



Der heute 94-jährige René Bolliger ist als Verdingbub aufgewachsen. Als der Rhein gesperrt war, arbeitete der Matrose auf dem Spittelhof.

Bild: Nicole Nars-Zimmer

Matrosen im Wald von Langenbruck

Auf dem Spittelhof brachte die Schweizerische Reederei ihre Mannschaft unter, bis der Zweite Weltkrieg vorüber war.

Boris Burkhardt

Die Schweizerische Reederei (SR) hat auf eigene Kosten während des Zweiten Weltkriegs genau das gemacht, was die Lufthansa während des Lockdowns trotz millionenschwerer Subvention versäumt hat. Als die Schifffahrt im Rhein mit dem Vorrücken der Alliierten immer gefährlicher und noch bevor sie im Herbst 1944 eingestellt wurde (siehe Box), kaufte die SR das Hofgut Spittel/Neubrunn zwischen Waldenburg und Langenbruck, um dort einen Teil der rund 160 selbst ausgebildeten Matrosen und Schiffsjungen bis zum absehbaren Ende des Kriegs mit Forstarbeit zu beschäftigen. Anton «Toni» Pianta, Vizepräsident des Schifffahrtsvereins Basel, sagt: «Sie wussten: Wenn sie die Matrosen entliessen, würden sie sie nach dem Krieg nur sehr schwer wieder zurückbekommen.»

Aus einem Bericht der Direktion an den Verwaltungsrat im Mai 1944: «Wir sind von der Überlegung ausgegangen, dass der Landeinsatz für unsere jungen Schiffsleute geschlossen erfolgen muss, damit die erzieherische Beeinflussung keine Unterbrechung erfährt.» Die Schiffer sollten Arbeiten verrichten, die ihnen selbst zugutekommen würden. Ausgewählt wurde die «Melioration» – damit bezeichnete man die Verbesserung des Bodens – auf der «Oberen Weide» des Hofguts Neubrunn. Schon von Anfang an war aber geplant, den Hof über den Krieg hinaus als Ferienheim für die Matrosen zu behalten.

Regierungsrat lobte das Projekt, dabei war das Leben derb

Seit 1986 ist Familie Portmann Eigentümerin des Spittelhofs, der heute unter anderem Hofprodukte und Übernachtungen anbietet. An die Zeit der Matrosen erinnert laut Trudi Portmann noch ein in einen Sandstein gemeisselter Anker, der neben der Tür angebracht ist und die Jahreszahl 1945 trägt. Auch die Fensterläden im ersten Stock seien mit Ankern verziert. Das Massenlager «Le-

«Sie wussten: Wenn sie die Matrosen entlassen, bekommen sie sie nach dem Krieg nur schwer wieder.»

Anton Pianta
Vizepräsident Schifffahrtsverein Basel

ventinahütte» (benannt nach dem Basler Schulschiff), in dem die Matrosen schliefen, wurde vor drei Jahren abgerissen. Noch heute nutzen Portmanns die von den Matrosen angelegten Waldwege: «Sie haben gut geforstet.»

Der Spittelhof

Der Hof Spittel wurde bereits 1130 erstmals urkundlich erwähnt, noch vor dem Dorf Langenbruck und dem Kloster Schönthal, mit dem er verbunden war. Das damalige Hospiz mit einer eigenen Kapelle wurde von Mönchen unterhalten und diente als Pilgeretappe. Aus der späteren Besitzerfamilie Müller wurden die «Spitteler», von denen auch Carl Spitteler abstammt. Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Hof Spittel, gemeinsam mit dem Hofgut Neubrunn – das bis 1861 aus drei Alpgütern bestand – an eine Basler Familie verkauft, die die Höfe erst 1944 an die Schweizer Reederei weiterverkaufte. (bob)



Ein Schild in Sandstein erinnert an die speziellen Bewohner des Spittelhofs.

Bild: Nicole Nars-Zimmer

Ein Auszug aus dem Diensttagebuch vom 30. August 1944 beschreibt den damaligen Tagesablauf ab der Tagwache um sechs Uhr. 45 Mann waren an jenem Tag auf dem Hofgut beschäftigt; zum Mittagessen gab es Hafersuppe,

Fleischknödel und Kartoffelstock, zum Abendessen Suppe, gebratene Cervelat und Siedkartoffeln. Eine Delegation des Regierungsrates besichtigte die Höfe und äusserte sich lobend. Dabei war das Leben derb: Die Schiffsjungen Karl Hübscher und Viktor Fischer prügeln sich derart, dass Hübscher an der Lippe genäht werden musste. Am 21. September wurde Schiffer Zwissig von einem herunterrollenden Baumklotz getroffen und fünf Meter weit weggeschleudert: «Wenigstens scheint es, dass Zwissig keinen echten Schaden davongetragen hat.»

In Langenbruck oder Waldenburg in den Ausgang

Persönlich erinnert sich für die Bz der 95-jährige René Bolliger: Aufgewachsen als Verdingbub begann er im August 1943 seine Ausbildung als Schiffsjunge auf der «Leventina» im Basler Hafen. Im Januar 1944 trat er seine erste Reise an, die er bis Duisburg zu Land absolvieren musste: «Mit einem Pfund Brot, zwei Paar Landjägern und der Fahrkarte setzte mich die Reederei in den Zug.» Als dieser beschossen

worden sei, habe er seine Reise zu Fuss fortsetzen müssen: «Ich kam mit anderthalb Wochen Verspätung in Duisburg an.»

Auf dem Spittelhof fällt Bolliger Bäume und sprengte Steine. Dafür bekam er zwei Franken am Tag: «Oft sangen wir das Lied «Schiffsjungen im Basler Hafen.»» Bolliger kramt weiter in seinen Erinnerungen: «Ab und zu gingen wir nach Langenbruck oder Waldenburg in den Ausgang.» Er lacht: «Meistens mussten wir aber miteinander tanzen, weil die Mütter ihre Töchter vor dem unstillen Matrosenleben warnten.» Bolliger selbst stammt aus Beinwil am See, heiratete eine holländische Kapitänstochter und lebt heute wieder in der Region.

Anlässlich des im Oktober 2023 anstehenden 150. Geburtstags des Baslers Rudolf Gelpke, der als Gründer der Schweizer Rheinschifffahrt gilt, veranstaltet der Schifffahrtsverein bereits am 22. Oktober dieses Jahres ein Fest in Langenbruck, zu dem er vor allem Ehemalige einladen will.

Schweizer Schifffahrt zwischen 1939 und 1945

Bis zum Zweiten Weltkrieg werden die Schiffe der Schweizerischen Reederei (SR) fast ausschliesslich von Deutschen und Holländern bemannt. Das ändert sich 1940, als in beiden Ländern kriegsbedingt das Personal knapp wird. Jetzt muss die SR selbst ausbilden und nutzt dazu das Schulschiff «Leventina», das sie kurz vor Kriegsbeginn umgebaut hat. Der Krieg und die Versorgung mit Kohle machen auch ein Schweizer Seerecht und die Einführung der Schweizer Flagge zur See nötig – was der Bundesrat lange bekämpft hat. Zuvor fuhren die Schiffe der SR notgedrungen zum Beispiel unter der Flagge Panamas.

Während des Westfeldzugs kann der Rhein zwischen Basel und Mannheim als Frontfluss nicht befahren werden: Die Schweizer Matrosen müssen zu Land bis Mannheim reisen.

Erst mit dem Sieg über Frankreich und der Besetzung Hollands im Frühjahr 1941 ist der Rhein komplett in deutscher Hand, und die SR kann den Betrieb wieder ab Basel aufnehmen. Am 17. Oktober 1943 besucht General Henri Guisan die Schweizer Rheinhäfen in Basel. Am 7. Oktober 1944 sinkt das Wasser in den Rheinhäfen durch einen Bombentreffer im Märker Stauwehr so schnell um drei Meter, dass einige Schiffe nicht mehr

rechtzeitig weggefahren werden können und stranden.

Mit dem nahenden Angriff der Alliierten auf Deutschland im Herbst 1944 muss die Schifffahrt auf dem Rhein wieder komplett eingestellt werden: Schweizer Schiffe werden beschossen; es gibt sogar zwei Tote. Am 14. September erreicht das letzte Schiff, der Schlepper «Luzern», mit 600 Einschüssen den Basler Hafen. Der Betrieb kann wegen vieler zerstörter Brücken im Rhein erst im Frühjahr 1946 wieder aufgenommen werden. Die Schweizer helfen bei der Trümmerbeseitigung kräftig mit. (bob)