

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 47 (1960)
Heft: 13: Basel-Stadt

Artikel: Basel : goldenes Tor der Schweiz
Autor: Breitenmoser, Albin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-534347>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Die in die Wege geleitete Revision des Schulgesetzes des Jahres 1929 wird an diesen Problemen nicht vorbeigehen können.

Basel – goldenes Tor der Schweiz

Albin Breitenmoser, Verleger

Vorbemerkung: Wir verdanken unserem derzeitigen Großratspräsidenten Herrn Albin Breitenmoser herzlich seinen Beitrag und die beiden Photos. Als Vorsteher des Verlags ‚Schiffahrt und Weltverkehr‘ sowie als Redaktor der Monatsschrift ‚Strom und See‘ ist er kompetent wie kaum ein Zweiter, über die Basler Rheinschiffahrt zu berichten. Interessenten finden in seinem Verlag eine reiche Literatur über Schiffahrt und Weltverkehr.

W. St.

Mit 37 Quadratkilometer Fläche ist Basel-Stadt der kleinste unserer 25 Schweizer Kantone. Der nächste der ‚Kleinen‘, Appenzell-Innerrhoden, ist nahezu fünfmal größer. Aber es kommt ja nicht auf die Größe an. Jeder unserer 25 Kantone hat seine Bedeutung. Auch das kleine Basel-Stadt. Zwar bemühen sich die beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Land um die Wiedervereinigung, und diesem Bestreben ist kürzlich wieder durch die Wahl eines gemeinsamen Verfassungsrates berechtigt Ausdruck verliehen worden. Die beiden Basel wissen, daß vieles besser an die Hand genommen und besser gelöst werden kann, wenn die Kantone wieder eins sind, wie sie es bis zur unglücklichen Trennung von 1833 waren.

Basel-Stadt zerfällt in drei Gemeinden, die Stadt Basel (225 000 Einwohner), das große Dorf Riehen (18 000 Einwohner) und das kleine Bettingen (500 Einwohner). Die beiden Dörfer sind die Lungen der Stadt, die ohnehin in ihren Entwicklungsmöglichkeiten nach Norden und Osten hin durch Landesgrenzen abgeschnürt ist.

In der Stadt Basel selber blühen Industrie und Handwerk, Handel und Gewerbe, unterstützt von privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmungen. Von 100 000 Erwerbstätigen, die Basel-Stadt im

Jahre 1950 aufwies, arbeiteten deren 44 000 in Industrie und Handwerk, und 20 000 in Handel, Bank- und Versicherungswesen.

Die Stadt verdankt ihre Bedeutung als Wirtschaftsfaktor am Oberrhein, als Knotenpunkt des Verkehrs ihrer selten günstigen geographischen Lage. Schon die Kelten hatten im Raume der heutigen Stadt Basel ihren Umschlagsplatz (Ariabinnun), unmittelbar südlich der heutigen St.-Johannsquaianlagen. Im Mittelalter war Basel dank seiner Lage das Wegkreuz für den Straßenverkehr von Nord nach Süd, von West nach Ost und umgekehrt.

Basels Bürgerschaft verstand es zu allen Zeiten, sich diese durch die geographische Lage geschaffenen Vorteile für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt nutzbar zu machen. Im Jahre 1226 baute Bischof Heinrich von Thun die erste Brücke über den Rhein; lange Zeit die einzige am Rhein, heute bekannt als die Mittlere Brücke. Der Erbauer scheute keine Opfer, den Bau durchzuführen. So verpfändete er selbst einen Teil seines Kirchenschatzes.

Ein aufgeschlossener Geist der Basler Bürger hat den fremden Kaufleuten die Tore geöffnet und sie zur Niederlassung bewogen. Im 18. Jahrhundert entstand in Basel eine blühende Seidenindustrie. Mit ihr eng verbunden war das Gewerbe der Seidenfärberei, die zum Wegbereiter für die im 19. Jahrhundert in Basel aufgekommene chemische Industrie ward.

In der chemischen Industrie Basels finden heute über 20 000 Familien ihr Auskommen. Unter den sechs wichtigsten Exportgruppen unseres Außenhandels sind nicht weniger als drei wesentlich in Basel beheimatet: Pharmazeutika (Heilmittel), Farben und Chemikalien. Allein für die Heilmittel erreicht der jährliche Export einen Wert, der das Zehnfache der Vorkriegszeit darstellt.

Basels chemische Industrie ist aber nicht nur Fabrikationsstätte, sondern zugleich Forschungsstätte. Die Verdienste der chemischen Unternehmen (Ciba, Sandoz, Roche, Geigy, um nur die großen Vier zu nennen) um das wissenschaftliche und selbst um das kulturelle Leben Basels und der Nordwestschweiz sind groß. Der Basler rümpft keineswegs die Nase, wenn ihn einmal ein chemischer Duft aus dem Industriequartier erreicht. Er kompensiert dies mit der nebelfreien und sonnigen Lage seines Wohnquartiers. Der Basler steht zu seiner Industrie und fühlt sich mit ihrem Fortschritt verbunden. Vorbildliche



Blick von einem Getreidesilo im Basler St.-Johannshafen gegen die Hafenanlagen von Kleinhüningen.

Photo Strom und See, Basel

Sozialleistungen haben ein gutes Arbeitsklima geschaffen, mit dem die übrige Industrie und alle Arbeitgeber Schritt zu halten versuchen.

Das ‚Schaffende Basel‘ erschöpft sich aber keineswegs in den Hochhäusern und Schornsteinen der Industrie. Es kommt ebenfalls zum Ausdruck in jener Schau, die alljährlich Hunderttausende von Schweizern und Ausländern nach Basel zieht, der *Schweizer Mustermesse*. Nicht als ob an dieser Messe nur Basler Erzeugnisse gezeigt würden, bei weitem nicht. Aber die Tatsache, daß die Schweizer Mustermesse seinerzeit auf Basler Initiative hin in Basel entstanden ist, mag doch darlegen, welche Bedeutung unsere Stadt im Wirtschaftsleben unseres Landes einzunehmen sich anschickte.

Basel aber war und ist eine *Drehscheibe im europäischen Verkehr*. Früher kreuzte hier der Straßenverkehr. Später fuhren Schiffe bis Basel. Zum Konzil von 1431 bis 1448 konnten geistliche Herren aus Konstantinopel im Schiffe liegend bis Basel fahren; so weiß uns der Chronist aus Empfehlungen der Konzilszeit zu erzählen.

Im 19. Jahrhundert fuhr die Eisenbahn von allen Richtungen kommend nach Basel. Der Eisenbahn zuliebe wurden die Stadttore geöffnet; später aber

befreite sich die Stadt von den Mauern, die sie seit dem 14. Jahrhundert umgaben. Der Verkehr konnte sich richtig entfalten. Mit dem Aufkommen der Bahn verschwand die Schifffahrt für ein halbes Jahrhundert, um dann seit 1903 neuen und gewaltigen Aufschwung zu nehmen. 1904 traf der erste Schlepptzug in Basel ein, mit der Ladung von 300 Tonnen Ruhrkohle für das Basler Gaswerk. 1930 wurden in den Rheinhäfen Basels erstmals mehr als eine Million Tonnen Güter umgeschlagen, 1950 erstmals drei Millionen, 1956 erstmals fünf Millionen, und 1960 werden es erstmals sechs Millionen Tonnen sein. Dies entspricht 35–40% des gesamten schweizerischen Außenhandels!

Wer darum nach Basel zu Besuch kommt, wird nicht versäumen, den Rheinhäfen einen Besuch abzustatten. Er wird dort unzählige Schiffe finden, Dutzende von Lagerhäusern und Silos, ein halbes Hundert Krane und über 300 Tanks für flüssige Brennstoffe. Mit der Straßenbahn erreicht der ‚Fremde‘ vom Bahnhof aus die Hafenanlagen. Nach einem Besuch der Ausstellung ‚Unser Weg zum Meer‘, wird er sich zu den Hafenbecken begeben und dem Treiben zuschauen. Er wird erstaunt sein ob der Lebendigkeit an Bord wie am Quai. Er

macht sich einen Begriff von der Leistungsfähigkeit der schweizerischen Rheinflotte und der modernen Umschlagseinrichtungen. Schließlich wird der Besucher zur Dreiländerecke schreiten, an die Stelle, wo die Grenzen der Schweiz, Frankreichs und Deutschlands zusammenkommen. Hier atmen wir die Luft des Meeres! Der Rhein von der Basler Mittleren Brücke bis zum Meer ist seit 100 Jahren frei von Zoll- und anderen Abgaben. Auf diese Freiheit der Schifffahrt ist die schweizerische Rheinschifffahrt stolz, aber auch wachsam. Daß es keinem einfallt, diese Freiheit anzutasten! Basel – goldenes Tor der Schweiz, im Außenhandel, im Straßen- und Schienenverkehr, vor allem aber durch die Schifffahrt auf dem Rhein. Basel hat in all seine Verkehrsanlagen und Industrien gewaltige Summen inve-

stiert. Basel erfreut sich der Gunst seiner Miteidgenossen, als vorgeschobene Grenzstadt der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft dienen zu können.

Literaturauswahl:

Rheinfahrt. Der Rhein – seine Landschaften und Schönheiten. Historisch-biographische Beschreibung aller Städte und Orte am Rhein. 48 Seiten, Rheinpanorama.

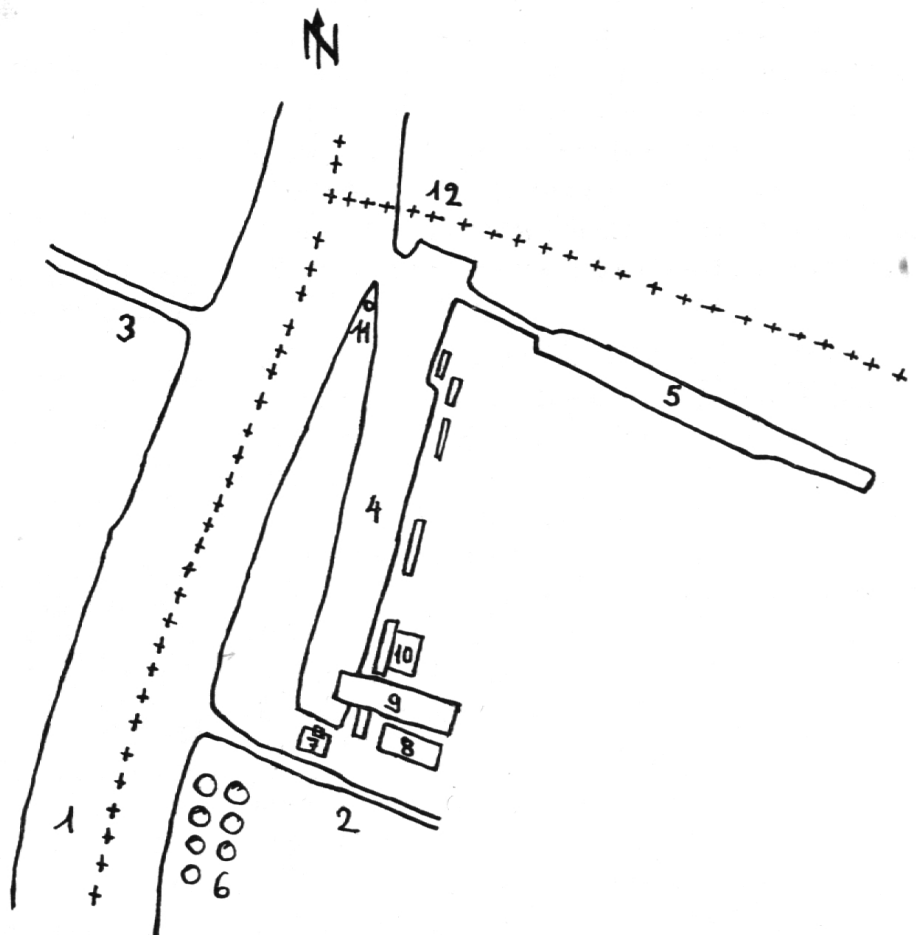
Das Bildbuch vom Rhein. Von den Alpen zum Meer. 88 Seiten mit Abbildungen und 133 Photos.

Entlang dem Rhein. Der Rhein von der Quelle in den Bündner Bergen bis zur Mündung in die Nordsee. 20 Seiten und 80 Kunstdrucktafeln. Broschiert.

Vom Meer bis zum Bodensee. Der Hochrhein als Großschiffahrtsweg. 250 Seiten. Großformat. Illustrationen und Kartenbeilagen.

Verlag Schifffahrt und Weltverkehr, Basel

- 1 Rhein
- 2 Wiese
- 3 Rhein-Rhone-Kanal
- 4 Hafengebäude I
- 5 Hafengebäude II
- 6 Tanklager für flüssige Brennstoffe
- 7 Gelpke-Brunnen
- 8 Ausstellung „Unser Weg zum Meer“
- 9 Lagerschuppen u. Umschlagshalle
- 10 Silo und Aussichtsturm (Lift)
- 11 Dreiländerecke
- 12 Schusterinsel



Ein Besuch im Rheinhafen

Willi Stutz

Wer nach Basel kommt, um die Rheinhäfen zu besuchen, benützt am Bahnhofplatz das Tram der Linie 1. Es führt den Besucher westwärts an Paulus- und St. Antonkirche vorbei zur Dreirosenbrücke, der untersten der sechs Rheinbrücken.

Gleich unter der genannten Brücke liegt der St. Johannshafen. Hier legten 1904 die ersten Rheinkähne an. Unter einem Hafen stellen wir uns aber ein schützendes Becken vor. Der St. Johannshafen ist also gar kein Hafen. Hier werden die Rheinkähne