beispielsweise – erhalten.

Die *Störtebekers* haben bei uns einen harten und weichen Eindruck hinterlassen – hart im Umgang mit Themen wie Tod und Krankheit, und zugleich weich, insofern, dass sie sich gegenseitig umeinander und um erkrankte Chormitglieder kümmern. Diese beiden Seiten waren für uns auch über die Liedtexte wahrnehmbar: Das namensgebende Lied, das sogenannte «Störtebekerslied», erzählt von den *Störtebekers* als «Hölle von Helgoland»; und zum Schluss der Probe sang der Chor für uns Forscherinnen «Good Night Ladies», ein sehr gefühlvolles Lied.

Entgegen aller Erwartungen stiessen wir durch unsere Recherchen rund um den Rhein also auf einen Basler Seemannschor. Der Rhein verbindet Basel nicht nur über das Wasser, die transportierten Waren und die Schiffe, sondern auch über Menschen und deren Arbeitsbiografien mit dem Meer. Basel

ist Ausgangspunkt und gleichzeitig Ort der Rückkehr für die Schweizer Seeleute, deren mitgebrachten Erinnerungen und Traditionen, welche sie mit viel Engagement pflegen. Die Probe der *Störtebekers* hat sich für uns auf jeden Fall wie ein «Stück Meer» mitten in Basel angefühlt.

Zum Weiterlesen:

Disco, Cornelis: Taming the Rhine: Economic Connection and Urban Competition. In: Mikael Hard, Thomas J. Misa (Eds.): Urban Machinery. Inside Modern European Cities. Cambridge (US) 2008, S. 23–47.

Schulschiff Leventina. URL: http://www.schulschiff-leventina.ch/srsl/start_pages.asp? (Stand: 24.07.2016).

Störtebekers Basel. URL: <http://www.stoertebekers-basel.ch/> (Stand: 24.07.2016).

Gesungene Seemannskultur

Anna Oechslin

Welche Elemente machen die Seemannskultur aus? Welche Erzählungen existieren dazu? Der Kulturwissenschaftler Timo Heimerdinger hat in seinem Buch «Der Seemann. Ein Berufstand und seine kulturelle Inszenierung (1844–2003)» verschiedene Seemannserzählungen zwischen Kulturmustern und persönlicher Aneignung identifiziert, indem er mittels Interviews mit Seemännern deren Kultur, Sprache und Lebensweise rekonstruierte. Wirksame Erzählmuster, sogenannte «Topoi des Seemanns», lassen sich in den verschiedenen Selbsterzählungen wieder finden – der «starke», «wilde», der «gesellige», der «freie» und der «erotische», oder der «leidende» Seemann.

Welche Lieder singt der Basler Seemannschor? An welchen bestehenden Erzählmustern knüpfen die Sänger an? Welche Bedeutungen hat das gemeinsame Singen ausgewählter Seemannslieder? Ich bin diesen Fragen während eines Besuches des Seemannschores *Störtebekers* nachgegangen und habe Gespräche mit dessen Sängern geführt sowie ausgewählte Gesangstexte interpretiert.

Die *Störtebekers* bestehen derzeit aus 18 Sängern und zwei Akkordeonistinnen, die sich wöchentlich zu Proben treffen und an verschiedenen Anlässen, wie etwa Schiffstauen, auftreten. Der Name des Vereins geht zurück auf die Figur des Seeräubers Klaus Störte-

beker, dessen Namen so viel bedeutet wie «Stürz den Becher». Der Chor singt sogenannte *Shantys*, eine bestimmte Form von Seemannsliedern.

Der Begriff *Shanty* tritt erstmals im 19. Jahrhundert auf und wird hergeleitet vom Französischen *chanter* oder Englischen *chant* (Singen, Gesang). In Textquellen eines Dominikanermönches, der 1493 mit einem Schiff nach Palästina segelte, finden sich erste Hinweise auf die Arbeitslieder der Matrosen. Diese Lieder sollten die unterschiedlichen Arbeitsvorgänge auf dem Schiff begleiten, wie mir der Präsident der *Störtebekers* anhand des Lieds «Segel Hievens» (Segel hieven) erläuterte. Mit dem Aufkommen von Dampfschiffen im 19. Jahrhundert veränderten sich die Arbeiten an Bord und die Seemannslieder wurden nur noch in der Freizeit, zur reinen Unterhaltung gesungen.

Es existiert eine grosse Sammlung an verschiedenen *Shantys*, die sich durch die Mobilität der Seemänner weltweit verbreitet haben. Die Lieder werden je nach Zweck und Inhalt unterschiedlich kategorisiert. Die sogenannten «Pollerlieder» beschreiben meist romantisierend das harte und entbehrungsreiche Leben auf See; die «Homeward-Bound-Lieder» erzählen von den Sehnsüchten der Seeleute nach der eigenen Heimat.

Die Probe der *Störtebekers* lief nach dem Senioritätsprinzip ab. Der ältes-

te Sänger war erster *Shantyman* der Runde, er sang den Solopart des *Shantys*; die Matrosen – die versammelten Chormitglieder – antworteten gemeinsam.

Im Folgenden werden zwei *Shantys*, die von den Basler *Störtebekers* gesungen werden, vorgestellt und nach Verweisen auf die Seemannskultur befragt.

Mingulay Boatsong

*Hill yo ho boys, let her (das Boot)
go boys, bring her head (Bootskopf)
round now all to get her*

*Hill you ho boys, let her go boys,
sailing home home to Mingulay*

*Hill yo ho boys, let her go boys,
bring her head round
now all to get her*

*Hill yo ho boys, let her go boys,
sailing home home to Mingulay*

Der «Mingulay Boatsong» ist ein «Homeward-Gesang»: Im Text wird dazu aufgefordert, nach Hause – nach Mingulay, eine schottische Insel bekannt für deren Seevögel – zu segeln. Der Ausdruck «Hill yo ho!» stammt aus dem Irischen und ist als eine Art Gruss zu verstehen. Anhand der Analyse dieses kleinen Versatzstückes des Gesangs – in dieser Version als «Hill yo ho» geschrieben –, lässt sich aufzeigen, wie sich dieses Lied – gemeinsam mit den mobilen Seemännern und den Schiffsbewegungen – geografisch verbreitet und auch verändert hat. Der schottische Chorschreiber Sir Hugh S.

Roberton (1874–1952) hat das Lied in den 1930er Jahren verschriftlicht.

Der Störtebeker

*Der Störtebeker ist unser Herr
Von Götter Michels beraten!
Wir jagen sturmschnell über das Meer,
Des fliegenden Holländers Paten.
Gevatter ist der Klabaftermann,
Schiffvolk pack an!
! : Leben ist Tand!
Wir sind die Hölle von Helgoland. :!*

*Blutrot knallt unsre Flagge am Mast,
Am Bohlen da huschen die Ratten.
Ein Totengerippe ist unser Gast,
Im Segel steh'n grausige Schatten.
Im Kielwasser schwimmt das Meer-
weib nach, Schiffsvolk so lach!
Ha. Ha. Ha.
! : Leben ist Tand!
Noch herrscht die Hölle
von Helgoland. :!*

*Und macht unser Kahn einst die
letzte Fahrt,
Lasst lachend, als Sarg ihn versinken.
Wir sterben nach alter Seeräuberart,
Heut' kämpfen und morgen ertrinken.
Bei grünen Algen und weissem
Sand, Schiffsvolk da Strand!
! : Leben ist Tand!
So stirbt die Hölle von Helgoland. :!*

Das Lied erzählt von Freibeutern – Gefolgsleute des berühmten in Hamburg am 21. Oktober 1401 geköpften Klaus Störtebeker –, die nach Helgoland, eine Nordseeinsel vor Hamburg, segeln. Klaus Störtebeker gehörte zu einer Gruppe von Seeräubern, die in deutschem Auftrag dänische Schiffe

kaperten und belagerte Städte mit Nahrung versorgten. Nach Endes des Krieges 1395 wollten viele der Freibeuter ihr einträgliches Gewerbe nicht aufgeben und wurden zu Piraten.

Im Lied tauchen zahlreiche Wörter und Wortverbindungen auf, die typische Seemannsbegriffe oder -ausdrücke sind, drei davon werden im Folgenden erläutert. Die Sage vom *Fliegenden Holländer* erzählt von einem Kapitän, der durch einen Fluch dazu verdammt wurde, bis zum jüngsten Tag mit seinem Gespensterschiff auf der See umherzuirren, ohne in einen Hafen einlaufen oder Erlösung im Tod finden zu können. Weiter tritt der Begriff *Klabautermann* auf: In Seemannserzählungen bezeichnet er eine Art Kobold, der auf dem Schiff Schabernack trieb; als Poltergeist, der den Steuermann vor Gefahren warnte, wurde er zur ‹Schutzfigur› der Seemänner stilisiert. Der Ausdruck *Hölle von Helgoland* bezeichnet eine gefährliche Stelle in der Nordsee. Häufig finden sich in den *Shantys* auch alte Begriffe, die wir heute nicht sofort verstehen. *Gevatter* ist eine alte Bezeichnung für Pate, oder aber auch den Tod. *Tand* bezeichnet ein hübsches Ding, das keinen Wert hat. *Bohlen* meint einen starken Holzboden.

Durch das Singen solcher bekannter *Shantys* erinnern und zelebrieren die *Störtebekers* die Seemannskultur. Geteilte Erzählungen, Mythen und

tLebensweisen, aber auch eine eigene Seemannssprache und ein spezifisches Vokabular werden durch das Singen immer wieder aktualisiert und tradiert. Das Singen dieser Lieder wirkt identitätsstiftend – die Chor-Gemeinschaft wird singend hergestellt und erfahren –, gleichzeitig drücken die Basler *Störtebekers* damit ihre Zugehörigkeit zu einer (vorgestellten) globalen Gemeinschaft von Seemännern aus.

Zum Weiterlesen:

Heimerdinger, Timo: Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844–2003). Köln 2005.

Spazieren und erkunden – Eine Einführung zur Hafensexkursion

Fiona Imboden

«Unser Unterricht, insofern er sich auf die Stadt bezieht, möchte sichtbar machen, was eigentlich allgemein zugänglich und sichtbar ist, aber offenbar vom Städter nicht mehr wahrgenommen wird.»

– Lucius Burckhardt

Ich stehe auf der Dreirosenbrücke. Vor mir fließt das bläuliche Graugrün des Rheins, zu meiner Linken schlängelt sich die Promenade des neuen Elsässer-rheinwegs, im Hintergrund ragen die imposanten Architekturen der *Novartis* auf. Rechterhand lassen sich zwischen dem Blätterdach die Umrisse der Bauten und Wagen der Uferstrasse erahnen. Dahinter – ausserhalb meines Blickfelds – liegt der Hafen. Genauer: der *Port of Switzerland*. Das klingt international, nach globaler Vernetzung, nach grossen Schiffen und schwerer Ladung, nach Meer. Zugleich werden Assoziationen geweckt, die sich eher in die Kategorie «nostalgische Hafensoromantik» einreihen lassen: bärtige Matrosen mit roten Nasen, heimelige Kajüten, Geschichten fremder Länder sowie Seemannslieder; aber auch schweisstreibende Arbeiten, ein geschäftig-heiteres Hafenleben und pfeifende Arbeiter.

Zugegebenermassen handelt es sich bei dieser Aufzählung um Klischees. Obwohl diese leicht als solche enttarnt werden können, prägen sie nach wie vor unsere Wahrnehmung eines solchen Ortes. Bücher, Lieder, Filme und Bilder, Fotografien, Werbungen und Artikel speisen die Vorstellung eines nur vage bekannten Platzes.

Zum konkreten Arbeitsalltag im Basler Hafen gibt es nur wenig Dokumentationen, doch existiert ein breites Spektrum an populären Erzählungen und weitverbreiteten Bildern zur Hafenvwelt. Man denke nur an Bücher wie Astrid Lindgrens «Pippi Langstrumpf geht an Bord», oft gehörte Seemannslieder wie «What shall we do with a drunken sailor» oder Prospekte einer einst unternommenen Hafenrundfahrt in Hamburg.

Leicht läuft der_die Erkunder_in des Basler Hafens Gefahr, zu sehen und zu beobachten, was er_sie glaubt, sehen zu müssen und was mit dem «Typischen» eines Hafensareals und seiner Umgebung in Verbindung gebracht wird. Bekanntes wird affirmiert, Dinge, die nicht ins Schema passen, werden ignoriert und scheinbar Unbedeutendes wird übersehen.

Der eingangs zitierte Basler Soziologe Lucius Burckhardt (1925–2003) hat von der kulturellen Prägung unserer Sinnesindrücke gesprochen und war zeitlebens darum bemüht, die Determiniertheit unserer Wahrnehmung der Umwelt zu ergründen und zu hinterfragen. Diese Wahrnehmung der Welt, diese Sicht auf unsere Umwelt ergibt sich laut Burckhardt

einerseits durch ihre Erschliessung je nach Fortbewegungsart – Auto, Bahn, Fahrrad, zu Fuss – und andererseits durch ihre Erschliessung gemäss des gewählten Wegs. Ziel der sogenannten *Promenadologie* – der Spaziergangswissenschaft also – ist es, in der Auseinandersetzung mit den Bedingungen unserer Wahrnehmung eine frische und ungewohnte Betrachtung gewohnter Zustände zu erreichen.

Die Lehrtätigkeit und Studien Burckhardts fokussieren hauptsächlich die Betrachtungskonventionen für Landschaft, die er dann mit verschiedenen Methoden und Experimenten zu durchbrechen versucht. Sein zentrales methodisches Instrument ist der Spaziergang, dem eine theoretische Auseinandersetzung mit einem gewählten Thema vorausgeht. Die Spaziergänge dienen der Erzeugung von Störungen in der Wahrnehmung, sollen zur Diskussion um neue Formen der Betrachtung anregen und auf politische (Planungs-)Missstände hinweisen.

Um einen Bruch innerhalb der Wahrnehmung zu erzeugen, setzte Burckhardt häufig künstlerisch geprägte Interventionen ein. So etwa auch bei der sogenannten *Fahrt nach Tahiti* (1987): In einem Naturschutzgebiet bei Kassel veranstaltete Burckhardt mit seinen Studierenden einen Spaziergang und liess während des Spazierens Texte von Georg Forster lesen, der einst mit Captain Cook auf Expedition nach Tahiti war. Die Landschaftsbeschreibungen der Reiseberichte überlagerten sich mit der vorgefundenen Vegetation in Kassel. Dieser literarische Spaziergang diente einerseits der Sichtbarmachung nicht-wahrgenommener Umwelt und der Sensibilisierung für die absurden Praktiken

eines konservativen Naturschutzes, gleichzeitig zeigte er auf, wie auch Forster auf der unbekanntem Insel nur sehen und beschreiben konnte, was er bereits kannte. Mit einer anderen Intervention mit dem Titel *Das ZEBRAstreifen* (1993) machte Burckhardt auf Fehler in der Stadtplanung aufmerksam: Ein mobiler zebra-artig gemusterter Fussgängerstreifen des Künstlers Gerhard Lang diente den Teilnehmenden des Spaziergangs dazu, Strassen und Kreuzungen an beliebigen Stellen zu überqueren.

Auch unserer Absicht, eine Exkursion in den Hafen und das angrenzende Quartier zu unternehmen, lag die geprägte und prägende Vorstellung eines zusammengehörenden und charakterisierbaren Raumes zugrunde, der als solcher erkannt wird und erkundet werden kann. Hier findet sich bereits die von Burckhardt erwähnte Tücke: Die begriffliche Schrumpfung eines weitläufigen und vielfältigen urbanen Areals auf das Wort «Hafen», und die damit verbundenen Assoziationen schränken den erkundenden Blick von Beginn weg ein. Um diesem Umstand entgegenzuwirken, nahmen wir die Exkursion ins Hafengebiet zum Anlass, den promenadologischen Spaziergang als eine kulturanthropologische Methode zu erproben. Im Sinne Burckhardts galt es also, eine Aufmerksamkeit dafür zu entwickeln, was sich unserer gängigen Betrachtungsweise entzieht sowie zu hinterfragen, was sich uns als selbstverständlich aufdrängt. Im Fokus lag nicht die Erkundung und Reproduktion einer homogenen Entität, sondern vielmehr die Befragung des städtischen Raums mittels einzelner Stationen, die ein vielschichtiges und möglicherweise auch widersprüchliches Bild des Hafens

quartiers zuließen.

Der Exkursion ging die Auseinandersetzung mit einem Text des Volkskundlers Paul Hugger (1930–2016) zur Entwicklung Kleinhüningens aus dem Jahr 1985 voraus. Wir fragten uns, mit welcher Problemstellung und welchen Methoden er in den 1980er-Jahren diesen städtischen Raum befragt hatte und wie wir heute dasselbe Gebiet mit Huggers alten Thesen und unseren neuen Fragen untersuchen könnten. Hugger ging in seiner Forschung von der Vermutung aus, dass die Vorgänge in Kleinhüningen paradigmatischen Charakter haben und ein extremes Beispiel industrieller Fremdbestimmung – Kleinhüningen als Standort der Farbchemie Basel sowie der Rheinhäfen Schweiz – darstellen. Er kam zum Schluss, dass der Einbruch der Moderne die vermeintliche Idylle einer Dorfgemeinschaft zerstört hat und sich dies zum Zeitpunkt seiner Forschung durch die Mystifizierung vergangener Zeiten und die Verdrängung des eigenen Versagens der Bewohner_innen ausdrückt.

Gerne möchte ich Sie dazu ermutigen, einen Spaziergang ins Hafenquartier zu unternehmen: Auch ohne Burckhardt'sche künstlerische Intervention können Sie während der Erkundung des Hafensareals Ihre eigenen Wahrnehmungsmuster hinterfragen. Notieren Sie sich beispielsweise vorab, wie Sie sich einen «typischen» Hafen vorstellen. Wie charakterisieren Sie diesen Stadtraum? Was sind Ihre Erwartungen? Beobachten Sie anschliessend auf dem Rundgang durch das Areal, was nicht in Ihre Vorstellungswelt passt: Was entdecken Sie, wenn Sie den Hafensalltag jenseits der notierten Klischees betrachten? Versuchen Sie, sich eigene und vor allem vielfältige Bilder – jenseits eingübter Wahrnehmungsmuster – zu machen. Die hier dargestellten Möglichkeiten der Verwendung der *Promenadologie* verdeutlichen, dass der Blick aus der Ferne – sei es von der Dreirosenbrücke oder vom Schreibtisch aus – zwar schön ist und einen ersten Überblick bietet, dass es jedoch der kritischen und sensibilisierten Begehung eines städtischen Raumes bedarf, um sich ihm – im wahrsten Sinne des Wortes – anzunähern. Versuchen Sie es selbst ...

Zum Weiterlesen:

Hugger, Paul: Von der «Dorfidylle» zum Alltag eines Industriequartiers. Die Entwicklung der Basler Bannmeile Kleinhüningen. In: Hermann Bausinger, Theodor Kohlmann (Hg.): *Grossstadt. Aspekte empirischer Kulturwissenschaft*. Berlin 1985, S. 63–72.

Mäder, Ueli et al. (Hg.): *Raum und Macht. Die Stadt zwischen Vision und Wirklichkeit. Leben und Wirken von Lucius und Annemarie Burckhardt*. Regensburg 2014.

Ritter, Markus; Martin Schmitz (Hg.): *Lucius Burckhardt. Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft*. Berlin 2006.

Weisshaar, Bertram (Hg.): *Spaziergangswissenschaft in Praxis. Formate in Fortbewegung*. Berlin 2013.

Widerstand am Basler Rheinufer – Texte zur Stadtentwicklung

Simone Bühlmann, Birgit Huber

«Wir wollen, dass eine allfällige Neunutzung des Klybeckquais die Wohnqualität der heutigen BewohnerInnen der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen unmittelbar verbessert, dass die heutigen BewohnerInnen bestimmen, was «Qualität» in ökologischer, sozialer und kultureller Hinsicht ist und ob «Verbesserungen» überhaupt nötig sind.»

Dieses Zitat stammt von der Website *Klybeckinsel.ch* und macht deutlich: In Basel gibt es Widerstand gegen aktuelle Stadtentwicklungsbestrebungen. Im Zentrum der Kritik steht das Vorgehen der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung des Kantons Basel-Stadt am Kleinbasler Rheinufer, insbesondere auf dem ehemaligen Industrieareal an der Uferstrasse. Die Kritik und die Forderungen einiger involvierter Akteur_innen möchten wir in diesem Beitrag ausführen.

In der Nähe der Tramhaltestelle Wiesenplatz, an der Inselstrasse 79, befindet sich der *Infoladen Magazin*. Das *Magazin* ist Treffpunkt und Veranstaltungsort sowie zugleich ein Archiv, in dem Bücher, Zeitschriften, Flyers und Broschüren von und über politische Bewegungen gesammelt werden. Hier finden sich auch Texte, die sich mit den städteplanerischen Entwicklungen der letzten rund zehn Jahre im Quartier auseinandersetzen. Die Lektüre dieser Texte hinterliess bei uns den Eindruck einer gewissen Angst vor Veränderung(-en) und/oder eines aktiven Widerstands gegen solche. Eine Haltung, die uns bereits während der Lektüre des Textes des Volkskundlers Paul Hugger mit dem Titel «Von der «Dorfidylle» zum Alltag eines Industriequartiers. Die Entwicklung der Basler Bannmeile Kleinhüningen» aus dem Jahre 1985 begegnet ist. Der Text von Hugger beschreibt die Entwicklung von Kleinhüningen, das sich – ursprünglich ein eigenständiges

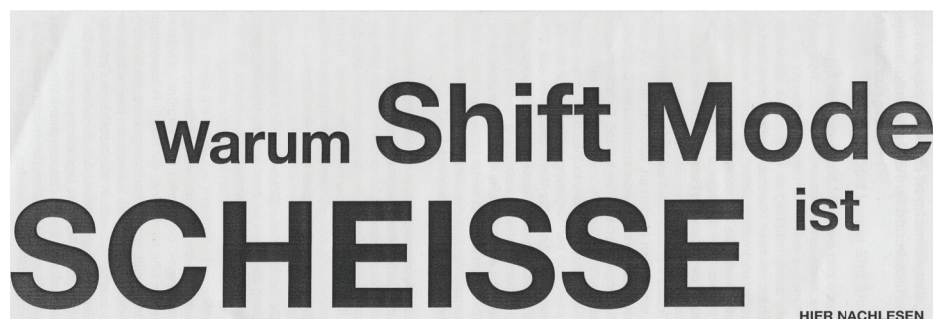


Abb. 16: Titelblatt eines Infomagazins gegen das Zwischennutzungsprojekt *Shift Mode*

Dorf – im Verlaufe des 19. Jahrhunderts politisch und bautechnisch mit der Stadt Basel vereinigte. Hugger schreibt dazu: «Damit geriet die Gemeinde in die Verfügbarkeit des Stadtkantons. In der Folge wurden hier die Rheinhäfen und andere industrielle Anlagen errichtet.» Hugger greift die mit dieser Integration und dem städtischen Zugriff auf das neue Stadtquartier zusammenhängenden Auswirkungen für die einstige Dorfbevölkerung Kleinhüningens auf. Dabei geht er kritisch und – für wissenschaftliche Texte eher ungewohnt – gar etwas reisserisch auf die daraus entstandenen Probleme für die ansässige Bevölkerung ein.

Ausgehend von unserer Feststellung der Ähnlichkeit der volkskundlichen Argumentation in den 1980ern und den politischen Argumentationen heute, haben wir uns einige Texte aus dem *Magazin*-Archiv, die in konkretem Bezug zu den Entwicklungen an der Uferstrasse und deren (befürchteten und/oder bereits sichtbaren) Auswirkungen auf das Quartier verfasst wurden, genauer angesehen. Im Folgenden gehen wir der Frage nach, gegen wen oder was sich die in den ausgewählten Texten formulierten Ängste und Widerstände richten. Abschliessend möchten wir danach fragen, welche Synergien sich zwischen einer solchen kulturanthropologischen Beschäftigung mit städtischen Transformationsprozessen einerseits und politischen Bewegungen, die auf diese Prozesse reagieren, andererseits ergeben könnten.

Aus der gemeinsamen Lektüre der

unterschiedlichen Texte lassen sich drei Aspekte des Widerstands herausarbeiten: Der in den Texten formulierte Widerstand richtet sich erstens gegen die Fremdbestimmung und beschäftigt sich damit zusammenhängend mit der Frage, wer Stadt entwickeln soll; zweitens richtet sich der Widerstand gegen die räumliche Verdrängung der ansässigen Bevölkerung; und drittens gegen die Verdrängung «subversiver» Lebensformen. Die drei genannten Aspekte wollen wir hier mit kurzen Auszügen aus den Texten aufzeigen.

Widerstand gegen Fremdbestimmung

«Kleinhüningen ist zum extremen Beispiel industrieller Fremdbestimmung in der Schweiz geworden», schreibt Hugger und verweist damit auf die tiefgreifenden Veränderungen des ehemaligen Dorfes, das in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung – der Ansiedlung von Fabriken und dem Bau der Hafenbecken – völlig umgebaut und überbaut wurde. Hugger kritisiert, dass der ansässigen Dorfbevölkerung in diesen Prozessen so gut wie keine Mitspracherechte zugestanden wurden.

Eine ähnliche Fremdbestimmung der Klybeck- und Kleinhüningen-Anwohner_innen durch die kantonale Stadtentwicklung wird auch heute kritisiert. So lässt sich aus der Broschüre «Aufwertung für wen?» folgendes Zitat nennen:

«Stadtentwicklung muss nicht zwangsläufig von einer Verwaltung, sei sie privat oder staatlich, ausgehen. Vielmehr

sollte die Gestaltung der eigenen Umgebung von den Anwohnerinnen und Anwohnern ausgehen, die direkt betroffen sind. Warum nicht mehr Skepsis und Abneigung gegenüber denjenigen, die uns regieren und uns mit kosmetischen Partizipationsprogrammen ruhigzustellen versuchen?»

Hier wird einerseits auf die befürchteten Veränderungen durch städtebauliche Konzepte wie das Bauprojekt *Rheinhattan* auf der Klybeckinsel sowie andererseits auf die städtisch organisierten Zwischennutzungen an der Uferstrasse angespielt. Ähnlich wie bei Hugger fragen die Autor_innen der Broschüre danach, welche Rolle der lokalen Quartiersbevölkerung in den Prozessen der Stadtentwicklung zugestanden wird. Gegen die beobachtete hierarchische Vorgehensweise der Abteilung Kantons- und Stadtentwicklung wird in beiden Texten ein notwendiger Widerstand der Anwohner_innen abgeleitet. So fordert zum Beispiel *Klybeckinsel.ch* eine kollektive und kollaborative Auseinandersetzung: «Gemeinsam wollen wir eine Strategie entwickeln, wie Verdrängung verhindert werden kann.»

Widerstand gegen räumliche Verdrängung

An anderer Stelle schreibt Hugger: «Parallel zur politischen Entmündigung ging eine durch die bauliche Veränderung bedingte Abwanderung der angestammten Bevölkerung. Daran waren besonders die führenden Schichten beteiligt, jene Kreise also, die einen Widerstand gegen die fortschreitende bauliche Zerstörung, wenn

überhaupt, hätten formulieren und in die Wege leiten können.»

In den Texten zu den aktuellen städtebaulichen Veränderungen findet sich die Beschreibung einer – in Bezug auf die wegziehende beziehungsweise verdrängte Personengruppe – gegenteilige Entwicklung. Auf der Website *Klybeckinsel.ch* ist dazu Folgendes zu lesen: «Wir sind dagegen, dass die Stadtentwicklung davon ausgeht, dass Leute mit wenig Geld dem günstigen Wohnraum hinterher zügeln oder den Kanton verlassen müssen. Das Wohnen im Klybeck und in Kleinhüningen muss günstig bleiben.»

Veranlasste die Umnutzung des Stadtteils zu einem Industriestandort in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts den Wegzug der eher reichen Bewohner_innen, sind mit den heutigen Um- und Aufwertungsentwicklungen im Quartier diejenigen Anwohner_innen von einer möglichen Verdrängung bedroht, die sich die steigenden Mieten nicht mehr leisten können. Wo Hugger den wegziehenden und möglicherweise einflussreichen Schichten einen fehlenden Widerstand diesbezüglich vorwirft, versuchen die politischen Gruppierungen heute die vom Wegzug bedrohte Bevölkerung mit solchen Texten für die Entwicklungen zu sensibilisieren und zum Widerstand zu aktivieren.

Widerstand gegen die Verdrängung von «subversiven» Lebensformen

«Wenn der Aussenstehende eher einen negativen Eindruck von Kleinhüningen als Wohnquartier gewinnt ob all

dem grauen Beton, so darf das nicht darüber hinwegtäuschen, da diese Umwelt auf die heutigen Kleinhüninger selbst anders wirkt, dass für sie das Quartier auch heute noch Heimat bedeutet. [...] Heimatgefühl ist nicht an Quartiersästhetik gebunden, wohl eher an Freiraum und die Möglichkeit zu Abenteuern.»

Diese von Hugger vielleicht etwas romantisierte «Möglichkeit zu Abenteuern» finden wir auch in den heutigen Texten als Möglichkeit zu anderen, «subversiven» Lebensformen wieder. Diese werden jedoch aufgrund der aktuellen Stadtentwicklungen als bedroht beschrieben. Im Text «Aufwertung für wen?» wird diese Ebene der Auswirkungen städtebaulicher Veränderungen folgendermassen formuliert:

«Steigende Mieten infolge von Renovationen und Neubauten führen zu Verdrängung an die Ränder der Stadt, die totale Verwaltung aller Räume zum Entzug eigener Initiative, die bis ins letzte Detail durchgeplante Architektur zum Verlust von Spontaneität, Wildwuchs und Unberechenbarkeit.» Die beiden Quartiere Klybeck und Kleinhüningen werden sowohl bei Hugger als auch in den Texten aus dem *Magazin* als eine Art Freiraum für urbane Abenteuer, Wildwuchs und Widerstand vorgestellt, der durch den verwaltenden Zugriff der Stadt zunehmend bedroht ist.

Fazit

Es ist interessant, dass sowohl im volkswissenschaftlichen Text von Hugger wie in den ausgewählten politischen Widerstands-

texten ähnliche thematische Motive auftauchen. Daraus lässt sich abschliessend die Frage ableiten, welche Rolle die Sozial- und Kulturwissenschaften heute in politischen Debatten und Bewegungen einnehmen könnten, die auf Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsprozesse reagieren. Unserer Meinung nach eignet sich die kulturanthropologische Herangehensweise gut um Ansichten, Missstände, Ängste und Probleme von Menschen aufzuzeigen; die gemeinsame Lektüre von Huggers Analysen und den Forderungen der aktiven Gruppierungen haben mögliche Verschränkungen der Argumentationen aufgezeigt. Doch was vielleicht gerade bei kleineren, aber auch bei grösseren kulturwissenschaftlichen Projekten öfters untergeht, ist der nächste Schritt: Es wäre vermehrt nötig, die politische Dimension kritisch reflektierter, wissenschaftlicher Ergebnisse wirklich aktiv zu nutzen und mit diesen in öffentlichen Debatten Stellung zu beziehen.



Abb. 17: Flyer gegen die städtische Förderung einer «Aufwertung» Basels

Zum Weiterlesen:

Hugger, Paul: Von der «Dorfidylle» zum Alltag eines Industriequartiers. Die Entwicklung der Basler Bannmeile Kleinhüningen. In: Hermann Bausinger, Theodor Kohlmann (Hg.): *Grossstadt. Aspekte empirischer Kulturwissenschaft*. Berlin 1985, S. 63–72.

Klybeckinsel – Wir selber bauen unsere Stadt. URL: <http://www.klybeckinsel.ch/> (Stand: 16.03.2016).

Der Quartiertreffpunkt *Brückenkopf* – Spiegel der Transformationen in Kleinhüningen und zugleich Wohnzimmer des Quartiers

Anja Keller, Eva Kern

Industrialisierung, Bevölkerungswachstum und Überbauungen: Das ehemalige Basler Dorf Kleinhüningen durchlebt seit dem 19. Jahrhundert zahlreiche einschneidende Veränderungen. Der im Jahre 2006 gegründete Quartiertreffpunkt *Brückenkopf* kann als Resultat und Spiegel dieser Transformationen vom Fischerdorf zum heterogenen urbanen Wohnquartier befragt und verstanden werden. Der Quartiertreffpunkt wurde im Kontext der Überbauung eines ehemaligen Industrieareals an der Kleinhüningerstrasse im Jahre 2006 gegründet.

Kleinhüningen war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine dörfliche Gemeinschaft, deren Bewohner_innen vor allem von Landwirtschaft, Handwerk und Fischfang lebten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gewann Kleinhüningen als Industriestandort für die Basler Farbenchemie zunehmend an Bedeutung und entwickelte sich nach der Eingemeindung 1908 zu einem Industriequartier mit zahlreichen Fabriken. Zur gleichen Zeit wurde der Basler Rheinhafen gebaut. Diese Veränderungen führten zu einem erheblichen Bevölkerungswachstum, wie der Volkskund-

ler Paul Hugger schreibt: «Lebten 1850 hier noch 531 Einwohner, so waren es 1900 bereits 1'882.» Viele Menschen – vor allem auch aus dem benachbarten Deutschland – fanden in Kleinhüningen eine Arbeitsstelle und einen Wohnort. Aus dem ehemaligen Fischerdorf wurde ein Arbeiter_innen-Quartier.

Gegen Ende des 20. Jahrhunderts durchlebte das Quartier erneut Veränderungen. «Im Zug von Reorganisationen, Abwanderungen und Schliessungen von Betrieben gingen zahlreiche Arbeitsplätze verloren», beschreibt der Basler Denkmalpfleger Klaus Spechtenhauser diesen Wandel. Kleinhüningen verlor seine Bedeutung als Industriestandort. Leerstehende Fabrikgelände wurden für die Schaffung von neuem Wohnraum genutzt. So wurde beispielsweise das ehemalige Fabrikareal der nach Frenkendorf umgesiedelten *Gifa AG* – eine Waschmittel- und Speisefett-Fabrik des *Migros Genossenschaftsbundes* – ab 1980 neu bebaut. Mit der neuen Grossüberbauung entstand Wohnraum für rund 1'000 zusätzliche Personen. In diese Wohnungen zogen viele Menschen, die zuvor nicht in Kleinhüningen wohnhaft gewesen waren. Damit einher ging



Abb. 18: Der Quartiertreffpunkt *Brückenkopf* in Kleinhüningen

eine erneute Veränderung der Bevölkerungsstrukturen und eine zunehmende internationale Durchmischung der Bewohner_innen des Quartiers.

Innerhalb von etwas mehr als 100 Jahren hat sich in Kleinhüningen also ein Wandel von der dörflichen Gemeinschaft zu einer kulturell und sozial heterogenen urbanen Gesellschaft vollzogen. Genau diese veränderten Quartierstrukturen waren der Anstoss für die Gründung des Quartiertreffpunktes *Brückenkopf*. Eine Bürger_innen-Initiative wurde von einigen sozial engagierten Quartierbewohner_innen ins Leben gerufen, die sich für den Aufbau des Quartierzentrums einsetzten. Ziel war es, mit dem Treffpunkt einen «Brückenkopf» – ein Ort der Begegnung und Vernetzung für die alten und neuen Bewohner_innen des Quartiers

– zu schaffen.

Die Räumlichkeiten des Quartiertreffpunkts (QTP) sind öffentlich zugänglich und dafür bestimmt, dass sich die Quartiersbewohner hier treffen und austauschen können. Beispielsweise sind zum wöchentlichen *Offenen Treff* Eltern mit ihren Kindern eingeladen. Die Kinder können zusammen spielen, für die Eltern besteht die Möglichkeit, die Elternberatung im Treff zu nutzen.

In der Erwartung auf viele Treffpunkt-Nutzende zu stossen, besuchten wir den QTP während des *Offenen Treffs*. Die einzigen Gäste an diesem ersten warmen Tag im März waren allerdings eine Mutter und ihr dreijähriger Sohn, die einen Termin für eine Elternberatung vereinbart hatten. Die Beratung wird von den Leiter_innen

des QTPs geführt. Die beiden vor Ort anwesenden Sozialarbeiterinnen beraten Klient_innen oder vermitteln sie an Dritte. Die zentrale Funktion des QTPs ist jedoch die Vernetzung der unterschiedlichen Bewohner_innen des Quartiers untereinander. Die Räumlichkeiten des QTPs können einfach gemietet und für selbst organisierte Anlässe genutzt werden: So finden hier neben den Angeboten der QTP-Betreibenden auch Yogakurse, Lesungen der Frauenbibliothek oder indische Gottesfeste statt.

Durch seine zentrale Lage im Quartier ist der QTP Anlaufstelle für viele verschiedene Menschen aus diesem und anderen Stadtquartieren. So wird der QTP zur Zeit von den Bewohner_innen des nahegelegenen Empfangs-, Verfahrens- und Ausschaffungszentrums *Bässlergut* häufig besucht. Die vorhandene Infrastruktur des Hauses erweist sich als sehr wichtig für die meist geflüchteten asylsuchenden Männer und Frauen. Wie beispielsweise drei junge Männer den QTP nutzen, konnten wir während unseres Besuches beobach-

ten: Jeder von ihnen sass nahe an einer Steckdose. Einer von ihnen schien per Telefon zu chatten: Seine Finger huschten über den Display, während er immer wieder kopfschüttelnd die Stirn runzelte. Ein Zweiter schaute sich ein tonloses Video an, das ihn ununterbrochen zum Lachen brachte. Der Dritte hörte mit einem Ohr Musik über sein Telefon und summte leise mit. Die Sozialarbeiterin des QTPs erzählte uns, dass regelmässig geflüchtete Menschen und Asylsuchende in den QTP kämen. Das WLAN laufe dann auf Hochtouren und die Steckdosen im Gebäude seien gut genutzt.

Der Quartiertreffpunkt *Brückenkopf* ist ein öffentlicher Ort, der für jede_n nutzbar ist: Der QTP könnte also als eine Art erweitertes «Wohnzimmer» für die Bewohner_innen des Quartiers gedeutet werden – ein in der heutigen global vernetzten und komplexen Welt offenes «Wohnzimmer» für alle.

Zum Weiterlesen:

Hugger, Paul: Von der «Dorfidylle» zum Alltag eines Industriequartiers. Die Entwicklung der Basler Bannmeile Kleinhüningen. In: Hermann Bausinger, Theodor Kohlmann (Hg.): *Grossstadt. Aspekte empirischer Kulturwissenschaft*. Berlin 1985, S. 63–72.

Spechtenhauser, Klaus: Kleinhüningen: Ein Dorf wird Hafenstadt. In: *Kantonale Denkmalpflege Basel-Stadt* (Hg.): *Kleinhüningen: Dorf und Hafen*. Publikation zum Europäischen Tag des Denkmals 2015. Beilage der *bz - Basel* Jg. 183, Nr. 240 (5. September 2015), S. 12–15.

Quartiertreffpunkt Brückenkopf Kleinhüningen. URL: <http://www.quartiertreffpunktebasel.ch/quartier-treffpunkte-basel/quartiertreffpunkt-kleinhueningen/> (Stand: 12.08.2016).

Ein kulinarischer Anker im Fluss der Zeit – Das Restaurant *Schiff* in Kleinhüningen

Basil Koller, Elena Müller

Wir betreten das Basler Quartier Kleinhüningen, und uns fällt am ersten Verkehrskreisel jenseits der Wiese ein Gasthaus auf: das Restaurant *Schiff*. Es macht schon durch seine Fassade mit neun langen Wandbildern auf sich aufmerksam. Zu sehen sind sieben Personen, die auf Booten oder am Pier mit verschiedenen Arbeiten beschäftigt sind. Die beiden Bilder, welche die Hausecke und den Eingang ins Restaurant rahmen, zeigen wehende Flaggen, wie sie in der Schifffahrt eingesetzt werden. Hier wird sichtbar:

Das Restaurant ist mit der Geschichte dieses Stadtteils, mit der Entwicklung der Nutzung des Rheins und der Basler Hafenvelt eng verbunden. Wir wollen in diesem Text, ausgehend von einigen Beobachtungen rund um das und im Restaurant, nachverfolgen und rekonstruieren, wie sich die Verbindungen vom *Schiff* zum Rhein und zum Basler Hafen in der Geschichte und bis heute verändert haben.

Die Speisekarte: Das Restaurant verwöhnt seine Gäste unter anderem mit



Abb. 19: Die Fassade des Restaurants *Schiff*

Speisen wie der *Ankerrösti* und dem *Schiffshuhn*. Zahlreiche Gerichte stellen, wenn nicht über deren Zutaten, dann zumindest über deren Bezeichnung, einen Bezug zum nahe gelegenen Hafen und der Schifffahrt her. Bekannt ist das Restaurant übrigens für seine Rösti – diese werde vor allem von den Arbeiter_innen rund um den Hafen geschätzt, erfahren wir im Restaurant.

Die Innendekoration: Schummriges Licht, Flaggen, Rettungsringe, ein Fischernetz, ein Steuerrad über dem Eingang. Mit verschiedenen charakteristischen Gegenständen ist der Innenraum des Restaurants mottogerecht ausgestaltet. Einige Tischwimpel markieren die Stammtische von verschiedenen Vereinen. So erzählt uns ein Stammgast, dass sich hier der *Schifferverein Basel-Kleinhüningen* regelmäßig treffe. Auch der Seemannschor *Störtebekers* trifft sich hier nach den Proben im nahegelegenen Alterszentrum.

Diese ersten visuellen Eindrücke lassen uns schnell schlussfolgern: Das ist eine «typische» Hafenkneipe! Doch die Beziehungen dieses Restaurants zur Rheinschifffahrt gehen über die visuellen, sprachlichen und materiellen Verweise hinaus. Gäste sind hier nicht nur Hafenromantiker_innen und Röstiliebhaber_innen, sondern es waren und sind vor allem diejenigen Menschen, die im nahen Hafengebiet arbeiteten und arbeiten; hier wird zu Mittag gegessen, hier wurden Matrosen angeheuert, hier wird mit Vereinskolleg_innen in Erinnerungen zur vergangenen Hafen- und Schiffsarbeit geschwelgt.

Das Restaurant *Schiff* erzählt vom Wandel des ehemaligen Dorfes Kleinhüningen zum heutigen Basler Stadtteil Kleinhüningen. Sowohl der Volkskundler Hugger wie auch die Ethnologin Barbara Lüem beschreiben in ihren Texten wie die Schifffahrt von/nach Basel anfangs des 20. Jahrhunderts an Bedeutung gewann und sich das Dorf im Zuge der Industrialisierung zum Hafenviertel entwickelte. In diese Zeit fällt der Bau des Restaurants. Das *Schiff* wurde im Jahr 1927 auf dem Grund eines ehemaligen Kleinhüninger Bauernhofs erbaut. Es ist das erste Restaurant nach der Eröffnung des Hafenbeckens I im Jahre 1922 und steht exemplarisch für den Umbruch des landwirtschaftlich geprägten Kleinhüningens zum urbanen Arbeiterquartier. Das *Schiff* etablierte sich bald als Stammlokal der Hafentarbeiter_Innen, der jeweils nur für wenige Tage in Basel weilenden Seemänner sowie der nun entstehenden Seemannsvereine.

1988 kaufte ein Immobilienmakler das Lokal, mit dem Plan, das *Schiff* niederzureissen und durch eine Wohnüberbauung zu ersetzen; dies nachdem fünf Jahre zuvor schon das historische Kleinhüninger Gasthaus *Drei Könige* abgebrochen worden war. Mit heftigen Widerständen setzte sich die Bevölkerung für ihr *Schiff* und gegen die weitere Zerstörung des ehemaligen Dorfkerns ein, was zeigt, welche wichtige Rolle das Restaurant und die Vorstellung einer ursprünglichen Dorfidylle in diesem Quartier hier spielte. Der Immobilienmakler liess sich überzeugen und erklärte sich bereit, das traditionelle Gebäude in einen modernen Eckbau zu



Abb. 20: Anker vor dem *Schiff*

integrieren. Nach der Aufnahme aller historischer Bauten Kleinhüningens ins kantonale Denkmalverzeichnis des Kantons Basel-Stadt wurde das Restaurant *Schiff* 2001 komplett renoviert.

Heute zeugen das Restaurant selbst, sowie die darin beheimateten Vereine von einer Arbeitswelt, die zwar nicht komplett verschwunden ist, sich aber sehr stark verändert und für den Stadtteil an Bedeutung verloren hat. Der Wandel vom Fischerdorf zum Hafearbeiterquartier hin zum multikulturellen und zunehmend aufgewerteten Wohngebiet wird auch am lokalen Gastronomieangebot ablesbar. Pizzabuden, Schnellimbisse sowie die in die Zwischennutzungen im Hafensareal integrierten Bars zeugen von anderen Arbeits- und Lebenswelten der Bewohner_innen von Kleinhüningen. Das Restaurant *Schiff* kann in diesem Kontext als eine Art sichtbarer Zeitzeuge und Erinnerungsort einer grösstenteils unsichtbaren Vergangenheit dieses Stadtteils verstanden werden.

Zum Weiterlesen:

Hugger, Paul: Von der «Dorfidylle» zum Alltag eines Industriequartiers. Die Entwicklung der Basler Bannmeile Kleinhüningen. In: Hermann Bausinger, Theodor Kohlmann (Hg.): *Grossstadt. Aspekte empirischer Kulturwissenschaft*. Berlin 1985, S. 63–72.

Lüem, Barbara: *Basel Kleinhüningen. Der Reiseführer*. Basel 2008.



SCHIFFERVEREIN
BASEL-KLEINHÜNGEN

STAMP

«Irgendwann kommt es gut. Hoffentlich bald, hier und jetzt in unserer Mitte, mitten in dieser Zeit» – Die Kleinhüninger Dorfkirche

Eleonora Salemi

Die Vergangenheit eines städtischen Raumes – hier des Basler Quartiers Kleinhüningen – wird meist erst über vertiefende Recherchen und ein aufmerksames Hinblicken erschliessbar. Anhand meiner geschärften subjektiven Wahrnehmung möchte ich die Geschichte eines ausgewählten Ortes im Quartier – der reformierten Kleinhüninger Dorfkirche – befragen und dessen Bedeutung für das Quartier und dessen Bewohner_innen herausarbeiten.

Meine Forschungsmethode lehnt sich an den Vorschlag der zwei Europäischen Ethnolog_innen Sebastian Mohr und Andrea Vetter an, den Körper des_r Forschenden bewusst als Forschungsinstrument einzusetzen. Mohr und Vetter ermuntern Forschende, sich künftig nicht nur auf visuelle Beobachtungseindrücke zu beschränken, sondern alle Sinne in den Forschungsprozess miteinzubeziehen.

Bevor ich meine subjektiven Eindrücke aus meinen Begehungen rund um die Dorfkirche schildere, folgen erst mal einige wenige historische Informationen zu diesem Ort: Die Kirche wurde im Jahr 1710 innerhalb von nur vier Monaten erbaut, trotz deren exponierten Lage zwischen zwei europäischen Grossmächten. Tatsächlich

kam die Kirche 1814 unter Beschuss, konnte aber kurze Zeit später wieder instand gestellt werden; daran erinnern bis heute die vier in der Westfassade eingemauerten Kanonenkugeln. 1945 wurde die Kleinhüninger Dorfkirche unter kantonalen und 1975 unter eidgenössischen Denkmalschutz gestellt. Die Kirche steht an der Dorfstrasse, im Zentrum des ehemaligen Dorfes Kleinhüningen.

Um die Kirche und ihre Einbettung in das heutige Stadtquartier Kleinhüningen zu erforschen, habe ich mich auf einen Spaziergang begeben, in dem ich mehrere Male ausgehend vom Restaurant *Schiff* der Dorfstrasse entlang bis zur Kirche lief. Bei jedem Gang versuchte ich mich auf andere Details zu achten und dabei bewusst verschiedene Sinne einzusetzen. Beim konzentrierten Blick auf Gebäude und Häuser auf beiden Strassenseiten fiel mir ein grosser Unterschied auf: Auf der linken Seite – an der (etwas nach hinten versetzt) die Kirche steht, – zeugen viele architektonische Elemente von einer «anderen», vergangenen Zeit. Ich las dies an Fensterrahmen, Fassadenverputz oder Türbogen ab. Die Häuser auf der rechten Strassenseite hingegen weisen eine modernere, meist schlichte Architektursprache auf. Besonders aufgefallen ist mir hier ein kleiner Laden,



Abb. 22: Wohnblock mit Kiosk an der Dorfstrasse

wo Snacks und Telefonkarten verkauft werden. Hier scheinen sich – entlang einer Strasse – zwei völlig verschiedene Zeiten gegenüber zu stehen. Wo auf der einen Seite der ehemalige Dorfcharakter Kleinhüningens noch ablesbar scheint, zeugt die andere Seite von der heutigen Bedeutung Kleinhüningens als funktionales Wohnquartier. Einander gegenüber stehen sich zwei völlig verschiedene Strassenseiten.

Je mehr ich mich der Kirche näherte, desto weniger Verkehrsgeräusche nahm ich noch wahr, die Umwelt schien hier spürbar leiser zu werden. Nur um die Mittagszeit konnte ich Kinder hören, die gleich neben der Kirche zur Schule gehen. War dieser sinnliche Eindruck der Stille «wirklich» oder hatte ich mich in meiner Wahrnehmung vom In-

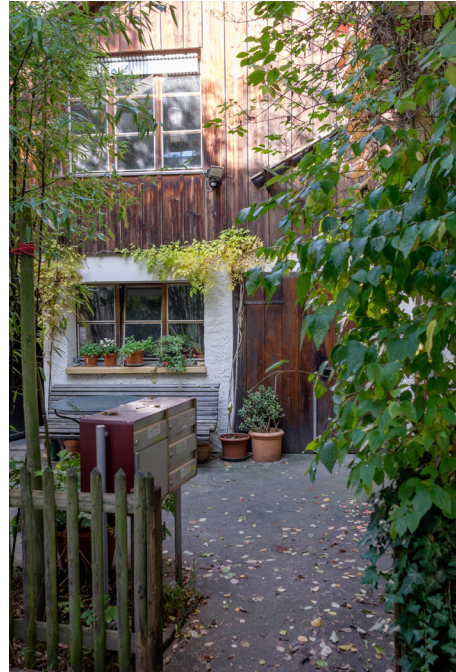


Abb. 23: Holzhaus an der Dorfstrasse

formationstext auf der Internetseite der Kirche beeinflussen lassen?!

Auf der Suche nach der Möglichkeit, den Vorhof der Kirche und möglicherweise auch die Kirche zu betreten, begab ich mich in eine Seitenstrasse der Dorfstrasse, die Friedhofstrasse. Der Haupteingang der Kirche war verschlossen. In dieser engen Gasse bestätigte sich mein erster Eindruck, dass auf dieser – der linken – Strassenseite das einstige Dorf zumindest in der Architektur weiter lebt. Die wenigen Häuser, die hier stehen, scheinen kaum renoviert oder verändert worden zu sein. Erst hier fiel mir die Kirchenmauer auf, welche die Kirche umgibt. Leider war auch das zweite Tor mit einer Kette verschlossen. Nun erinnerte ich mich an den Text, den ich im Internet zur Kirche

gelesen hatte. Da stand:

«Die unmittelbare Umgebung der Dorfkirche Kleinhüningen spiegelt das Quartier. Auf der einen Seite alte Häuser aus der Zeit, als noch ein Dorf stand: Fischerhäuser, das alte Schulhaus, ein Bauernhaus, in dem einmal eine legendäre Beiz war. Unübersehbar steht hinter der Kirche ein ca. 60 m hoher Betonsilo. Der Hafen, Industrie, Dienstleistungsbetriebe bis zum Hafenbecken beginnen da. Auf der andern Seite ein Schulhaus aus den 70er Jahren, auf der Strassenseite schmucklose 4-stöckige Wohnblöcke aus den 80er Jahren. Auf engem Raum wohnt es sich hier, bunt gemischt aus aller Welt. Um die Kirche stehen einige Bäume, zwischen Silo und Kirche ist ein kleiner grüner Platz mit Brunnen und Bänken. Inmitten von Leben und Betrieb eine verwunschene Insel Idylle. Es ist schön, dort zu sitzen, wenn die Sonne durch die Bäume scheint. In der Dorfkirche Kleinhüningen an der rechten Wand vorne steht der Spruch: DEIN REICH KOMME. Viel hat sich um die Kirche in Kleinhüningen in den letzten 300 Jahren verändert. Geblieben ist dieser Raum der Ruhe und des Friedens, wo Menschen sich seit Generationen sammeln und sammeln, zum Singen, Beten und Zuhören, zum Heiraten, für Taufen, Beerdigungen und um Musik zu hören. Diese Hoffnung verband und

verbindet sie in Momenten der Sorge, Trauer und der Freude. Nicht alles ist in unseren Händen. Anfang und Ende und viel auch dazwischen nicht. Schönes und Schweres. DEIN REICH KOMME – uns bleibt die Hoffnung, irgendwann kommt es gut. Hoffentlich bald, hier und jetzt in unserer Mitte, mitten in dieser Zeit.»

Die Kleinhüninger Dorfkirche wird hier als ein einzigartiger Ort der Besinnung beschrieben, den es – inmitten eines Raumes der rasanten Veränderungen – zu schützen gilt. Die Kirche wird als «Raum der Ruhe» und «verwunschene Insel Idylle» angepriesen, deren Kontinuität dem Wandel, deren geschichtliche Tiefe und gemeinschaftliche Funktion dem schnellen urbanen Leben entgegengesetzt werden.

Die Mauer und die verschlossenen Eingänge werden für mich persönlich zu einem (materialisierten) Sinnbild für diese starke Konstruktion der Kirche als ein fast schon etwas «abgeschotteter» Gegen-Raum. Vielleicht schlendern auch Sie mal rund um die Kleinhüninger Dorfkirche und finden darüber Ihren persönlichen Zugang zur vielschichtigen Geschichtlichkeit dieses Ortes.

Zum Weiterlesen:

Lüem, Barbara: Basel Kleinhüningen. Der Reiseführer. Basel 2008.

Mohr, Sebastian, Andrea Vetter: Körpererfahrung in der Feldforschung. In: Christine Bischoff, Karoline Oehme-Jüngling, Walter Leimgruber (Hg.): Methoden der Kulturanthropologie. Bern 2014, S. 101–116.

Dorfkirche Kleinhüningen, Reformierte Kirchengemeinde Kleinbasel. URL: <https://www.erkbs.ch/kg/kleinbasel/kleinhuenigen> (Stand: 30.10.2016).



Die Stückfärberei in Kleinhüningen – Vom Bereitschaftsdienst über den alternativen Kulturraum bis zum Einkaufserlebnis

Tatia Bregvadze, Sylvana Reusser

Spüren Sie heute noch etwas von einem aktiv genutzten Kulturraum, wenn sie im *Stücki* einkaufen gehen? Oder erinnert Sie die Architektur des Einkaufszentrums an eine Fabrik aus Beton?

In unserem Beitrag möchten wir die bewegte Geschichte des Areals der ehemaligen Stückfärberei in Kleinhüningen mittels ausgewählter Fotografien nachzeichnen. Die Geschichte dieses Industriearials steht dabei stellvertretend für den Wandel des Basler Stadtteils Kleinhüningen, der sich in den letzten hundert Jahren vom Fischer- und Bauerndorf zum Industriestandort und Arbeiterquartier, und in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunehmend zum Wohnquartier entwickelt hat. Das *Stücki* – so hiess die Textilfabrik im Volksmund und so heisst das Einkaufszentrum heute offiziell – kann als ein Symbol für diese Veränderungen betrachtet und verstanden werden.

Die Basler *Stückfärberei AG* nahm 1918 ihren Betrieb an der Hochbergerstrasse auf, die parallel zum Fluss Wiese verläuft. Sie entstand aus dem Zusammenschluss zweier Färbereien und gehörte zu den grössten Textilunternehmungen in der Schweiz. Ihren Namen erhielt die Fabrik von der darin

stattfindenden Tätigkeit, dem Stückfärben, was soviel bedeutet wie ein ganzes Tuch – ein Stück – auf einmal zu färben.



Abb. 25: Luftaufnahme aus dem Jahr 1982, Kleinhüninger Industriearial und Stückfärberei (im Vordergrund)

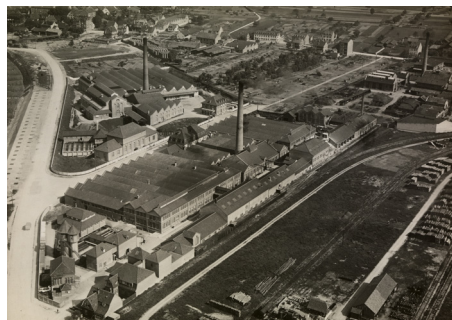


Abb. 26: Luftaufnahme von Walter Mittelholzer, Basler Stückfärberei

Wenn Sie die oben abgebildeten Luftaufnahmen mit dem Bild des heu-

tigen, Ihnen bekannten *Stücki* vergleichen, was fällt Ihnen dabei auf? Wo würden Sie heute im *Stücki* nach Spuren dieser Fabrik suchen? Die Stückfärberei war von weither wahrnehmbar: Der 55 Meter hohe Fabrikamin überragte die Fabrikhallen und ein beissender Gestank umgab das gesamte Fabrikareal. Wie riecht und tönt es heute, wenn Sie vor dem *Stücki* stehen?

Die Stückfärberei war eine der wichtigsten Arbeitgeberinnen der Region. Die Arbeit in dieser Fabrik war hart: Die Arbeiter_innen waren stets dem beissenden Rauch der Färberezepturen ausgesetzt, die Arbeitszeiten waren lang. Gemäss der Ethnologin Barbara Lüem haben in den Kleinhüninger Chemischen Fabriken um 1893 vor allem Männer aus dem Elsass oder den Dörfern des nahen Markgräflerlandes gearbeitet. Einige zugezogene Italiener_innen sowie die Kleinhüninger_innen selbst fanden ebenfalls Beschäftigung in der Fabrik. Dokumente jener Zeit berichten ausschliesslich von (männlichen) Arbeitern. In Dokumenten ab 1917 werden die Arbeiter_innen schlicht als «Belegschaft» bezeichnet.

Die Stückfärberei war ein reiner Betriebsbetrieb und unterlag grossen Schwankungen in der Nachfrage ihrer Produkte. Daher variierte auch die Zahl der beschäftigten Arbeiter_innen sehr stark, um 1920 waren zwischen etwa 500 bis 700 Arbeiter_innen in der Textilveredelung beschäftigt. Es gab immer wieder Konflikte mit den Arbeiter_innen der Fabriken in Kleinhüningen. Ein besonders bekannter Streik ist der sogenannte «Basler Generalstreik»

von 1919. Der Arbeitskampf ging von den Arbeiter_innen der Färberei- und Appreturgesellschaft *Clavel & Lindemeyer* aus, die höhere Löhne forderten; andere Fabrikarbeiter_innen in Kleinhüningen schlossen sich ihnen an, bis sich der Streik im Jahr 1919 über die ganze Stadt erstreckte. Dieser «Basler Generalstreik» wurde vom Militär und der Bürgerwehr brutal niedergeschlagen.



Abb. 27: Der Basler Generalstreik 1919

Im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts musste Kleinhüningen zunehmend um seine Wichtigkeit als Industriestandort bangen. Es kam zu einigen Fusionen von Chemieunternehmen, die Hauptstandorte der Produktion wurden verlegt. Um 1970 entstand die Firma *Ciba-Geigy AG* aus den vorher unabhängigen Unternehmen *Ciba* und *J. R. Geigy AG*. Ein anderes Beispiel ist die *MIFA AG*, welche 1980 ihre gesamten Produktionsstätten in den Kanton Basel-Land verlegte. Kleinhüningen entwickelte sich von einem attraktiven Industriestandort immer mehr zu einem industriellen Randgebiet. Durch diese Veränderungen kam es zu zahlreichen Entlassungen und der Auflösung von kleineren Zulieferdiensten in der Geg-

end. Die *Stücki* kämpfte in dieser Zeit mit den immer höheren Löhnen, steigenden Materialkosten und sinkendem Absatz ihrer Produkte. 1984 schliesslich musste auch die *Stückfärberei AG* aufgrund mangelnder Ertragslage ihre Produktion einstellen.

Fünf Jahre später, 1989, begann eine intensive kulturelle Zwischennutzung des Areals und der Gebäude der Stückfärberei. Die Räume wurden als Ateliers, als Clubräume und für das Kleingewerbe genutzt, es fanden Kunstausstellungen, Theaterinszenierungen und Konzerte statt. Das *Stücki* wurde zu einem Jugendtreffpunkt. Diese Ära der Zwischennutzung endete 1995 mit einer Party in den ehemaligen Werkhallen des *Stückis*, anwesend waren rund 5'000 Gäste. Zwei Jahre später wurden die Fabrikanlagen vollständig abgebrochen.

Die folgende Abbildung zeigt ein Werk des Graffitikünstlers Zezão. Seine Werke wurden 2013 im Einkaufszentrum *Stücki* ausgestellt und konnten – zumindest optisch – als Reminiszenz an jene Zeit der Zwischennutzung gelesen werden.

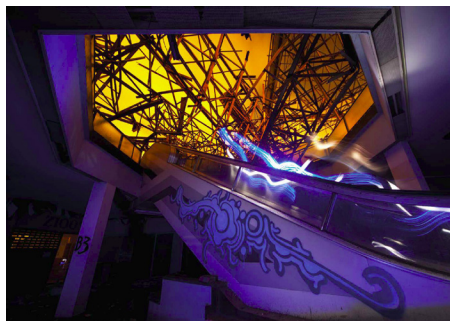


Abb. 28: Ein Werk des Graffitikünstlers Zezão im Einkaufszentrum *Stücki* 2013

Heute steht auf dem 46'000 m² grossen Areal das Einkaufszentrum *Stücki*. Es wurde 2009 eröffnet und ist mit über 100 Läden auf 32'000 m² Fläche eines der grössten Einkaufsparadiese der Nordwestschweiz. Die Basler Architekten *Diener & Diener* schreiben zu ihrem Projekt folgendes: «Das Einkaufszentrum *Stücki* auf dem Grundstück der ehemaligen Stückfärberei prägt mit der Grossmassstäblichkeit einer Industriearchitektur die Struktur des Basler Stadtteils Kleinhüningen und bindet Eigenschaften der benachbarten Wohnviertel in die neue Identität des Ortes ein.»

Die Kleinhüninger Shopping Mall steht für eine fortschreitende Umnutzung des Quartiers weg vom Industrie hin zum Wohnviertel, in dem alle Konsumwünsche in nächster Nähe erfüllt werden können. Im Vorfeld des Baus kam es zu heftigen Diskussionen rund um die geplante Umnutzung. Letztlich hat das Stimmvolk im Jahre 2006 dem Bebauungsplan zugestimmt.

Lassen sich am heutigen Gebäude und der heutigen Nutzung noch Spuren aus der Zeit der blühenden Basler Textilindustrie erkennen? Oder bleibt nur mehr der Name des Shoppingzentrums als ein vager und für Viele nicht entzifferbarer Verweis zurück in die Geschichte dieses Ortes? Inwiefern ist das *Stücki* weiterhin ein Orientierungspunkt im Basler Stadtraum? Anstelle eines rauchenden Kamins leuchten heute die Lettern *S-T-Ü-C-K-I* in die Nacht.



Abb. 29: Das *Stücki* im Jahre 2016

Zum Weiterlesen:

Bauer, Hans: Basel, gestern-heute-morgen: Hundert Jahre Basler Wirtschaftsgeschichte. Basel 1981.

Lüem, Barbara: Basel Kleinhüningen der Reiseführer. Hafen, Dorfidylle, Industriequartier: Basels Norden. Basel 2008.

Dokumentensammlung 1917–1986 zur Basler Stückfärberei AG (Stücki), Basel/Kleinhüningen. Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel.

Der Gelpke-Brunnen – Symbol eines Meilensteins der Schweizer Rheinschiffahrt

Kirsten Maier

Rudolf Gelpke gilt als der Vorreiter der schweizerischen Rheinschiffahrt. Er ebnete die Anbindung Basels – und damit der Schweiz – an die internationale Schiffahrt. Gelpke galt als ehrgeizige Person, sein willensstarker Charakter, sein Pionier- und Forschergeist zeigten sich insbesondere im eigenständigen Streben nach der Schiffbarmachung des Rheins bis nach Basel. Die Erzählungen über Rudolf Gelpke, der 1873 in Basel geboren und 1940 in Waldenburg verstorben ist, geben Einblick in die damalige bewundernde Wahrnehmung seiner Taten, denn ihm verdankt die Region am Rheinknie ihren Anschluss an die europäische Binnenschiffahrt und ihre heutige Bedeutung als Schweizer Verkehrsdrehscheibe. Seine Intentionen führte der Schiffahrtspionier in der sogenannten Kampfschrift «Die Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel» von 1902 aus: Der Rheinabschnitt zwischen Strassburg und Basel sollte nicht mehr als unüberwindbares Wildwasser angesehen werden.

In diesem kurzen Beitrag liegt der Fokus auf dem Rudolf Gelpke gewidmeten Brunnen, der sich an der Stirnseite des Hafenbeckens I in Kleinhüningen befindet. Was zeigt

der Brunnen und wie steht dessen künstlerische Umsetzung in Verbindung mit der Person Gelpkes?

Um die Verbindung zwischen Person und Brunnen herauszuarbeiten, folgt ein kurzer Einblick in die ersten Planungsschritte Gelpkes zur Zählung des Rheinabschnittes zwischen Strassbourg und Basel. Nachdem Gelpke die oben erwähnte Kampfschrift publiziert hatte, vereinigte er sich mit Gleichgesinnten, die ihm bei der Umsetzung seiner Idee behilflich sein sollten. Daraus ergab sich 1903 der erste praktische Schiffahrtsversuch, bei welchem Gelpke mit dem Dampfer *Justitia* an der alten Basler Schifflande eintraf und somit der Idee einer schweizerischen Rheinschiffahrt den Anstoss gab. Der Versuch benötigte verschiedene Kenntnisse sowohl in navigations-technischer Hinsicht als auch in der Stromschiffahrt, welche sich Gelpke nach seinem Ingenieurs-Diplom angeeignet hatte. Die Kooperation mit Gleichgesinnten und einsatzbereiten Basler Industriellen zeigt Gelpkes motivierenden und zielstrebigem Charakter. Diese Zusammenarbeit macht aber auch deutlich, dass er für die Umsetzung seiner Ideen auf (finanzielle) Unterstützung angewiesen war. Es ist aber dem Pioniergeist und Durchsetzungswillen Gelpkes ge-



Abb. 30: Der Gelpke-Brunnen vor dem Hafenbecken I

schuldet, dass sich Basel in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts schrittweise zum neuen «Head of Navigation», dem stromaufwärts am höchsten gelegenen schiffbaren Hafen, entwickeln konnte.

Sechs Jahre nach seinem Tod widmete der Basler Kunstkredit Rudolf Gelpke ein symbolisches Denkmal in Form eines Brunnens am Hafenbecken I. Mit Willy Hegel, dem Ideenschöpfer und Künstler des Brunnens, setzte ein Basler Bildhauer die Forderungen des staatlichen Kunstkredites nach einer materialisierten Erinnerung an den Vorkämpfer der Basler Rheinschiffahrt auf eine spannende Art um. Das Denkmal ist ein formal minimalistisch gestalteter Brunnen ohne eindeutige Verweise auf die Person Gelpkes; abgesehen von einer Inschrift auf der Rückseite der Brunnenfigur: «Dem Pionier der

Schweizerischen Rheinschiffahrt Rudolf Gelpke». Dennoch lassen die monumentale Grösse (ca. 3 x 4 Meter) und der Standort des Brunnens auf die wegweisenden Taten Gelpkes schliessen. Der Brunnen ist – von der Stadt Basel her blickend oder kommend – am obersten Ende des Kleinhüninger Hafensareals platziert, die rheinaufwärts strebende Gallionsfigur ist nicht zu übersehen.

Über den sehr schlichten rechteckigen Trog ragt und streckt sich ein kräftiger Frauenoberkörper. Ange deutet wird damit eine Gallionsfigur, die seit jeher als Kämpfersymbol angesehen wird und unter dem Bugsprit von Schiffen als vorderste Spitze siegessicher voran stürmte. Die hafenaufwärts strebende Gallionsfigur könnte in deren Deutung also mit der Person Gelpkes verbunden werden, der bereits in frühen

Jahren den Rhein auf Kähnen und Schiffen selbst erkundete.

Der Brunnen setzt ein Zeichen an genau jenem Ort in Basel, der durch Gelpkes Zielstrebigkeit ins Leben gerufen wurde. Platziert am sogenannten «Affenfelsen» – dem Ort, an dem Ausflügler_innen dem Treiben im Hafen zusehen können – erinnert der Brunnen bis heute an jene rheinaufwärtsstrebende Persönlichkeit, die massgeblich zur Entwicklung Kleinhüningens zum Hafen- und Industriegebiet beigetragen hat.

Zum Weiterlesen:

Christ, Robert, Peter Herman: Zauber der Basler Brunnen. 3. illustrierte Auflage. Berlin 2013.

Disco, Cornelis: Taming the Rhine: Economic Connection and Urban Competition. In: Mikael Hard, Thomas J. Misa (Eds.): Urban Machinery. Inside Modern European Cities, Cambridge (US) 2008, S. 23–47.

C.J.: Rudolf Gelpke, zum Gedächtnis. In: Schweizerische Bauzeitschrift 115 (1940), S. 82–84.



Der Hafen – Ein romantisierter Arbeitsplatz?

Rebekka Bütler, Liisa Lanzrein

Das maritime Flair an den Basler Rheinhäfen kommt nicht von ungefähr, denn der Rhein stellt den einzigen direkten und über internationale Verträge völkerrechtlich gesicherten Zugang der Schweiz zum Meer dar. Mit den drei Standorten Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz-Au sind die Rheinhäfen der grösste Umschlagplatz für Waren und Güter und machen Basel somit zur Logistikhauptstadt der Schweiz. Rund sieben Millionen Tonnen Güter werden jährlich an den Rheinhäfen umgeschlagen, knapp die Hälfte davon ist Erdöl und Mineralöl. Die andere Hälfte setzt sich aus Baustoffen, Nahrungsmitteln, Metallen, chemischen Erzeugnissen, Maschinen und anderen Gütern zusammen. Der Direktor der Handelskammer beider Basel stellt in einer Sondersendung des *Schweizer Fernsehens* über die Basler Rheinhäfen vom September 2014 fest, dass die Bedeutung der Rheinhäfen für den gesamtschweizerischen Import und Export von der Schweizer Bevölkerung allerdings tendenziell unterschätzt werde. Er betont die regionale und nationale Bedeutung «des südlichen Nordseehafens» als «zentraler Wirtschaftsmotor».

Bei der Erkundung des Hafensareals rücken solche Fakten schnell in den Hintergrund. Während un-

seres Erkundungsspaziergangs wurden wir immer wieder mit unserem stark romantisierenden Blick auf den Hafen konfrontiert. Dieser Ort weckt die Sehnsucht nach der Ferne und wer wünscht sich nicht, dort einen «echten» Seemann nach klischierten Vorstellungen anzutreffen? Der Hafen ist aber neben seiner sehnsuchtsfördernden Seite für Hafentourist_innen, zugleich auch der Arbeitsplatz von über 2'000 Menschen. Jedes Schiff hat mehrere Mitarbeiter_innen an Bord und am Hafen selbst arbeiten unzählige Leute, die für die Logistik und den Warenumschlag von Land auf Wasser und umgekehrt zuständig sind. Die Arbeit in den Basler Rheinhäfen erfordert spezifische technische Kenntnisse und Fähigkeiten, die laufend an die zunehmende Technisierung angepasst werden müssen.

Während unserer Hafenerkundungen haben wir einen französischen Steuermann getroffen, dessen Schiff gerade in Basel Halt machte. Basel ist eine Station auf der zehntägigen Route Strassburg–Nijmegen–Antwerpen–Rotterdam–Nijmegen–Strassburg–Basel–Strassburg. Der ungefähr 50-jährige *Timonier*, wie der Beruf in seiner Muttersprache heisst, hat sich kurz Zeit für uns genommen und von seinem Arbeitsalltag erzählt.

Timonier: C'est nuit et jour.

Rebekka: Dimanche aussi?

T: Dimanche, tous les jours fériés. Mais par contre on travaille ce qu'on appelle un pour un. C'est à dire que pour un jour travaillé, on a un jour de congé.

R: Mais un jour de travail, c'est 24 heures?

T: Non, on est plusieurs, on se relaie. On dort aussi, ça nous arrive. Peu, mais ça nous arrive. Non, c'est à dire, par exemple, on va faire des quarts de huit heures. Donc si je travaille par exemple de midi à huit heures, je reprends à quatre heures

et jusqu'à midi après, le lendemain. Et entre les deux, bah, je fais du repos. Et si je travaille dix jours, après je suis dix jours libre, mon weekend, il dure dix jours à la maison, ça c'est bien.

Liisa: C'est pas mal!

T: Ça c'est pas mal. En réalité c'est la même chose qu'à terre. Mais tout le travail et tous les repos sont concentrés sur une seule période. Ce qui fait qu'en réalité on gagne beaucoup de temps. J'ai des collègues par exemple qui sont jeunes, qui travaillent en trois semaines - trois semaines et ensuite ils partent une semaine chez leur mère pour poser leur linge et puis une semaine en Thaïlande faire



Abb. 32: Blick vom Siloturm auf das Hafenbecken I und den Rhein

la fête et puis après une semaine ils se reposent et ils rembarquent pour trois semaines. Ah, et ils récupèrent leur linge chez leur maman. Non, c'est vraiment pratique, ils n'ont ni voiture, ni logement et voilà tous leur salaire c'est les voyages, et pour faire la fête. Non, c'est un bon système.

(Auszug aus dem Interview mit einem Timonier, 17.03.2016, Hafenbecken I)

Der Steuermann erzählt stolz von seiner Arbeit und hebt die positiven Aspekte hervor. Dazu gehören für ihn auch die speziellen Arbeitszeiten. Wir haben aber festgestellt, dass diese Arbeitswelt durchaus auch einige Nachteile mit sich bringt. Wie wir aus der Sondersendung zu den Basler Rheinhäfen erfahren konnten, musste beispielsweise der heutige Hafenmeister seinen früheren Arbeitsplatz auf dem Wasser verlassen:

«Ich bin gelernter Rhein-Matrose. Ich wäre gerne noch draussen auf dem Rhein, ja. Ich war selber 20 Jahre auf dem Schiff, mit der Familie und als die Tochter dann in den Kindergarten gehen musste, sind die ersten Probleme gekommen, was machen wir? Und dann hat es sich ergeben, dass hier ein Job frei geworden ist und dann habe ich gewechselt aufs Landleben.»

So romantisch und aufregend der Hafen und die Arbeit im Hafen auf Betrachter_innen von aussen wirken können, stellt sich die Frage, ob diese Romantik aus der Innenperspektive –

während des Arbeitsalltages im Hafen – nicht verloren geht. Dem Steuermann jedenfalls scheint auch nach vielen Jahren in dem Beruf die Arbeit sehr am Herzen zu liegen. Auch der ehemalige Rhein-Matrose ergriff die Möglichkeit, eine Stelle als Hafenmeister anzunehmen, als er sich aus familiären Gründen auf festem Boden niederliess. Die besondere Ausstrahlung des Hafens und die Attraktivität der Arbeit an Bord lassen offensichtlich auch nach mehreren Jahren nicht nach.

Wer sich mit diesem aussergewöhnlichen Ort in Basel näher beschäftigen möchte, dem_r empfehlen wir einen Spaziergang entlang der beiden Hafenbecken. Unter der Woche ist es besonders spannend, die Arbeitsprozesse an diesem wichtigen Umschlagplatz zu beobachten. Lohnenswert ist auch ein Besuch in der Ausstellung «Verkehrsdrehscheibe Schweiz und unser Weg zum Meer». Diese Ausstellung wird hauptsächlich von ehemaligen Hafenarbeitern und Rheinmatrosen betrieben. Sie erzählt die Geschichte des Hafens und gewährt Einblicke in die Arbeit im Hafen und an Bord. So können beispielsweise auf den Monitoren eines nachgebauten Steuerraums die anspruchsvolle Navigation des Schiffes mitverfolgt werden. Die Erzählungen des gelernten und mittlerweile pensionierten Überseematrosen über die stets existierende Piraterie klingen noch nach, nachdem wir die Ausstellung bereits wieder verlassen haben.



Abb. 33: Hafenkran am Hafenbecken I in Kleinhüningen

Zum Weiterlesen:

Lüem, Barbara: Heimathafen Basel – die Schweizer Rhein- und Hochseeschiffahrt. Basel 2003.

Ausstellung Verkehrsdrehscheibe Schweiz und unser Weg zum Meer. URL: <http://www.verkehrsdrehscheibe.ch> (Stand: 31.10.2016).

Sondersendung „Drehscheibe Rheinhafen“, Schweiz Aktuell, 8. bis 12. September 2014. URL: <http://www.srf.ch/sendungen/schweiz-aktuell/drehscheibe-rheinhafen> (Stand: 07.04.2016).

Irgendwo zwischen Romantik und Technik – Basel und der Rheinhafen

Veit-Lorenz Cornelis

«Leben ist nicht Stoff, nicht mit Technik zu bewältigen.»

– Max Frisch, Homo faber

Ich gehe der Uferseite des Rheins entlang, bis dahin wo die Westquastrasse an der Pylone des Dreiländerecks endet. Die vom Schweizer Bildhauer Wilhelm Münger entworfene Eisenplastik markiert jenen Ort, an dem sich die Länder Deutschland, Frankreich und die Schweiz zum Rendezvous begegnen und ist meiner Ansicht nach eine der aussichtsreichsten Plätze Basels. Von dort pendelt mein Blick zwischen dem Rhein, auf dem gerade ein Containerschiff irgendwelche Waren in den Norden Richtung Deutschland und dem Meer befördert, und einem der beiden Hafenecken: dem Umschlagsort vieler Waren in die Schweiz. Es herrscht ein geschäftiges Treiben entlang der Quais. Die Container werden von riesigen metallenen Armen scheinbar mühelos von Schiffen auf Lastwagen verfrachtet. Motorengeräusche begleiten dieses Technik-Schauspiel. Irgendwo in diesen Maschinen sitzen Menschen, die Hebel bewegen und genau wissen, wo welcher Container seinen Platz erhält. Die farbigen Aufschriften auf den Containern bringen die Welt nach Basel: «Hamburg», «China» oder «Rotterdam» steht auf den bunten Kästen. In dieser Hafenslandschaft ist immer Bewegung und immer ein Geräusch. Der Zufall hat mich nicht hierhergebracht, son-

dern die Suche nach Technik. Hafenecken, Motoren und schwere Lasten: Hier finde ich eine ganz besondere Technosphäre in Basel.

Das Dreiländereck lädt dazu ein, sich dieser Stadt einmal aus einem ganz anderen Blickwinkel anzunähern. Die Erzählungen dieses Ortes berichten von harter Arbeit bei jedem erdenklichen Wetter, von Fern- und Heimweh sowie von den grossen technischen Möglichkeiten der Schifffahrt. Hier trifft persönliche Hafensromantik auf schwere Arbeit und lärmende Maschinen. Hier lassen sich Menschen beobachten, für die diese romantischen Vorstellungen eines Lebens auf dem Schiff selbstverständlicher Alltag bedeutet. Die Hafensarbeiter_innen haben jeden Tag mit der Technik der Schiffe, den Lastenkränen, mit Echolot und der Navigation auf dem Rhein zu tun.

Der Hafen selbst ist nicht nur ein mit Wasser gefülltes Becken, in dem Waren ankommen und für den Weitertransport verfrachtet werden. Dieser Ort ist ein technischer Raum. Viel bewusster und deutlicher als in meinem eigenen Alltag – der ebenso von Technik durchdrungen ist; denn ich zahle mit der Kreditkarte und kommuniziere

per Smartphone – werden hier Technik und damit verbundene Routinen sichtbar und hörbar. Dies fasziniert mich und ich ertappe mich dabei, wie sich das Treiben im Basler Hafen in meinem Kopf mit Bildern von fernen Häfen verbindet und wie ich es als ein ästhetisches Schauspiel empfinde.

Direkt vor mir fährt erneut ein Schiff in das Hafenbecken ein. Elegant und doch behäbig muss es sich drehen, um rückwärts in den Hafen einzufahren. Dazu das monotone Dröhnen der Motoren in meinen Ohren und der kalte Wind, der mich dazu zwingt, meine Jacke zu schliessen. Trotz aller Behäbigkeit bin ich mir absolut sicher, dass das Schiff seinen Platz im Hafenbecken einnehmen wird. Die Waren werden entladen und das Schiff samt Besatzung wird erneut seinen Weg bis an den Hafen nach Rotterdam aufnehmen. «Wie üblich» ist für den *Homo Faber* aus Max Frischs Bericht die Erklärung für alles, was technisch geschieht. Und so ist das auch für mich hier im Hafenbecken.

Bin ich wirklich in Basel? Alles riecht und klingt nach Hamburg, Rotterdam oder Antwerpen. Zum Glück sehe ich die Ausläufer des Schwarzwaldes hinter den Silotürmen des Kleinhüninger Quartiers auffragen. Diese natürlichen

Markierungen erinnern mich daran, wo ich bin.

Am Dreiländereck kann es schnell geschehen, dass man sich der Stadt Basel ziemlich fern fühlt, denn dieser Technikraum gehört nicht zu den «baseltypischen» Perspektiven. Es ist kein Ort der kleinen alltäglichen Technik-Gegenstände, sondern der grossen Lasten, der schweren Schiffe und der metallenen Geräusche. Auch hier lässt sich Basel erleben, dies jedoch aus Sicht eines ganz anderen städtischen Alltags.

Zum Weiterlesen:

Erlach, Klaus: Das Technotop. Die technologische Konstruktion der Wirklichkeit. Stuttgart 1998.

Frisch, Max: Homo faber. Ein Bericht. Frankfurt am Main 1975.

Hengartner, Thomas: «Technik – Kultur – Alltag». Technikforschung als Alltagskulturforschung. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 108 (2012), S. 117–139.

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Blick von der Dreirosenbrücke auf die Johanniterbrücke und Grossbasel. Foto: Basil Koller

S. 4, Abbildung 1: Stadtkarte von Basel mit eingezeichneten Lesestationen. Kartenquellen: Geodaten Kanton Basel-Stadt. URL: www.geo.bs.ch. (Stand: 11.11.2016). Illustration: Elena Müller

S. 8, Abbildung 2: Container im Hafeneareal, gespiegelt im Fenster eines Personenschiffs. Foto: Basil Koller

S. 10, Abbildung 3: Rheinfähre vor dem Basler Münster. Foto: Basel Tourismus

S. 10, Abbildung 4: Rheinschwimmer_innen, im Hintergrund die Wettsteinbrücke und das Basler Münster. Foto: Basel Tourismus

S. 12, Abbildung 5: Feuerlöschboot Christophorus der Basler Feuerwehr. Foto: Basil Koller

S. 13, Abbildung 6: Blick auf die Kleinbasler Industrie, von der Dreirosenbrücke gesehen. Foto: Basil Koller

S. 14, Abbildung 7: Schlafende Ente am Kleinbasler Ufer. Foto: Basil Koller

S. 15, Abbildung 8: Strömung an einem Brückenpfeiler der Mittleren Brücke. Foto: Basil Koller

S. 19, Abbildung 9: Velofahrerin am Rhein. Foto: Agnes Oettli und Mathilde Jaccard

S. 22, Abbildung 10: Die Mittlere Brücke. Foto: Agnes Oettli

S. 23, Abbildung 11: Die Johanniterbrücke. Foto: Mathilde Jaccard

S. 25, Abbildung 12: Die Dreirosenbrücke. Foto: Veit Cornelis

S. 26, Abbildung 13: Die Johanniterbrücke, im Vordergrund ein vorbeifahrendes Frachtschiff. Foto: Basil Koller

S. 28, Abbildung 14: Die *Störtebekers* in Uniform. Foto: zvg. Störtebekers

S. 29, Abbildung 15: Die *Störtebekers* während eines Auftritts. Foto: zvg. Störtebekers

S. 37, Abbildung 16: Titelblatt eines Infomagazins gegen das Zwischennutzungsprojekt *Shift Mode*. Anonym

S. 41, Abbildung 17: Flyer gegen die städtische Förderung einer «Aufwertung» Basels. Anonym

S. 43, Abbildung 18: Der Quartiertreffpunkt *Brückenkopf* in Kleinhüningen. Foto: Basil Koller

- S. 45, Abbildung 19: Die Fassade des Restaurants *Schiff*. Foto: Basil Koller
- S. 47, Abbildung 20: Anker vor dem *Schiff*. Foto: Basil Koller
- S. 48, Abbildung 21: Vereinswimpel des *Schifferverein Basel-Kleinhüningen*. Foto: Basil Koller
- S. 50, Abbildung 22: Wohnblock mit Kiosk an der Dorfstrasse. Foto: Basil Koller
- S. 50, Abbildung 23: Holzhaus an der Dorfstrasse. Foto: Basil Koller
- S. 52, Abbildung 24: Die Dorfkirche Kleinhüningens. Foto: Basil Koller
- S. 53, Abbildung 25: Luftaufnahme aus dem Jahr 1982, Kleinhüninger Industrieareal und Stückfärberei (im Vordergrund). Foto: Dokumentensammlung 1917–1986 zur Basler Stückfärberei AG (Stücki), Basel/Kleinhüningen. Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel.
- S. 54, Abbildung 26: Luftaufnahme von Walter Mittelholzer, Basler Stückfärberei. Foto: Dokumentensammlung 1917–1986 zur Basler Stückfärberei AG (Stücki), Basel/Kleinhüningen. Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel.
- S. 54, Abbildung 27: Der Basler Generalstreik 1919. Foto: Dokumentensammlung 1917–1986 zur Basler Stückfärberei AG (Stücki), Basel/Kleinhüningen. Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel.
- S. 55, Abbildung 28: Ein Werk des Graffiti-Künstlers Zezão im Einkaufszentrum *Stücki 2013*. Foto: Dokumentensammlung 1917–1986 zur Basler Stückfärberei AG (Stücki), Basel/Kleinhüningen. Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel.
- S. 56, Abbildung 29: Das *Stücki* im Jahre 2016. Foto: Basil Koller
- S. 58, Abbildung 30: Der Gelpke-Brunnen vor dem Hafenbecken I. Foto: Basil Koller
- S. 60, Abbildung 31: Das Dreiländereck im Rheinhafen. Foto: Basil Koller
- S. 62, Abbildung 32: Blick vom Siloturm auf das Hafenbecken I und den Rhein. Foto: Basil Koller
- S. 64, Abbildung 33: Hafenkran am Hafenbecken I in Kleinhüningen. Foto: Basil Koller
- Umschlagbild,: Schiffsschraube vor dem Hafenbecken I. Foto: Basil Koller



