

# PFARREI ST. ANTON

Der "Geburtstag" unserer Pfarrei ist der 20. Februar 1927. An diesem Tag wurde die neue Antoniuskirche durch Dekan *Constantin Weber*, Pfarrer der Nachbarpfarre St. Marien, benediziert. Man erzählt sich, dass bereits über die Weihnachtsfeiertage von 1926 und zum Jahreswechsel zahlreiche Gottesdienste in der neuen, aber noch nicht benedizierten Kirche gefeiert wurden. Das Dekret des Basler Bischofs *Josephus Ambühl* ist vom 31. Januar 1927 datiert und wurde in allen Gottesdiensten in den Basler Pfarrkirchen verlesen. Die neuerbaute Antoniuskirche wurde die fünfte Pfarrkirche der Stadt. Im feierlichen Sonntagsgottesdienst wurde Dr. *Franz Xavier von Hornstein*, bisher Vikar in der Kleinbasler Pfarrei St. Joseph, erster Pfarrer der neuen Antonius-Pfarrei, die gleichzeitig offiziell errichtet wurde.

## Pfarrkirche ohne Kirchweihe

Im Laufe des Sommers 1927, wenige Monate nach der Benediktion, sollte die Antoniuskirche vom Bischof geweiht werden. Gut viereinhalb Jahre stand sie aber "in Betrieb", erst am 13. September 1931 erhielt der nicht nur in der Stadt, sondern auch weit über die Landesgrenzen hinaus zum Teil stark umstrittene moderne Kirchenbau die offizielle Kirchweihe als Gotteshaus durch den Basler Bischof *Josephus Ambühl*. Die offizielle Version nennt als Grund für die späte Kirchweihe die sich über Jahre erstreckende Abzahlung der Bauschulden. Doch munkelt man, der Basler Bischof habe die "Vater-Unser-Fabrik", den "Seelen-Silo", wie das wegweisende moderne Beton-Kunstwerk weitherum verächtlich tituliert wurde, zuerst gar nicht weihen wollen (Si non e vero ...).

## Vorgeschichte

Die Entstehung der Pfarrei reicht zurück bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Bereits im März 1745 ist im baufälligen Johanniterkloster wenige Schritte innerhalb des St. Johannstores verbotenerweise katholischer Gottesdienst gefeiert worden. Seit der Reformation 1529 war der katholische Gottesdienst in der ganzen Stadt verboten. Der Schaffner *Samuel Birman* hat dem Kleinen Rat der Stadt berichtet, der Kommandeur halte in einer "geistlichen Stube" im baufälligen Kloster der Johanniter für sich und seine Bediensteten Messe und Gottesdienste ab. Der Chor der kleinen Klosterkirche der zu Beginn des 13. Jahrhunderts gegründeten Niederlassung der Johanniter war schon länger baufällig. Er ist 1775 eingestürzt und völlig niedergerissen worden.

Das äussere St. Johannquartier nahm mit der Einführung der Elsässerbahn 1844 in die noch ummauerte Stadt eine rasante Entwicklung. Der erste internationale Bahnhof der ganzen Schweiz stand auf dem „Schällmätteli“, wo heute die alte Strafanstalt steht. 15 Jahre später wurde die Bahn vom St. Johann-Bahnhof her über den

Kannenfeldplatz durch den Ring (Spalenring, Steinenring) über das Viadukt zum Centralbahnhof geführt, um 1900 wurden die Bahngleise beim Kannenfeldplatz unter der Strassburgerallee in einen Tunnel verlegt und erreichen seither in einem grösseren Bogen um die Stadt herum den Centralbahnhof. Die Verlegung der Bahnlinie unter den Boden förderte die harmonische Entwicklung der Quartiere im Westen.

Im Kannenfeldquartier, im Spalenquartier, im St. Johann entstanden zahlreiche Wohnbauten und Niederlassungen der Industrie (Schlachthof, Gaswerk, Rheinhafen, chemische Industrie usw.). Die stets zunehmende katholische Bevölkerung arbeitete auf den Bau einer Kirche im Westen der Stadt hin. 1902 war im unteren Kleinbasel die Josephskirche geweiht worden, das St.-Johann-Quartier gehörte ein ganzes Viertel Jahrhundert lang zur Josephspfarrei. Im Gundeldingerquartier stand die Heiliggeistskirche (geweiht 1912) im Bau.

## **Landkauf**

Am 30. Juni 1910 forderten die Präsidenten der beiden Katholikenvereine St. Johann und Spalen, *Georges Klausener* und *Anton Portmann*, in einem Schreiben an die Vorsteherschaft der Römisch-katholischen Gemeinde, "die Frage eines Kirchenneubaus im Spalen- und St.-Johannquartier sei näher ins Auge zu fassen. Der erste Schritt zu diesem Ziel ist der Ankauf eines Bauplatzes." Schon am 30. Oktober 1910 beschloss die Gemeindeversammlung der katholischen Gemeinde den Kauf eines geeigneten Grundstückes von rund 6100 m<sup>2</sup> an der Kannenfeldstrasse von Stadtgärtner *Eduard Schill* zum Preis von 161 500 Franken, was einem Quadratmeterpreis von Fr. 25.46 entspricht.

## **Baureifes Projekt**

Bereits im Dezember 1910 wurde eine "Ideen-Konkurrenz" für den Kirchenneubau ausgeschrieben. Das Bauprogramm sah eine Kirche für 1000 Gläubige mit Turm, Taufkapelle und Sakristei vor, ferner Pfarrhaus, Vereinshaus mit Sigristenwohnung und dazu auch ein Abortgebäude. Die Bausumme sollte 500 000 Franken nicht übersteigen. Bis zum Ablauf der Eingabefrist am 31. März 1911 gingen 63 Projekte ein. Am 11. April 1911 erhielt das Projekt "St. Johann I" von Gustav Doppler den ersten Preis. Am 28. Mai 1911 empfahl die Vorsteherschaft das am besten den gestellten Anforderungen entsprechende Projekt zur Ausführung. In einer neuen Eingabe forderten die Katholikenvereine St. Johann und Spalen, der rasche Bau der neuen Kirche sei definitiv an die Hand zu nehmen und auf die offenbar vorgesehene Erstellung eines Provisoriums sei zu verzichten.

## Neue Baukommission

Nach Weihe der Heiliggeistkirche im Oktober 1912 sollte die Antoniuskirche sofort in Angriff genommen werden, doch der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verzögerte den bereits beschlossenen Kirchen-Neubau. Am 27. Oktober 1921 bildete sich eine "Finanzkommission für die Antoniuskirche", und am 31. August 1922 trat erstmals die neue Baukommission unter dem Vorsitz von Architekt *Ferdinand Brütsch* zusammen. In der neuen Baukommission, der auch Architekt *Ernst Rehm* angehörte, bildete die Stellung der Kirche im heutigen Pfarrhof ein schier unüberwindliches Diskussionsthema. Insbesondere die Stellung des Turmes an der Kannenfeldstrasse war umstritten. Ernst Rehm schreibt einmal in seinem Protokoll über die lebhaften Sitzungen der Baukommission, er könne nicht alle gefallenen Worte aufschreiben, das Papier würde deren Annahme verweigern. Die diskutierte Stellung des Turms an die Kannenfeldstrasse würde auch den Zukauf weiterer Parzellen an der Strasse bedingen. Der Dekan meinte, ein weiterer Landkauf sei nicht nötig, nach den Gottesdiensten sollten die Gläubigen rasch nach Hause gehen und nicht noch lange vor der Kirche herumstehen...

## Das Gutachten von Karl Moser

Der Basler Hochbauinspektor *Theodor Hühnerwadel*, der Stugarter Architekt Professor *Paul Bonatz*, später Erbauer des Stuttgarter Hauptbahnhofs und des Basler Kunstmuseums, der Zürcher Stadtbaumeister *Hermann Hertner* waren neben weiteren Baufachleuten als Experten vorgesehen. *Alfred Doppler*, der Sohn des Projektgewinners, hatte sein Studium an der Zürcher ETH abgeschlossen und konnte den 65jährigen ETH-Professor *Karl Moser* dazu bewegen, in einem Gutachten das Projekt zu beurteilen und Ratschläge zur Förderung des festgefahrenen Bauvorhabens zu erteilen. Karl Moser hatte zwei Jahrzehnte zuvor die Pauluskirche und 1912 den Badischen Bahnhof gebaut. Gustav Doppler hatte sich schon beim Bau der Heiliggeistkirche gegen den auf Vorschlag der dortigen Baukommission befürworteten Beizug von Karl Moser als Berater gewehrt. Moser war zu dieser Zeit ohnehin oft in Basel. Beigezogen wurde dann nach langen Diskussionen der Freiburger Dombaumeister *Max Meckel*, der Dopplers Pläne für die Heiliggeistkirche überarbeitete. Doppler wollte sein eigenes 1911 erstprämiertes Projekt der Antoniuskirche selber verwirklichen und sträubte sich gegen die lebendig skizzierten Vorschläge, die Karl Moser mit seinem Gutachten vom 11. September 1924 der Baukommission persönlich überzeugend unterbreitete. Mosers Vorschläge wurden von der ganzen Baukommission wohlwollend aufgenommen. Dieses Gutachten bildet den Angelpunkt für das Wagnis der modernen Antoniuskirche. In gut zwei Monaten arbeitete Moser seine Ideenskizze zu Planentwürfen aus, Anfang 1925 beschloss die Gemeinde den Bau der Antoniuskirche nach den Plänen Mosers und bewilligte den erforderlichen Baukredit von 1,2 Millionen Franken. Am 25. Januar 1925 fand der erste Spatenstich für den Aushub statt, am 18. Februar legten Bauherrschaft und Architekten vertraglich fest, dass „Moser ausschliesslich die Verantwortung über die baukünstlerische äussere und innere Ausstattung übernimmt.“ Am 26. Februar

erteilten Regierungsrat und Baupolizei des Kantons die Baubewilligung. Am 11. Oktober 1925 wurde der Grundstein gelegt (hinterster Beichtstuhl Seite Kannenfeldstrasse). Anderthalb Jahre später wurde der Kirchenneubau benediziert.

## REGE BAUTÄTIGKEIT FÜR NEUE PFARREIEN

Nach der Gründung der Katholischen Gemeinde im Jahre 1798 konnte anfänglich abwechselnd mit den Protestanten die frühere Klosterkirche der Clarissen für Gottesdienste mitbenutzt werden. Die Clarakirche war damals nur halb so gross wie heute, im 17. Jahrhundert wurde der lange Nonnenchor abgerissen, um für die Festungsbauten am heutigen Claragraben Platz zu schaffen. Lange Jahre wurde mit der Stadt über die Überlassung der Barfüsserkirche für katholische Gottesdienste verhandelt, die während Jahrhunderten hauptsächlich als Salzlager diente und später zum Historischen Museum umgebaut wurde. 1853 wurde die Clarakirche von Amadeus Merian neugotisch erweitert, das alte Kirchenschiff wurde auf das Doppelte verlängert und erhielt einen kurzen Chor. Die erneuerte Clarakirche wurde vom Kanton der katholischen Gemeinde zur Verfügung gestellt und steht heute noch im Besitz des Kantons. Sie war Pfarrkirche für die ganze Stadt. Mit dem Bau der neuromanischen Marienkirche im Jahre 1884 im Grossbasel als erster katholischer Kirchenneubau seit der Reformation setzte eine rege Kirchenbautätigkeit vor allem in den neuen Quartieren ausserhalb der fallenden Stadtmauern ein. In einem guten halben Jahrhundert wurden über ein halbes Dutzend neue katholische Kirchen gebaut. 1902 wurde die neubarocke Josephskirche im unteren Kleinbasel geweiht, der untere Teil des St.-Johann-Quartiers von der Johanniterbrücke an rheinabwärts wurde der Josephspfarrrei zugeteilt. So gehörten Katholiken, die in der äusseren Vorstadt wohnten, in den ersten drei Jahrzehnten des letzten Jahrhunderts zu drei Pfarreien, ohne dass sie den Wohnort einmal wechselten: bis 1902 zu St. Marien, dann bis 1927 zu St. Joseph und seither zu St. Anton. Die neugotische Heiliggeistkirche im Gundeldingerquartier wurde 1912 geweiht. Nach der Antoniuskirche entstand 1934 die Christophoruskirche in Kleinhüningen, 1937 auf der Breite die Don-Bosco-Kirche. Schon 1903 errichtete die Spezialpfarrei der "Missione Cattolica Italiana" am Rümelinbachweg ein Seelsorgezentrum für die zahlreichen Italienischsprechenden der ganzen Stadt, die moderne Kirche Pio X wurde 1963 geweiht. Schon 1956 wurde die neue Kirche Sacre-Coeur der zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstandenen Spezialpfarrei der "Mission catholique Française" gebaut. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden in den Fünfzigerjahren die Allerheiligenkirche im Neubad, die Michaelskirche im Hirzbrunnen, in Riehen die Franziskuskirche im Pfaffenloh (die kleine Herz-Jesu-Kapelle am Chrischonaweg entstand 1912) und zuletzt noch auf dem Bruderholz die Bruder-Klaus-Kirche (1961 geweiht). Geplant wurde eine neue Kirche im St. Johann auf dem Areal des alten Schlachthofes und der Stadtgärtnerei, im Hegenheimerquartier wurde viele Jahre in der evangelischen Thomaskirche katholischer Samstag-Abendgottesdienst gefeiert.

# VON DER BAHNLINIE ZUR HAUPTSTRASSE

## Die Entwicklung des Kannenfeld-Quartiers

In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts entwickelte sich die Stadt im Westen stark. Die Elsässerbahn von Strassburg her über Mülhausen erreichte 1844 (drei Jahre vor der "Spanisch-Brötli-Bahn" von Zürich nach Baden) von St-Louis (St. Ludwig) her die Stadt Basel. Durch die heutige Vogesenstrasse traf die Bahn zwischen dem St. Johannsring und der Pestalozzistrasse auf die Stadtmauer, die vom St. Johantor über die heutige Klingelbergstrasse und die Schanzenstrasse zum Spalentor verlief. Der erste Bahnhof auf Schweizer Boden stand innerhalb der für den Bahnhofneubau erweiterten und neu gebauten Stadtmauer auf dem Schällemätteli, wo heute die alte Strafanstalt steht. In die Stadtmauer wurde nach Entwürfen von Melchior Berri das Eisenbahntor gebaut, das stets geschlossen war und für jeden ein- und ausfahrenden Zug geöffnet und wieder geschlossen wurde. Am 16. Mai 1844 traf der erste Zug der Elsässerbahn in Basel ein. Ein Jahrzehnt später wurde das Bahngleise vom St.Johannbahnhof her über den Kannenfeldplatz durch den "Ring", die heutige Kannenfeldstrasse, den Spalenring, den Steinenring und über das Viadukt direkt mit den neuen Centralbahnhof ausserhalb der Stadtmauer bei der Elisabethenschanze verbunden. Erste Probefahrten auf dieser neuen Linie fanden am 16. Oktober 1859 statt, die ersten Personenzüge verkehrten am 15. Juni 1860 direkt zum neuen Centralbahnhof. Die Niveau-Uebergänge mit den kreuzenden Strassen waren durch Barrieren gesichert. Um die Jahrhundertwende wurde das Geleise vom Kannenfeldplatz in einen Tunnel unter der Strassburgerallee verlegt und nach dem Helvetiaplatz entlang dem Morgartenring durch das Neubad und hinter dem Zolli (der Sautergarten bis zum Dorenbach-Viadukt entstand erst später) in einem grösseren Bogen um die Stadt herum geführt und erreicht beim Erdbeergraben den Centralbahnhof. Seit dem 12. Mai 1901 verkehren die Züge auf der neuen Linie.

Kaum waren die Dampflokomotiven aus der Stadt verschwunden, bauten die 1895 gegründeten Basler Strassenbahnen (BStB, heute BVB) eine Tramlinie vom Centralbahnhof über das Viadukt, am 10. September 1902 wurde der Verkehr durch den Steinen- und den Spalenring aufgenommen, am 29. Juli 1904 durch die Kannenfeldstrasse zum St. Johannbahnhof. Die Linie 3 fuhr schon am 10. Mai 1897 vom Barfüsserplatz am Spalentor vorbei bis zum Ende der Missionsstrasse, die Verlängerung bis zum Haupteingang des Kannenfeld-Gottesackers wurde am 12. Juni 1906 eröffnet. Erst Jahrzehnte später wurde die Linie 3 bis zur Endstation verlängert.