



Hans Arp, Taufbecken in der Kirche Allerheiligen und Deckenfresko von Ferdinand Gehr. Foto: PD



Hans Holbein d. J., Flügelbilder der Orgel des Basler Münsters, 1525/26 oder 1528. Foto: Kunstmuseum Basel



Kunst aus diesem Jahrhundert: Markus Müller, «Durchbruch», 2001. Foto: Markus Müller

Orgelflügel und Holbeins malerische Fähigkeiten

Einzigartig Kirchen sind nicht nur Orte des Glaubens, sondern auch der Kunst. Sie zeigt den Gläubigen in Bildern und Skulpturen, wie man einen Zugang zur Religion finden kann.

Simon Baur

Der Mitgliederschwund in der evangelisch-reformierten und der römisch-katholischen Kirche der Schweiz ist akut. Die Gründe dafür sind mannigfaltig. Sie sind aber nicht Diskussion dieses Beitrags. Doch wo eine schwindende Zahl an Mitgliedern zu verzeichnen ist, werden auch keine neuen Gebäude gebaut und bestehende wenn möglich umgenutzt. So beispielsweise die Pauluskirche und die Don-Bosco-Kirche in Basel, in der sich heute ein Proberaum und Veranstaltungsort für Musik befindet.

Doch es zeigt sich hierbei ein weiteres Problem: Die Kunstpflege und vor allem ihre Entwicklung werden drastisch vernachlässigt. Denn ohne neue Kirchen keine neuen Altäre, Taufsteine, Kirchenfenster, Fresken oder Skulpturen. Dabei hätten gerade diese das Potenzial, dem Glauben und der Religion, wie immer sie geartet ist, einen spezifischen Symbolgehalt und ein Gesicht zu verleihen, und es gerade den Gläubigen, die mit ihrem Gott hadern, ein Art Deutungsmittel zur Hand zu geben. Drei Beispiele sollen dies illustrieren.

— Orgelflügel für das Basler Münster

Hans Holbein d. J. hat die Orgelflügel im Basler Münster um 1525/26 oder 1528 gemalt. Sie schützten in geschlossenem Zustand die Orgelpfeifen vor Verschmutzung. Die Flügel zeigen auf der linken Seite die beiden Stifter des Münsters, das Kaiserpaar Kunigunde und Heinrich II. Zwischen ihnen ist das Münster mit einer Ansicht von Südosten dargestellt. Auf der rechten Seite sind Maria mit dem Kind, musizierende Engel und der heilige Pantalus, der erste Bischof von Basel, dargestellt. Einem Altar-

gehäuse vergleichbar, in dem Skulpturen aufgestellt werden, charakterisiert Hans Holbein die Flügel als flache Bildbühne, auf der die Figuren in der vordersten Raumebene agieren.

Die flüssige Leimfarbe erforderte ein sicheres, rasches Arbeiten, bei dem keine nachträglichen Korrekturen möglich waren, wie Peter Berkes, ehemaliger Chefrestaurator am Kunstmuseum Basel, erläuterte.

Weshalb Holbein bei den Orgelflügeln diese Technik wählte, ist nicht bekannt. Vielleicht wollte er damit sein Können unter Beweis stellen, vielleicht zwangen ihn fehlende Mittel oder die politische Situation rund um Reformation und Bildersturm zu diesem Vorgehen. Wer diese Technik nicht beherrscht und

Temporäre Projekte

Im vergangenen Jahr erschien bei der Basler Künstler:innen-gesellschaft BKG die von Pascal Joray und Franziska Geiser-Bedon initiierte Publikation «Sakrale Zeiten? Zeitgenössische Kunst in sakralen Orten und im städtischen Raum», die zahlreiche temporäre Projekte in Kirchenräumen aufführt und eine willkommene Dokumentation zum Thema darstellt. Die Publikation kann über basler-kuenstlergesellschaft.ch bezogen werden. (sba)

Täglich geöffnet

Die Orgelflügel von Hans Holbein d. J. befinden sich in den Räumen der Altmeister im Kunstmuseum Basel. Die Kirche Allerheiligen befindet sich an der Neubadstrasse 97, 4054 Basel und ist täglich geöffnet. Ebenso das Gemeindehaus Stephanus an der Furkastrasse 12, 4054 Basel. (sba)

nicht über die malerischen Fähigkeiten eines Holbein verfügte, konnte Bilder von dieser Grösse nie auf diese Art so virtuos gestalten.

Einen besonderen Akzent schuf Holbein mit der Darstellung der Maria mit dem Kind. Der durch den gemalten Rahmen definierte Raum, in dem sie, aber auch andere Personen stehen, ist eng. Wenn man genau hinschaut und sieht, wie Maria versucht, sich aus diesem Gehäuse mit der linken Schulter herauszudrehen, und gleichzeitig das Kind hält, so liegt hierin eine kompositorische Meisterleistung vor.

Solche räumlichen Überlegungen kommen immer wieder vor und könnten die Absicht haben, die Gläubigen an der Handlung auf den Flügeln teilhaben zu lassen.

— Synthese von Kunst und Glaube

Die feierliche Einweihung der katholischen Kirche Allerheiligen im Neubad-Quartier fand im Oktober 1951 statt. Erst 50 Jahre später konnte sie als vollendet erklärt werden. Der Aufzug der Glocken, die Weihe der Orgel, die Neueinrichtung des Chorraumes, die Renovation des Turmes dauerten bis in die 1990er-Jahre. 1996 wurde sie in die kantonale Liste denkmalsgeschützter Objekte aufgenommen. Architekt Hermann Baur wollte ursprünglich Maler oder Bildhauer werden, sein Vater, ein Schreinermeister, war dagegen. Als Architekt und in diesem Beruf als Erneuerer des katholischen Kirchenbaus in der Schweiz im vergangenen Jahrhundert versuchte er, seine Vorstellungen von Kunst im Kirchenraum entsprechend umzusetzen.

In der Allerheiligen-Kirche finden sich diverse Reliefs von Ludwig Stocker, Albert Schilling, Armin Hofmann und Manfred

Cuny, ein Altar und eine Mariendarstellung von Albert Schilling, ein Mosaik und ein Glasfenster von Alfred Manessier, ein Ambo und ein Kreuz von Pierino Selmoni, grafische Zeichen an der Decke von Armin Hofmann und versteckt in der Taufkapelle ein Taufbecken von Hans Arp, zusammen mit dem Deckenfresko «Dreifaltigkeit» von Ferdinand Gehr, mit dem Hermann Baur zahlreiche Projekte realisierte.

Wer diesen sakralen Raum betritt, staunt, welche Ruhe und Erhabenheit die dreischiffige Halle und die darin integrierte Kunst ausstrahlen und wie es gelingt, den Gläubigen einen Ort der Kontemplation zu bieten.

— Gewandeltes Verständnis

Auch das Gemeindehaus Stephanus an der Furkastrasse wurde Anfang der 1950er-Jahre eingeweiht. Es befindet sich im Unterschied zur Kirche Allerheiligen weitgehend im Originalzustand und in ihm befindet sich eines der eindrucklichsten Beispiele von Kunst im Kirchenraum, das in Basel in diesem Jahrhundert entstanden ist. 2001 wurde im Hauptraum «Durchbruch» von Markus Müller realisiert.

Es handelt sich hierbei um ein monumentales Intarsienbild (Einlegearbeit), das aus dicken, bündig in die Wand eingelassenen Tannenbrettern geschaffen ist, die unterschiedliche Farbtöne aufweisen. Der offene Raum oberhalb des unsicheren Weges, die beiden Gebäude, das Kreuz und die hölzernen Gerüste evozieren zahlreiche Bilder und öffnen den Spielraum für eigene Interpretationen. Es gelang dadurch, nicht nur das Erscheinungsbild des Gemeindehauses aufzufrischen, sondern es auch einem gewandelten Verständnis von Theologie und Glauben anzupassen.

Basels Brücken halten einer Schiffskollision stand

Einsturz in Baltimore Die heikelste Passage auf dem Rhein in Basel ist die Mittlere Brücke.

«500 Meter! Der Bremsweg eines voll beladenen Tankschiffes auf dem Rhein, das zu Tal fährt, ist enorm. Zu Tal heisst: in Flussrichtung des Flusses. Zu Berg, also gegen die Strömung, lässt sich so ein Hunderte Tonnen schweres Schiff auf wesentlich kürzerer Strecke zum Halten bringen.» So begann im Juli letzten Jahres die Reportage von BaZ-Lokalchef Alexander Müller im Rahmen unserer damaligen Serie «Die BaZ macht».

Angesichts des Brückeneinsturzes bei Baltimore, an der Ostküste der USA, erhält diese Geschichte eine neue Bedeutung. Ging es im Juli 2023 um die Begegnung von Frachtschiffen und Schwimmern auf dem Rhein, stellt sich nun die Frage: Könnte auch bei uns eine Brücke einstürzen, wenn ein schwer beladenes Schiff auf einen Pfeiler trifft?

Der Bremsweg ist enorm, das steht fest. Und bei einem so grossen Transportmittel lässt sich auch nicht einfach das Steuer herumreissen, um im letzten Moment eine Kollision zu verhindern. Beruhigend ist allerdings die Auskunft des Basler Bau- und Verkehrsdepartements, wenn es um die Standfestigkeit unserer Brücken geht.

Für den Anprall berechnet

«Die Brücken im Kanton sind auf Schiffsanprall berechnet», meldet die Medienstelle des BVD. Was bedeutet: «Kollidiert ein Schiff mit einer Brücke, so hält diese das aus.»

Es sei in der Vergangenheit bereits zu unterschiedlich heftigen Kollisionen gekommen, welche die Statik der Brücken jeweils nicht beeinträchtigt hätten, heisst es. Gemeint ist damit vor allem das Unglück des Schubleichters «Corona» bei der Mittleren Brücke am 28. September 1984. Das Schiff verkeilte sich so unglücklich, dass es drei Wochen dauerte, bis die Situation bereinigt werden konnte.

In Basel müssen die Brücken laut BVD nicht nur allfälligen

Kollisionen standhalten, sondern auch dem Hochwasser: «Das sind enorme Kräfte, die wirken. Bei Hochwasser fahren natürlich keine Schiffe – somit sind unsere Brückenpfeiler bei normalem Wasserstand mit hoher Reserve ausgestattet.»

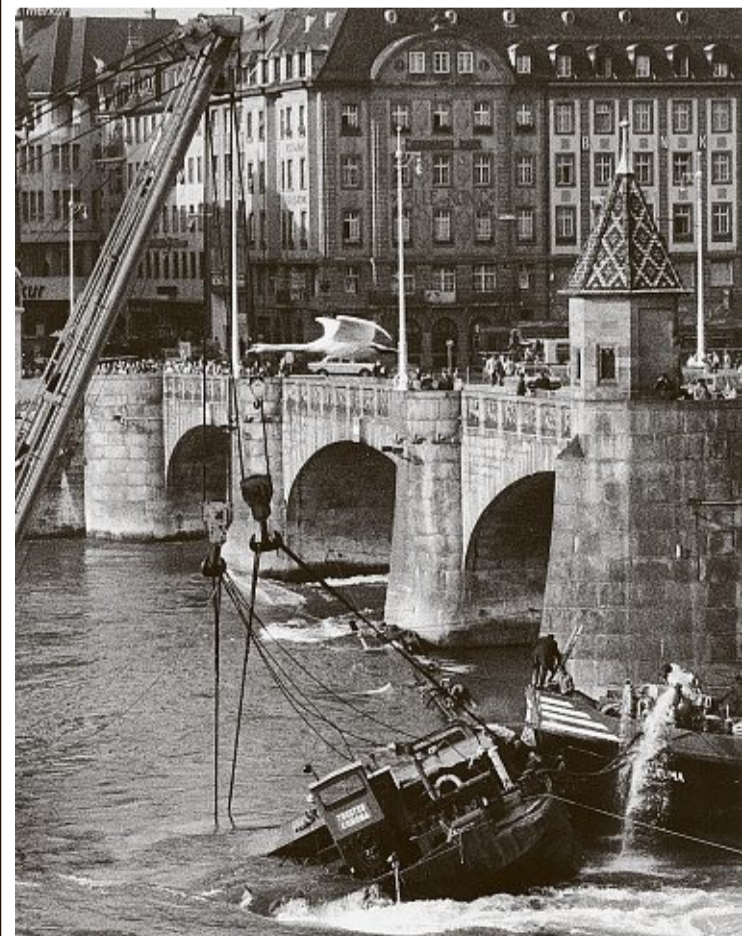
Laut André Auderset, Geschäftsführer der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft und Grossrat der LDP, sollten die Frachtschiffe auf dem Rhein anders als die bei Baltimore manövrierfähige gewordenen Dali auch bei einer Panne noch gesteuert werden können. «Die Steuerung der Schiffe ist redundant. Wie bei einem Flugzeug», sagt Auderset. Das heisst, es gibt ein Back-up-System. Nur bei älteren Schiffen sei dies vielleicht nicht der Fall.

Fast 50-mal so schwer

Ebenfalls gut zu wissen: Gefahrguttransportschiffe auf dem Rhein müssen über eine Doppelhülle verfügen. Selbst wenn bei einer Kollision die äussere Hülle beschädigt werden sollte, würde die innere das Auslaufen gefährlicher Stoffe verhindern. Kontakt mit Brücken, so Auderset, gebe es aber (leider) auf dem Rhein immer mal wieder. Er nennt die Rheinquerung bei Chalampé – ungefähr auf der Höhe von Mulhouse – als Beispiel. Die dortige Brücke habe schon wiederholt repariert werden müssen.

Man muss sich allerdings auch die Relationen vor Augen halten: Ein vollbeladenes Frachtschiff auf dem Rhein wiegt um die 2500 Tonnen. Die Dali fuhr mit einem Gesamtgewicht von 116'000 Tonnen gegen den einen Pfeiler der Francis Scott Key Bridge in Baltimore. Das ist fast das Fünfzigfache an Masse. Zudem: Der Bug der Dali krachte nicht in das Fundament, sondern in die Stahlkonstruktion. Eine ähnliche Konstellation ist bei uns auf dem Rhein fast nicht denkbar.

Markus Wüest



Das Rheinschiff Corona krachte im Oktober 1984 gegen die Mittlere Brücke und musste mit einem Kran geborgen werden. Foto: BaZ-Archiv