basler stadtbuch cms
Christoph Merian Stiftung

Vom <Gleggliwagen> zum Plastiksack Basler Kehrichtabfuhr 1900-1986

Autor(en): Hans Peter Muster

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1986

https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/fa6e2100-d3ce-41e1-bbde-628730e366bc

Nutzungsbedingungen
Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform baslerstadtbuch.ch ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.
http://www.cms-basel.ch
https://www.baslerstadtbuch.ch

HANS PETER MUSTER

Vom ‹Gleggliwaage› zum Plastiksack Basler Kehrichtabfuhr 1900–1986

Am 12. Mai 1986 endete mit dem Verschwinden des Ochsner-Eimers aus dem Strassenbild nach 55 Jahren auch in der Stadt Basel jenes Kapitel des ‹Mistkübels›, das die Stadt Zürich schon am 1. März 1972 abgeschlossen hatte.

Rares Bildmaterial

Obwohl jede Art von Kehrichtbeseitigung für das hygienische Wohlbefinden einer Stadt von eminenter Bedeutung ist, zeigte sich nach ersten Recherchen bald, dass dieses staubige, übelriechende, mit Schwerstarbeit verbundene und noch heute wenig angesehene Gewerbe in Basel nie beschrieben und kaum jemals photographiert worden ist. So findet sich in keinem Band der zahlreichen Basiliensia auch nur eine einzige Abbildung des anekdotenumwobenen, auch in den amtlichen Schriftstücken so bezeichneten ‹Gleggliwaage›, jenes doppelspännigen Pferdefuhrwerkes, das in mehr als 70 Exemplaren hergestellt worden ist und während fast eines Jahrhunderts unüberhörbar zum Stadtbild gehörte. – Bei der Suche nach Bildmaterial verliefen zwei Aufrufe über Radio Basilisk ebenso negativ wie ein aufwendiges Stöbern in öffentlichen und privaten Archiven. Erst Appelle von Radio DRS 1 und von drei Regionalzeitungen förderten aus Privatbesitz diejenigen Abbildungen zutage, die nun als Unikate den vorliegenden Beitrag illustrieren.

Die Ära des Gleggliwagens

Demgegenüber war das Aktenstudium im Staatsarchiv ebenso amüsant wie die Lektüre der Kalendergeschichten J.P. Hebels. Da ist von Futterneid unter den Fuhrhaltern die Rede, da bitten notleidende kinderreiche Witwen um die gnädige Zuteilung eines Gleggliwagens, da ist die Geschichte von einem Fuhrmann, der soff, seine Frau verprügelte und seine beiden Gäule zu Skeletten abmagern liess, dort empört sich die ‹Gesellschaft gegen die Vivisektion› langatmig über die schwärende Wunde an der Hinterhand eines Zugpferdes, ohne freilich zu wissen, dass ein Veterinär dem Tier gerade deswegen Arbeit an der frischen Luft verordnet hatte, oder ein stadtbekannter Gynäkologe beschwert sich beim Departementsvorsteher energisch darüber, dass sich renitente Mistkübelmänner geweigert hätten, seinen ‹Hurenkübel› zu leeren. Nach einigen Pockenfällen in der Stadt verweigerten die Gemeinden Muttenz, Binningen und Birsfelden 1926 in einer konzertierten Aktion die Ablagerung von Basler Hausmüll, der schliesslich in der ausgebeuteten, im Besitze der Christoph Merian Stiftung befindlichen Kiesgrube beim Wolfgottesacker abgelagert werden durfte. Die Akten sprechen von Speiseöl- und Schokoladenschmuggel mit dem Gleggliwagen nach dem Elsass, von «Trunkenheit am Leitseil», von brennenden und stinkenden Deponien, von der unvermeidlichen Rattenplage; und einmal verlangte der rührige Verkehrsverein vergeblich, dass das ohrenbeleidigende Gebimmel abzustellen sei[1].

Mehrere Kehrichtverordnungen und Regie-

rungsratsbeschlüsse belegen, dass die Abfuhr des Hauskehrichts mit Pferdewagen schon im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts für den Stadtkern zwar gesetzlich geregelt war[2], doch lagerte städtischer Unrat noch um die Jahrhundertwende zu einem nicht geringen Teil in den Obst- und Weingärten der umliegenden alten Stadtgräben, er wurde in die Bachläufe und Gewerbekanäle von Gross- und Kleinbasel, vor allem aber in den Rhein geworfen. Von 1885 bis zum Ende des Pferdebetriebes im Jahre 1946 «hatten die Hausbewohner oder Dienstboten die nach Hausmüll und Geschirr- bzw. Glasscherben getrennten Abfälle in den Hausgängen, also *nicht* auf dem Trottoir, bereitzuhalten und sie beim Ertönen der Wagenschelle dem Wagenbegleiter, dem das Abholen in den Hausgängen und die Annahme von Trinkgeldern strikte verboten war (!?), zu *übergeben.* Hierauf mussten die geleerten Gefässe von den Hausbewohnern *sofort* wieder im Innern der Liegenschaft versorgt werden». Aus jener noch mit Dienstboten gesegneten Zeit stammt wahrscheinlich das köstliche Basler Rätsel:

«Im Morgengrau'n kommt er heran,
Glockengeläute verkündet sein Nah'n,
Staatsmänner begleiten ihn,
Holde Jungfrau'n bringen ihm Gaben hin,
Dann fährt er von dannen, von Wolken umhüllt,
Sagt an, was zeigt uns dies Bild?»

Noch bis 1937 umfasste diese regelmässige Abfuhr nur «alle Strassen und Plätze innerhalb der alten äusseren Stadtgräben» und nur jene der weniger dicht besiedelten «äusseren Stadt, insofern deren beidseitige Fassaden zu wenigstens einem Viertel angebaut waren». Alle übrigen Hausbesitzer hatten zwangsläufig selbst für die Kehrichtbeseitigung zu sorgen. So findet sich in § 11 der Kehrichtverordnung von 1937 zwar einerseits das Verbot, «Kehricht und andere Abgänge in Dolen, den Birsig und die Gewerbekanäle zu werfen», anderseits aber noch immer die Erlaubnis, «dass Kehricht nur an jenen Stellen in den Rhein geworfen werden dürfe, wo sich an den Böschungen Treppen befinden». Aber auch dort durften Abfälle «nur in das fliessende Wasser geschüttet und nicht am Ufer gelagert werden»[3]. (Im Kriegsjahr 1918 war diese Verordnung wegen der damals eingestellten Kehrichtabfuhr vollständig aufgehoben, und wie Jahrzehnte zuvor durfte bzw. musste der ganze Hausmüll wieder den Gewässern übergeben werden. Damals hatten die Behörden sogar die Birsigdolen auf dem Marktplatz ganztägig öffnen lassen!)

Ochsner-Automobil neben Gleggliwagen

Am 3. März 1931 beschloss der Regierungsrat die Einführung der staubfreien Kehrichtbeseitigung nach den beiden Patenten des Zürchers Jacques Ochsner. Dessen Patentanspruch beinhaltete, leicht fasslich formuliert, den Schutz einer Vorrichtung, bei welcher der Klappdeckel des einen Gefässes (Eimer), den Schiebedeckel eines anderen Gefässes (Wagen) dergestalt betätigt, dass eine staubfreie Entleerung zustande kommt»[4]. Was damals als zügige Modernisierung vorgesehen war, verzögerte sich in den folgenden Jahren durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges dann so sehr, dass die ausschliessliche Verwendung von Ochsner-Eimern erst am 13. September 1948 definitiv verordnet werden konnte[5]. Aus diesem Grunde standen während der langen Einführungszeit sowohl der nach dem Ochsner-System modifizierte Gleggliwagen als auch die ersten Ochsner-Automobile einträchtig nebeneinander im Einsatz.

Abb. 1. Gleggliwagen mit umlegbaren Segmentdeckeln, Originalzustand. Birsfelden um 1935.

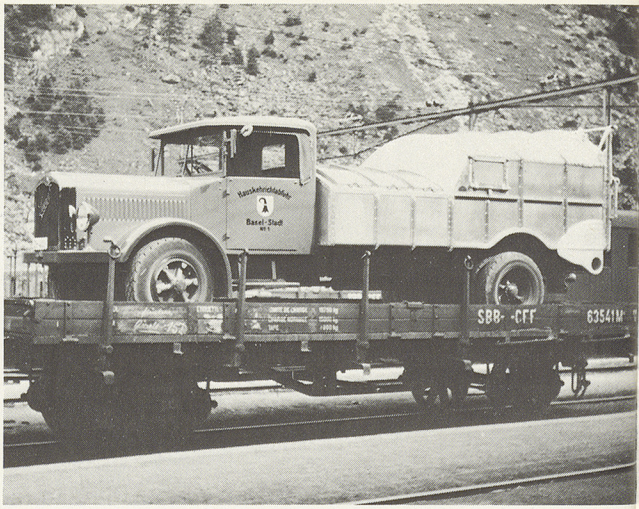
Abb. 2. Eigenhändige Kehrichtabfuhr durch Dr. Kurt Forcart und Rudolf Heusler-Veillon als Selbsthilfe während des Generalstreiks 1919.

1

2

3

4



5

6

Das Ergebnis der zähgeführten Lizenzverhandlungen mit Jacques Ochsner belegt jenen gutbaslerischen Sparwillen, der heutzutage im Aussterben begriffen scheint. Während der Erfinder in Zürich noch eine Lizenzgebühr von Fr. –.30 pro Einwohner verlangt und auch erhalten hatte, gelang es den sparsamen Basler Unterhändlern, Ochsners Pauschalforderung von 50 000 auf wohlfeile 12 000 Franken herunterzumarkten.
Die ersten, den Baslern angebotenen und zur Verhütung von Diebstahl fortlaufend numerierten Ochsner-Kübel standen anfänglich nur in vier Grössen zur Verfügung, von denen die drei kleineren auch mit mechanischem Deckelheber erhältlich waren (Abb. 7). Die ursprünglichen Preise betrugen:

Fassungsvermögen:	ca.	15	25	35	55 Liter
Preis per Stück	Fr.	9.05	11.35	13.35	18.85

Kessel mit mechanischem Deckelheber kosten entsprechend mehr.

Am 14. Januar 1933 bewilligte der Grosse Rat einen Betrag von Fr. 33 000.– zur «Ausrichtung einmaliger Staatsbeiträge an bedürftige Familien zur Ermässigung der Anschaffungskosten der Einheitskehrichteimer (System Ochsner)»[6]. In den Genuss dieser Zuschüsse kamen damals etwa 3500 Familien der Klasse A der Öffentlichen Krankenkasse mit Beiträgen von Fr. 5.– bis Fr. 6.– und etwa 4000 Familien der Klasse B mit solchen von Fr. 3.– bis Fr. 3.50.
Mit dem steigenden Wohlstand und der zunehmenden Kehrichtmenge erweiterte sich das Eimersortiment im Laufe der Jahre um die Grössen 22, 65, 70, 80 und 90 Liter, durch den Schlackeneimer von 150 l Inhalt und durch das häufig gekaufte 35 l-Modell ‹Silento›, dessen lärmerzeugende Stellen durch Kunststoffauflagen an Scharnier, Deckelinnenseite, Henkel und Bodenrand schallgedämpft waren. Gegen Ende der Ochsner-Ära standen zusätzlich zwei Kunststoffeimer von 22 und 28 l im Angebot. Seit ihrer Einführung liegt die Herstellung der metallenen Ochsner-Eimer im Sinne eines gesamtschweizerischen Monopols noch immer in den Händen der früher in Basel, heute in Nunningen niedergelassenen Blechwarenfabrik Gempp & Unold AG[7].

Umrüstung des Gleggliwagens und Reaktivierung im Zweiten Weltkrieg

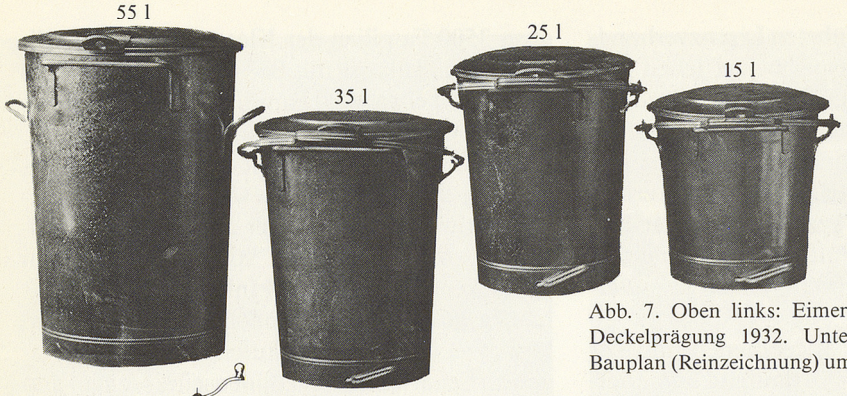
Schon vor der 1934 erfolgten Anschaffung der beiden ersten, benzinbetriebenen Kehrichtautomobile Nr. 1 und 2 mit einem Ochsner-Aufbau auf einem Saurer-Chassis und einem Stückpreis von Fr. 37 500.– waren 12 der vorhandenen Gleggliwagen modifiziert und dem neuen System angepasst worden[8]. Dies geschah durch die Ersetzung der bisherigen Giebeldächer mit den aufklappbaren hölzernen Segmentdeckeln (Abb. 1, 2 und 3) durch gewölbte Aufbauten mit Antikorodalschiebern des Systems Ochsner (Abb. 4). Die ersten Motorwagen (Abb. 5 und 6) wurden vom Hersteller als Rückkipper bezeichnet, da der Inhalt des Ladeteils durch ein drei- bis viermal bei 80° Neigung vorgenommenes Kippmanöver in den sog. Füllkasten am Heckteil des Fahrzeuges verlagert werden konnte. In Basel kursierten diese Motorwagen unter der in-

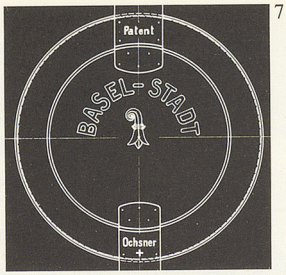
Abb. 3. Gleggliwagen-Unfall am Mühlenberg im Januar 1938.

Abb. 4. Modifizierter Gleggliwagen mit Antikorodalschiebern, System Ochsner, um 1933. Davor Wagnermeister Karl Layer-Wernli (links) und ein Arbeiter.

Abb. 5. Das Ochsner-Kehrichtautomobil Nr. 1, Baujahr 1934, nach seinem Verkauf an eine Tessiner Gemeinde im Bahnhof Airolo.

Abb. 6. Das Ochsner-Kehrichtautomobil Nr. 1 während des bei 80° Neigung vorgenommenen Kipp- bzw. Füllmanövers.





7

Abb. 7. Oben links: Eimer-Angebot 1932. Oben rechts: Deckelprägung 1932. Unten: ‹Grosser Kehrichtwagen›, Bauplan (Reinzeichnung) um 1920.

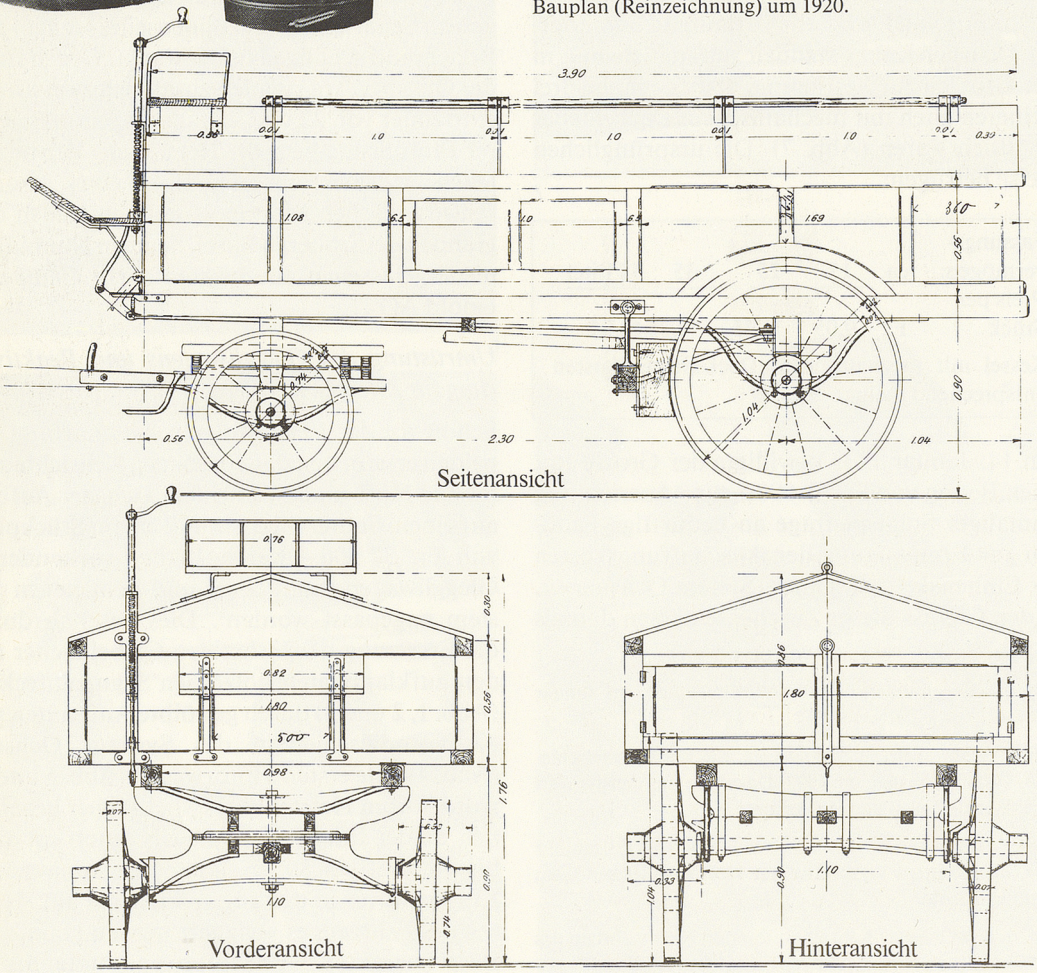


Abb. 8. Kehrichtabfuhr an der Florastrasse, um 1950.

8

ternen Bezeichnung ‹Seitenlader›, und deren strassenseitige Beladung galt als nicht ungefährlich. Diese Erkenntnis führte dazu, dass alle Nachfolgefahrzeuge, zu denen schon vor dem Krieg auch die beiden 7,5 t schweren Elektromobile Nr. 11 und 12 gehörten, als Rück- oder Hecklader konstruiert waren (Abb. 8).

Im Zweiten Weltkrieg wurde die bisher dreimalige Abfuhr 1940 auf zwei Touren pro Woche reduziert; am 1. Januar 1941 musste der Automobilbetrieb wegen Benzin- und Pneumangels gänzlich eingestellt und eiligst durch 34 Gleggliwagen ersetzt werden. Dies bedeutete, dass die bei 20 Gleggliwagenführern bereits ausgesprochenen Kündigungen widerrufen werden mussten.

Die im Werkhof Leimgrubenweg des Tiefbauamtes hergestellten und auch dort reparierten Gleggliwagen wurden als Staatsbesitz gut beleumdeten Landwirten und Fuhrhaltern im Kanton, in der angrenzenden Landschaft und im nahen Elsass gegen ein Depot von Fr. 150.– zur Verfügung gestellt und mussten von den Haltern, die mit Fr. 15.50 pro Fuhre entschädigt wurden, an ihrem Domizil «unter Dach» eingestellt, regelmässig mit ‹Karrensalbe› geschmiert und sorgsam behandelt werden. Jeden Morgen trafen diese Fuhrwerke, an die im Winter ein Schnappkarren für Asche angehängt war, sternförmig an vorbestimmten Treffpunkten in der Stadt ein, wo sie von städtischen Abfuhrmännern erwartet wurden und mit diesen zusammen von 07.00 bis 09.00 Uhr die Abfuhr besorgten. Nach 09.00 Uhr und meist nach einer Pause in

einer Quartierbeiz, verwandelten sich die ‹Mistkübelmänner› dann bis zum Feierabend wieder in Strassenwischer. Unter den rauhbeinigen Fuhrleuten befand sich von 1925–1946 als einzige Frau die noch lebende Kleinbäuerin Dora Baltisberger, deren Rosse ‹Mira› und ‹Lord› so gut mit der Tour vertraut waren, dass sich die auf dem Bock sitzende Lenkerin die Zeit mit Stricken vertreiben konnte[9].

Die Mülldeponien

Als Herkunftsorte der Gleggliwagenführer liessen sich die stadtnahen Dörfer und Höfe Arlesheim, Milchsuppe, Reinach, Burgfelden, Rankhof, Bottmingen, Sandgrube, Michelfelden, Kleinhüningen, Hegenheim, Münchenstein, Ruchfeld, Hüningen, St. Ludwig und Birsfelden ermitteln. Als Deponien dienten neben den privaten Ablagerungsplätzen der einzelnen Fuhrleute die stillgelegten Kiesgruben an der Allmendstrasse (Bäumlihofgrube), jene des Kieswerkes Simon jenseits der Landesgrenze zu Hegenheim – damals ‹Basler Mischthuffe› genannt, weiter die Gruben beim Wolfgottesacker, in Reinach, in der Rütihard, in der Au bei Münchenstein, in Muttenz, auf dem Birsfelder Sternenfeld und im Allschwilerwald. Zusätzlich fand Basler Hausmüll nach der kriegsbedingten Aussonderung von Knochen, Altmetall und Lumpen Verwendung als Kompost in den Familiengärten verschiedener Pflanzlandpächter-Vereine, in der Allschwiler Baumschule Ranfft und in den Gewächshäusern des Bässlergutes am Otterbach.

Nach der Inbetriebnahme der Kehrichtverbrennungsanlage im Jahre 1943 wurden sämtliche Kehrichtwagen, die übrigens noch bis ins Jahr 1944 auch an Samstagnachmittagen bis 17.00 Uhr die Abfuhr besorgten, nach dem Wasenboden umdirigiert, wo die Füllkästen der Gleggliwagen mühsam mit einer Handwinde in die Bunker gekippt werden mussten.

Am 1. Juli 1946 war die Vollmotorisierung abgeschlossen, nach 90 Jahren hatte für die restlichen 34 Gleggliwagen die letzte Stunde geschlagen. Je nach Zustand wurden diese altväterischen Fuhrwerke an umliegende Landgemeinden verkauft oder vernichtet. Der noch lebende Wagner des Tiefbauamtes erinnert sich, dass der letzte der dreizehn von ihm gebauten ‹Grossen Kehrichtwagen› noch einige Jahre in einer Remise herumstand und schliesslich demoliert wurde, ohne dass er jemals mit Kehricht in Berührung gekommen war[10].

Obwohl dem Ochsner-Eimer am 12. Mai 1986 die offizielle Funktion abgesprochen wurde, hat er in Basler Haushalten noch lange nicht ausgedient. Er wird weiterhin als billiger, langlebiger und hygienischer Plastiksackhalter in Küchenkombinationen, auf Terrassen, Balkonen und in Gärten gute Dienste leisten.

Beenden wir diese Reverenz an die Basler Mistkübelmänner und den Gleggliwagen mit der Anekdote jenes pressanten Wagenführers der Basler-Strassen-Bahnen, der zu einem gemächlich vor ihm herfahrenden Gleggliwagenfuhrmann wütend hinterherbrüllte: «Gang doch verglemmi ab de Schiine!» und die sackgrobe, aber zutreffende Antwort erhielt: «Halt doch duu dy Schnuure, der Gleggliwaage fahrt scho lenger als s Dram!»

Anmerkungen über die Quellen und Gewährsleute

1 Staatsarchiv, Bau-Akten H 13.
2 VO vom 31. März 1869 und RRB vom 24. Dez. 1891.
3 VO vom 27. Dez. 1890, Fassung vom 6. August 1937.
4 Patent No. 100 647 vom 20. April 1922.
Patent No. 141 472 vom 1. Oktober 1930.
5 Staatsarchiv BD-Reg. 1, A 902–905.
6 GRB vom 14. Januar 1933.
7 Fritz Gempp, pensionierter Direktor der Gempp & Unold AG.
8 Ratschlag vom 23. November 1933.
9 Dora Baltisberger im Ruchfeld.
10 Fritz Krieg, pensionierter Wagner des Baudepartements.