Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: 57 (2001)

Artikel: Kaiseraugst und die Rheinschifffahrt
Autor: Meyer, Marcel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-894645

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Kaiseraugst und die Rheinschifffahrt

Marcel Meyer

Zur Zeit der Römer lag rund 300 Meter unterhalb der damals einzigen Brücke über den Rhein ein Umschlaghafen. Güter, die aus dem Süden auf der Strasse ankamen, wurden auf Schiffe verladen, die talwärts fuhren. Ein weiterer Hafen befand sich an der Ergolzmündung.

Nach dem Zusammenbruch des römischen Reiches bedienten sich die Dorfbewohner der römischen Ruinen und bauten mit deren Steinen ihre Häuser. Sie arbeiteten als Schiffer, Fischer und Bauern. Um 1500 wurden an verschiedenen Orten Genossenschaften gegründet. Es entstanden die «Rheingenossenschaften». So waren Kaiseraugst, Herten und Grenzach zusammen eine Genossenschaft. Sie hatten den Zweck die Frachten gerecht zu verteilen. Es gab die Flosskehr- und Steinkehr- und Wochengefährtordnung. Am Hofe in Wien wurden ihnen verschiedene Privilegien zugestanden. So durften die Fischer von Kaiseraugst «Vom Stein» in Rheinfelden bis zur Kapelle in «Hüningen» die Fischerei ausüben. Nachdem das Fricktal 1803 dem Kanton Aargau zugeteilt wurde, bestätigte

Kaiseraugst: Stausee und Insel Gwerd.

der Kanton und das Grossherzogtum Baden im Jahre 1808 die Rechte der Genossenschaften. Jedoch im Jahre 1879 gab es eine neue Übereinkunft zwischen der Eidgenossenschaft und dem Land Baden und das bedeutete den Untergang der verschiedenen Genossenschaften, denn Artikel 1 lautete: Die Schifffahrt und Flossfahrt auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel soll jedermann gestattet sein. Sämtliche Alleinrechte zur Ausübung der Schiff- und Flossfahrt auf obiger Rheinstrecke der vereinigten Schiffmeisterschaft zu Gross- und Kleinlaufenburg und der Rheingenossen zwischen Säckingen und Grenzach sind aufgehoben.

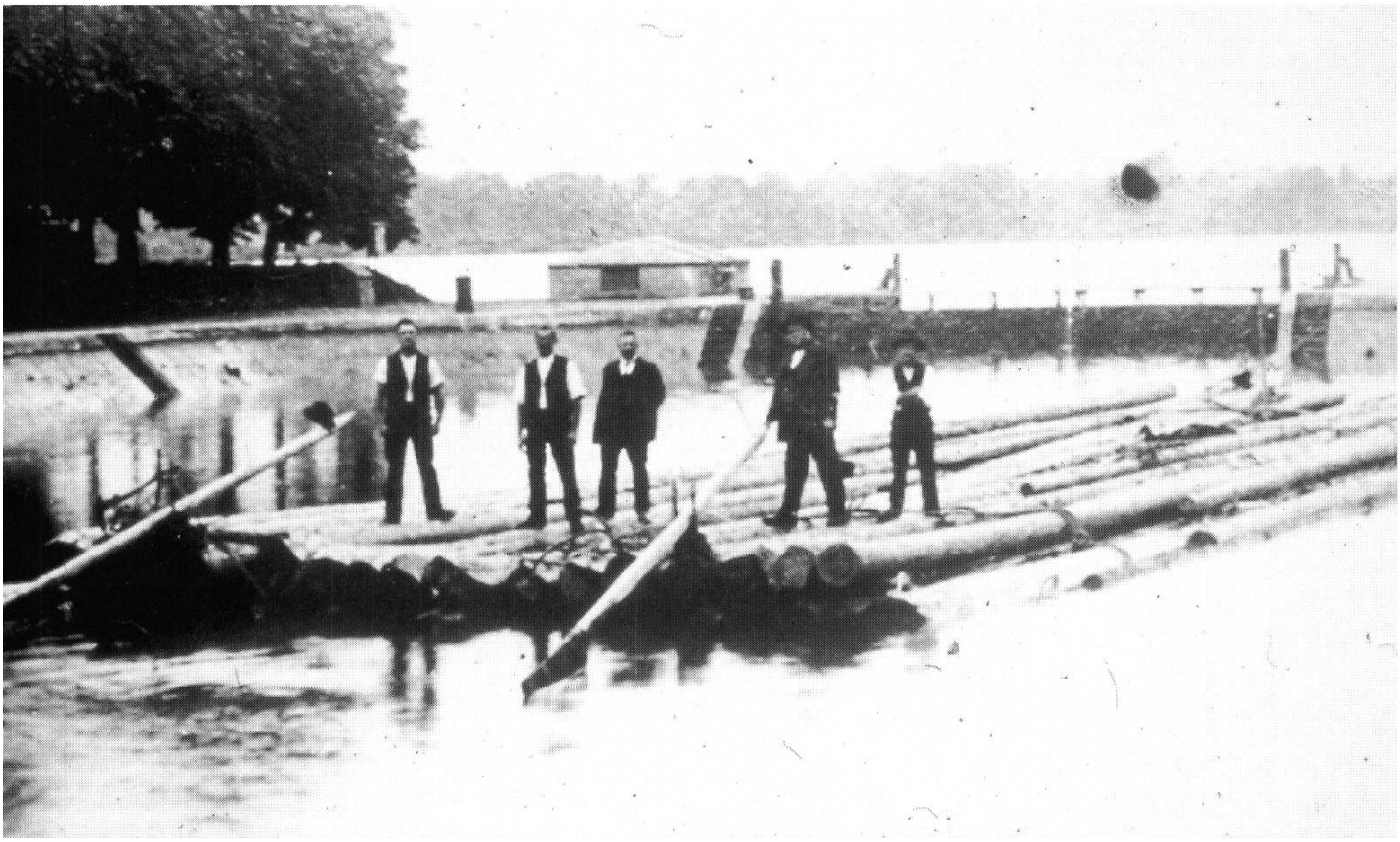
Die Fähre

Kaiseraugst besass seit alter Zeit eine Fähre. Die grossen Weidlinge verlangten viel an Muskelkraft. In einer alten Fährordnung ist festgehalten: Der Fährmann muss männlich, kräftig und hilfsbereit sein. Zudem soll er gute Orts- und Rheinkenntnisse besitzen und nicht dem Trunke ergeben sein.

Eine zweite Fähre besass der Bauer auf der Insel «Gwerd», um seine Ware und das Vieh auf das Festland zu bringen.

Die Rheinfähre war seit Generationen in den Händen der Familie Schmid. Im Jahre 1866 wurde eine Seilfähre erstellt. Im Untergeschoss des ehemaligen Zollhäuschens war die Winde zum Spannen des Tragseiles montiert. Im Obergeschoss war der Aufenthaltsraum für den Fährmann. Durch den Aufstau des Flusses um rund 6,5 Meter im Jahre 1912 durch das Kraftwerk

Das letzte Floss passierte am 27. Mai 1927 die Augster Schleuse.



Augst-Wyhlen verlor der Rhein viel von seiner Strömung. Ein Betrieb der Seilfähre war nicht mehr möglich. Das Kraftwerk Augst war jedoch in den Konzessionsbestimmungen gehalten, einen Rheinübergang zu gewährleisten. So kam eine Motorfähre in Betrieb. Das Fährschiff war aus Holz und mit einem Benzinmotor versehen und tat seinen Dienst bis 1935. Im gleichen Jahr kam eine neue Fähre aus Eisen mit einem Kermate-Benzinmotor zum Einsatz. Der letzte Fährmann Friedrich Schmid vom Gasthaus Sonne fuhr bis 1939, als der Betrieb infolge des Krieges eingestellt wurde. Beim Fährhaus war ein Klingelknopf und auf der deutschen Seite durch ein Kabel auf Rheinsohle ein zweiter als Fähreruf. In der Küche der «Sonne» war die Glocke um den Fährmann zu rufen.

Teile der Seilfähre taten noch lange Zeit ihren Dienst. Das Tragseil wurde vom Bauer Albert Schmid zur Einfriedung seiner Schafweide oberhalb der Fähre benutzt und die Welle der Seiltrommel, die gegen 200 Kilo wog, brauchte der Huf- und Wagenschmid Karl Thommen, als Amboss in den Boden betoniert, für seinen selbst konstruierten mechanischen Hammer. 1947 wurde der Fährbetrieb wieder aufgenommen und als Fährmann amtete Albert Schauli (1888-1964), Bauer und letzter Berufsfischer. Doch bald zeigte es sich, dass das Schiff den steigenden Passagierzahlen nicht mehr gewachsen war, kamen doch pro Monat rund tausend Personen über den Rhein. Das Kraftwerk Augst liess deshalb bei der Stahlbaufirma Lais in Basel ein neues Schiff bauen. Mit einer Länge von 14 Metern

Rheinpartie mit Fährhaus

und einer Breite von 3,20 Meter wurde es von einem luftgekühlten Deutz-Diesel von 60 PS angetrieben. Nun konnten die Passagiere bei schlechtem Wetter im gedeckten Teil die Überfahrt verbringen und ihre BMW-Zündapp- und Horexmotorräder mitführen. Zudem war das Schiff als Mehrzweckfahrzeug gebaut. Mit wenig Tiefgang, einer abnehmbaren Kabine, Schlepphaken und Schleppbügeln versehen, konnten die mit Baggergut aus der Ergolz beladenen Kähne geschleppt werden. 1956 gab Albert Schauli altershalber den Beruf als Fährmann auf und das Kraftwerk Augst-Wyhlen übernahm den Betrieb. Durch den Umbau des Kraftwerk Augst 1991-94 entstand ein Übergang über das Wehr, der bald rege benutzt wurde und den Betrieb der Fähre überflüssig machte, denn das ganze war auch eine Kostenfrage. Doch die lange Tradition der einzigen Motorfähre im Kanton konnte man nicht einfach vergessen. Es wurde unter der Federführung der Ortsbürgergemeinde Kaiseraugst und den Gemeinden Wyhlen, Herten und Rheinfelden/Baden ein Trägerverein gegründet. Am 31. März 1995 ging die Fähre zum Preis von einem Franken an die Trägerschaft und am nächsten Tag wurde der Betrieb weitergeführt. Durch Vermittlung von Herrn Kesselring «spendeten» die Kraftübertragungswerke Rheinfelden einen neuen Volvo-Diesel von 100 PS. Heute wird die Fähre von Ausflüglern und Spaziergängern benutzt. Ausserhalb der Betriebszeiten wird das Schiff, mit Sitzplätzen für dreissig Personen, immer mehr von Vereinen und Privaten für Rundfahrten zwischen Kaiseraugst und Rheinfelden, gemietet.

Motorfähre
Kaiseraugst-Herten

Die Personenschifffahrt

Nach Kriegsende wurden die Personenfahrten von Basel nach Rheinfelden wieder aufgenommen. Es wurden neue Schiffe angeschafft: 1925 die «Rheinfelden», 1933 der «Rhy-Blitz» und 1938 die «Strasbourg». An schönen Wochenenden kamen noch die Schlepper «Vogel Gryff» und «Lällekönig 1» für den Personenverkehr zum Einsatz. Doch wieder machte ein Krieg der Schifffahrt ein Ende. Nach Kriegsende musste zuerst das Wehr Märkt des Kraftwerkes Kembs repariert werden, da es 1944 bombardiert wurde und die Schiffe in Basel auf dem Trockenen lagen. Nachdem die Fahrten wieder aufgenommen wurden, zeigte es sich nach und nach, dass die Personenschiffe den Ansprüchen nicht mehr genügten. Es waren «Schönwetterschiffe» und die Passagiere blieben bei kühlem Wetter aus. 1970 kam die «Stadt Basel» zum Einsatz und 1980 kamen die Schiffe «Lällekönig» und «Basler Dybli» dazu. Als letztes Schiff kam 1992 die «Christoph Merian».

Als Funk und Radar noch unbekannt waren, wurden in der christlichen Schifffahrt die Signale mit der Schiffsglocke oder der «Fleute» (Schiffshorn) gegeben. Vom Ufer rief man den Schiffen ein «allzeit gute Fahrt» zu. Heute ist das in Vergessenheit geraten. Jedoch Robi Liniger, lange Jahre Kapitän auf der «Rheinfelden» und heute auf dem «Lällekönig», kommt kurz vor dem Ablegen aus dem Steuerhaus und läutet die Glocke: dingdingding: Gott mit uns. Es ist schön, dass er an diesem alten Brauch festhält.

Personenboote in der Schleuse Augst

Die Frachtschifffahrt

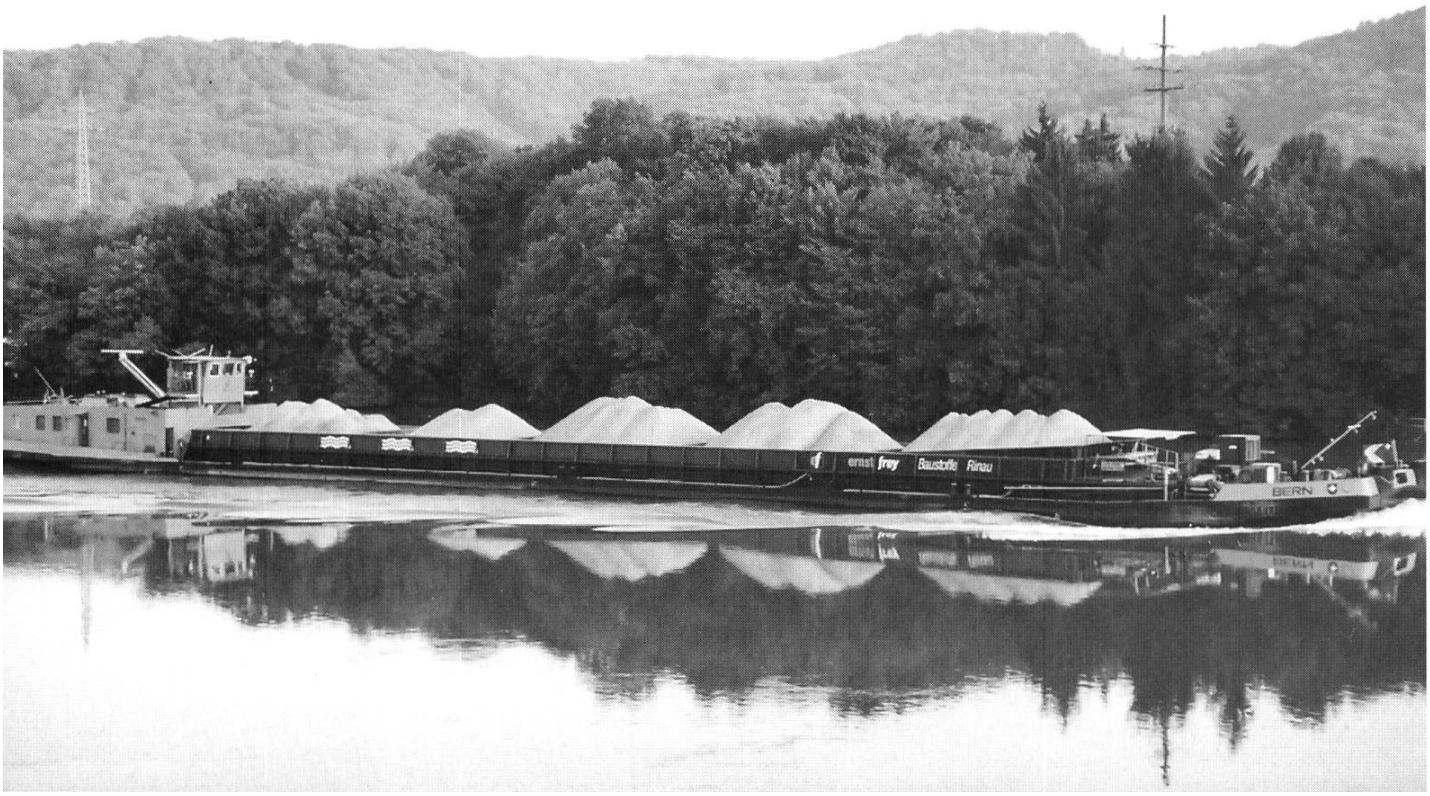
Anfangs der dreissiger Jahre entstand der Umschlaghafen in Badisch-Rheinfelden. Neben den industriellen Gütern wurde hauptsächlich Tonerde und Kohle gefahren. Doch hat der Hafen einen Nachteil, denn sämtliche Fracht muss mangels eines Geleiseanschlusses mit Lastwagen durch die Stadt gefahren werden.

1966 erstellte die Klingentalmühle Basel für das Werk Kaiseraugst eine Anlegestelle, die mit einem Saugrohr zum Löschen des Getreides ausgerüstet wurde. Anfänglich wurde die Fracht mit Kanalpenichen gebracht, das sind französische Kanalschiffe von 38 Metern Länge und 5 Metern Breite, die rund 400 Tonnen laden konnten. Meist war ein Ehepaar zugleich Eigner der Schiffe und sie wechselten sich im Fahren ab. Doch die Schiffe waren für den Rhein meist untermotorisiert. Heute wird das Getreide auf Frachtschiffen von 90 Metern Länge und mit 1200 Tonnen Fracht transportiert.

1992 erstellte die Firma Frey für das Kies- und Betonwerk Rinau eine Anlage zum Löschen von Sand und Kies. Dreimal pro Woche kommt die MS BERN von Friesenheim im Elsass und bringt pro Fahrt rund 2000 Tonnen Material. Kürzlich konnte Kapitän Johan Harms mit seiner Crew ein Jubiläum feiern: 1,5 Millionen Tonnen Kies und Sand führten sie nach Kaiseraugst.

Das Schiff mit zwei mal 600 PS ist mit Silos versehen, unter denen ein Förderband läuft und das Material auf das landseiti-

MS Bern mit 2000 Tonnen Kies auf Bergfahrt.

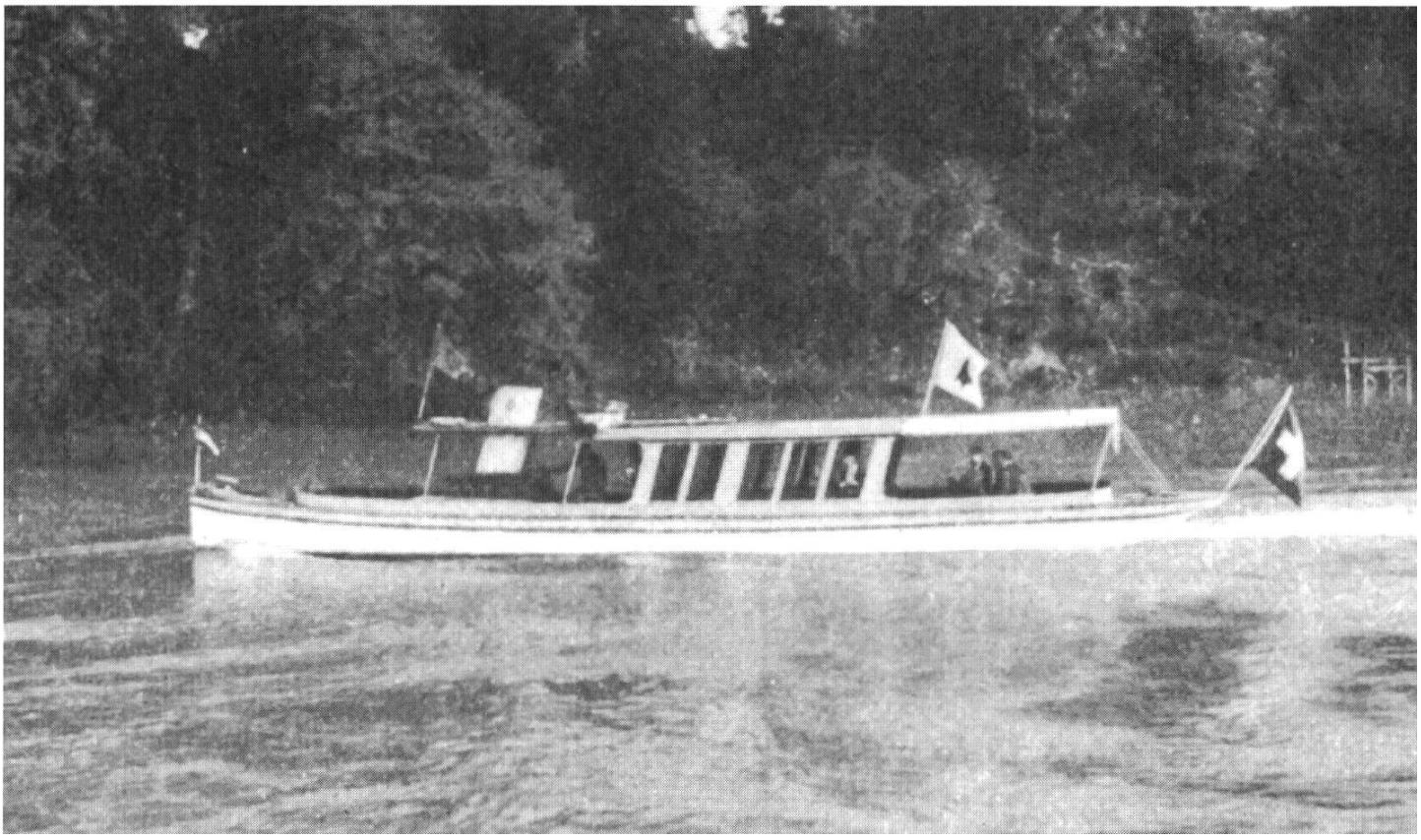


ge Band befördert und, wie bei der KLIBA, unter der SBB Linie durch direkt in die Silos verteilt. Wenn man bedenkt, wieviele Lastwagen dazu nötig wären, kommt man unweigerlich zum Schluss, dass das Schiff das umweltfreundlichste Transportmittel ist.

Die Schiffswerft

Im Jahre 1898 ging als erstes Kraftwerk Rheinfelden/Baden ans Netz. In den Jahren 1908 bis 1912 erstellte der Kanton Basel-Stadt das Kraftwerk Augst. In der Konzession war die Auflage enthalten, eine Schleuse von 38 x 8,5 Meter zu bauen, um den Holzflössen die Durchfahrt zu ermöglichen. Durch die Intervention des 1904 in Basel gegründeten Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (VSOR) wurde eine Schleuse von 85 x 12 Meter erstellt. Dies ermöglichte den Schiffen, von Basel weiter bis nach Rheinfelden zu fahren. Ab 1913 führte der VSOR regelmässige Personenfahrten nach Rheinfelden durch. Dafür wurden der Seitenraddampfer «Mülheim am Rhein», der Tunnelschraubenschlepper «Fendel 15» und das siebzehn Meter lange Peilboot «Rudolf Gelpke» eingesetzt. Ingenieur Gelpke war ein eifriger Verfechter der Hochrheinschifffahrt. Schon damals bestanden Pläne für die Weiterführung zum Bodensee sowie über die Aare und Juraseen in den Genfersee und die Rhone. Doch der Ausbruch des ersten Weltkriegs brachte die Angelegenheit zum Stillstand. Nach Kriegsende zog die Konjunktur an, Schiffsraum war Mangelware. Vermutlich bewog

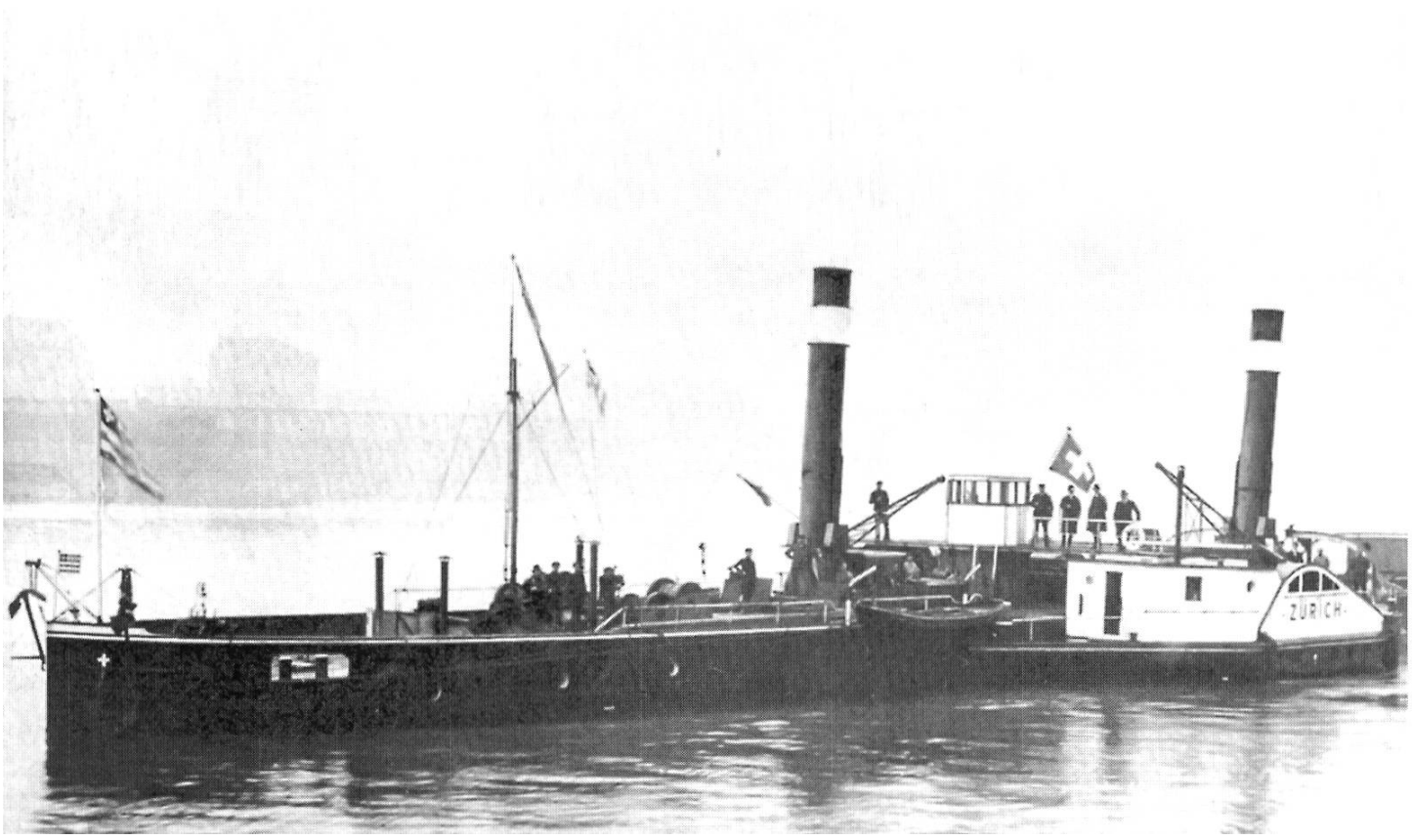
Peilboot «Rudolf Gelpke»



dieser Umstand die im Stahl- und Kesselbau tätige Firma Albert Buss & Cie. in Basel, in den Schiffbau einzusteigen. Im Oberwasser des Kraftwerks Augst, an der Stelle des heutigen Campingplatzes, wurde eine Werft errichtet. Den Ausschlag gaben auch das ruhige Wasser des Stausees und die unmerklichen Pegelschwankungen. 1919 wurde eine Querhelling errichtet, die so ausgelegt war, dass auch Schiffe für Umbauten und Reparaturen an Land geholt werden konnten. Zwei Portalkrane, Rollwagengeleise und einige Baracken kamen dazu. Die Einzelteile der Schiffe wurden im Werk Pratteln der Firma Buss hergestellt und auf der Werft montiert. Der erste Auftrag kam von der im gleichen Jahr gegründeten Schweizer Schleppschifffahrtsgenossenschaft in Basel. Sie bekam bald den Kurznamen «Schleppi» und behielt ihn auch, nachdem 1938 aus der Schleppi die Schweizerische Reederei AG wurde.

Eine erste Serie von vier Frachtkähnen wurde gebaut. Sie waren 65 Meter lang und 8 Meter breit. An Bug und Heck befand sich je eine einfache Wohnung. Das Steuerrad war waagrecht und hatte einen Durchmesser von rund zwei Metern. Hydraulik kannte man nicht und der Nierenschläger genannte Haspel wie auch das Ankerspill erforderten einiges an Kraft. Die Kähne wurden 1920 von Stapel gelassen und erhielten die Namen Wiese, Birs, Ergolz und Sisseln. Das nächste Schiff für die Schleppi war der von Escher-Wyss konstruierte Seitenradschlepper «Zürich». Das Schiff wies eine Länge von 65 Metern und eine Breite von 17 Metern auf. In nur sechs Wochen wur-

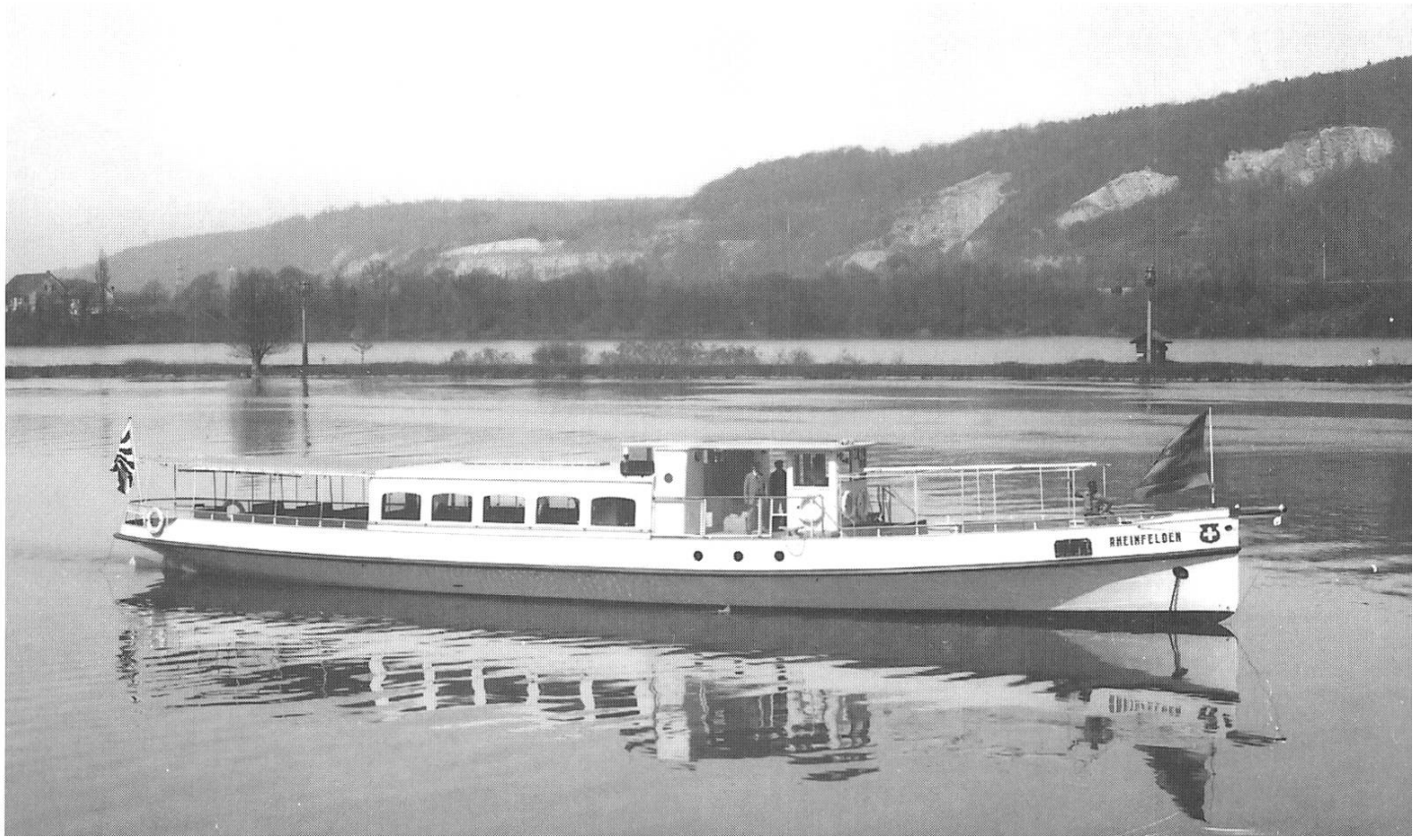
Räderboot «Zürich» 850 PS, 1921 in Augst erbaut.



den für die Zürich 125'000 Nieten verarbeitet. Ausgerüstet mit zwei Dampfturbinen betrug die Leistung 850 PS. Bedingt durch die Schleusenmasse wurde nur der Rumpf geschleust und unterhalb bei der Kraftwerkinsel Antriebswellen, Schaufelräder und Radkasten montiert. Das Schiff wurde 1937 umgebaut und mit drei Dieselmotoren von zusammen 2400 PS ausgerüstet. Es versah seinen Dienst bis 1970 und wurde dann abgewrackt, nachdem es seit 1923 ständig als Schlepper, zuerst auf der Strecke Strassburg-Basel und später im Gebirge (Rheinstrecke zwischen Bingen und St. Goar), tätig war.

Eine zweite Serie von vier Frachtkähnen für die Schleppi wurde gebaut. Sie erhielten die Namen Linth, Limmat, Glatt und Töss. Später wurden diese Kähne zu Selbstfahrern umgebaut, wurden mit Dieselmotoren, anderen Aufbauten und neuen Namen versehen. Ein weiterer Auftrag kam von der BRAG, der Basler Rheinschifffahrts AG: Das Personenschiff Rheinfelden. Mit den Massen 31.40 x 5.30 m und mit zwei Sulzer Dieselmotoren von je 80 PS bestückt, war es für 250 Passagiere ausgelegt. Doch beim Stapellauf im Jahre 1925 geschah das Unerwartete. Das Heck schwamm zu hoch und die Propeller saugten Luft, das Ruder reagierte kaum. Nach dem Motto: «Für einen Ingenör ist nichts zu schwör» wurden in aller Eile Ankerketten und Eisenstücke im Heck verstaut und später durch Beton ersetzt. In den Jahren 1947 und 1954 wurde das Schiff umgebaut und hatte zuletzt eine Länge von 41.60 m und eine Breite von 6.20 m. Angetrieben wurde es von zwei GM-Dieselmotoren

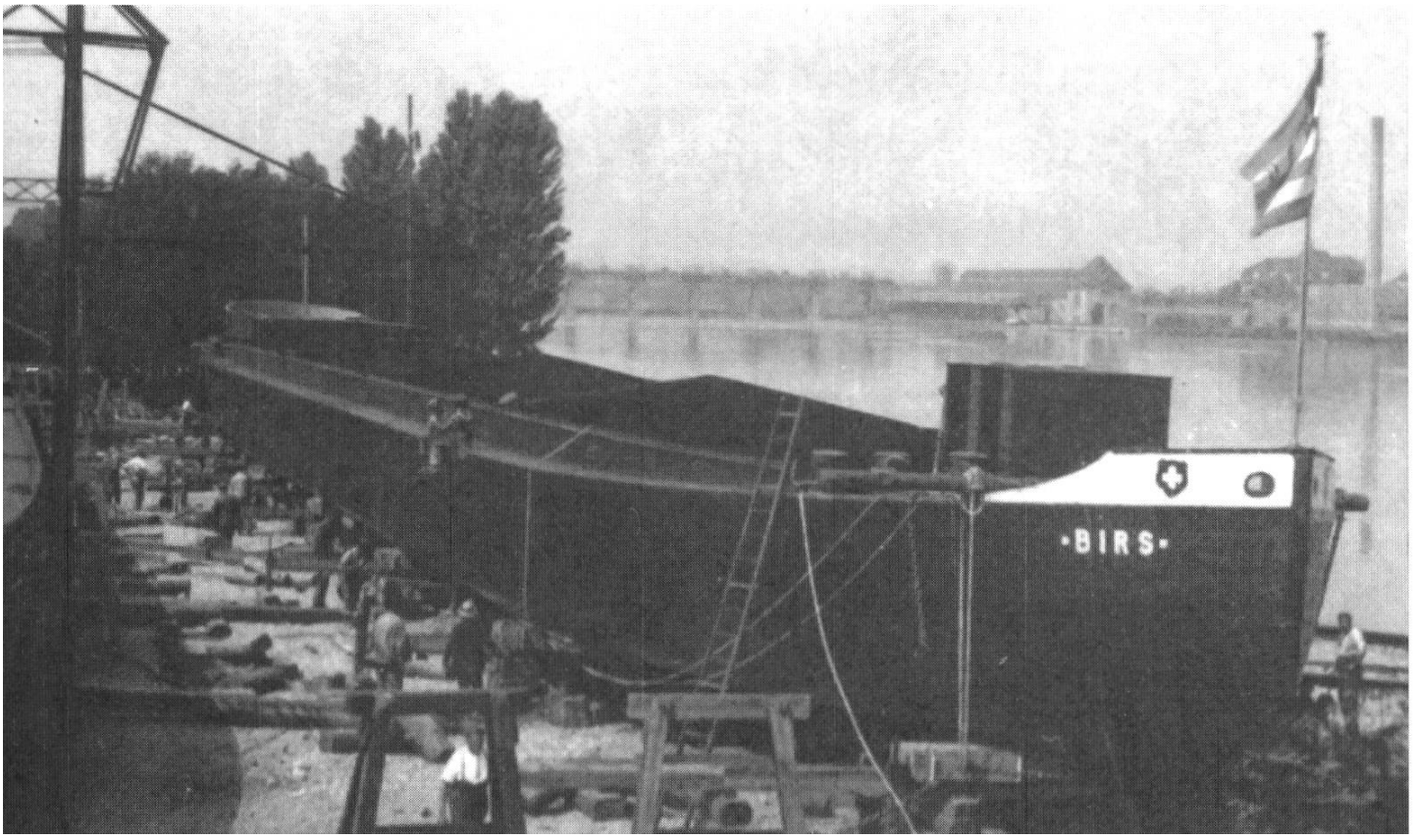
Die Ur-Rheinfelden mit Ballast nach dem Stapellauf 1925.



mit je 270 PS Leistung und bot 600 Passagieren Platz. Heute fährt das Schiff unter dem Namen Schloss Munzingen in Breisach. Neben verschiedenen Umbauten und Reparaturen an Schiffen baute die Werft auch einige Kanalpenichen. Weil unterhalb des Kraftwerks Augst kein weiteres Staugebiet vorhanden war, kam es oft vor, dass der Rhein Niedrigwasser führte. Teilweise konnte nur während 160-180 Tagen im Jahr nach Basel gefahren werden. Dann wurde die Fracht in Strassburg auf Penichen verladen und über den Rhein-Rhonekanal und den Hüningerkanal nach Basel gefahren.

Mein Grossvater arbeitete als Zimmermann auf der Werft. Ihm zugeteilt waren vier Handlanger. Zusammen bauten sie die Strau (Boden im Laderaum) aus dicken Eichenbohlen ein. Das saubere Einpassen verlangte viel Handarbeit. Waren keine weiteren Holzarbeiten anstehend, mussten sie zeitweise beim Nieten helfen. Die Holzwürmer waren dann den Nietenbratern unterstellt. Das wiederum waren Schmiede, die auf portablen Essen die Nieten glühten. Diese Arbeit erforderte viel Routine, denn die Nieten mussten weisswarm sein und durften nicht anbrennen. Hatten sie die richtige Temperatur, nahm sie der Schmied aus dem Feuer und warf sie mit der Zange dem Arbeiter zu, der sie mit dem Lederhandschuh auffing und in das vorgebohrte Loch steckte. Mit dem Döpper, einem Hammer mit einer Aussparung für den Nietenkopf, hielt er sie fest, während auf der andern Seite die noch rotwarme Niete mit dem Presslufthammer verstemmt wurde. Durch das Erkalten der Niete

Auf einer zu diesem Zwecke errichteten Montage-Werft in Augst baute die Firma Buss AG Rheinkähne von 800 t Fassungsvermögen.



zog sich das Eisen zusammen und dichtete die Planken. War das Schiff fertig vernietet, wurde eingesalbt.

Die Pinsel von der Grösse eines Besens wurden in heisses Steinkohlenteer getaucht, wobei sie ein ansehnliches Gewicht bekamen und die Innenseite einmal und die Aussenseite dreimal damit eingestrichen. Gangbord, Tennebaum und andere Aufbaute hingegen wurden dreimal mit gekochtem Leinöl gestrichen. War alles fertig kam der Maler vom Kraftwerk, um als Nebenerwerb nach Feierabend die Schriften anzubringen.

Im Jahre 1929 war der Rhein zugefroren. An Arbeit an den Schiffen war nicht zu denken. Zudem machte sich die Rezession bemerkbar. Anfangs der Dreissiger Jahre wurde einigen badischen Arbeitern gekündigt, sie hätten zuviel Propaganda für einen gewissen Politiker gemacht. Die Werft serbelte dahin. 1935 kam das endgültige Aus. Brauchbare Teile wurden demontiert, der Rest, unter anderem die Helling und die Geleise, liegengelassen. Eine Baracke wurde von der Schützengesellschaft gekauft, demontiert und als Schützenhaus beim Schiessstand wieder aufgebaut. Eine andere funktionierte ein Bauer zu einem Bienenhaus um.

Die Kleinschifffahrt

Unter diesen Begriff fallen Motor-, Segel- und Ruderboote. Im Staugebiet des Kraftwerk Augst sind rund 140 solche Boote registriert. In der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung und in der Patentverordnung ist dies klar definiert: Kleinschiffe sind Boote von max. 15 Metern Länge und max. 12 Passagieren und dürfen nicht kommerziell genutzt werden. Boote zwischen 15 und 25 Metern gelten ebenfalls als Kleinschiffe, brauchen hingegen zum Fahren das Sportpatent. Während für Längen bis 15 Meter der Motorbootführerschein genügt, muss das Sportpatent alle drei Jahre erneuert und ärztlich bescheinigt werden. An Vereinen sind vorhanden: Basler Ruderclub, Ruderverein Rheinfelden/Baden, Basler Segelclub, Prattler Segelclub, Wassersportfreunde Rheinfelden e.V., Bootsclub Rheinfelden und Bootsclub Augst. Die Kaiseraugster Bootsbesitzer sind nicht organisiert und das zeigt sich auch darin, dass Kaiseraugst nie einen Pontonierfahrverein hatte, wie alle anderen Gemeinden. Dass die Kleinschifffahrt enorm zugenommen hat zeigt sich auch in der Statistik der Schleuse Augst. In der Zeit vom 31. März 1998 bis 1. April 1999 wurden in der Berg- und Talfahrt geschleust: Personenschiffe 593, Frachtschiffe 690, Kleinschiffe 517, Total 1900.

NAVIGARE VIVERE EST

Folgende Seiten: Auszug aus der Geschichte der alten Schiffergesellschaften genannt Rhein-Genossenschaft und Laufenknechte von J. Vetter, 1864.

1) Mumpfer und Kaiser-Augster Fährordnung.

(Acten des Bezirks-Amts Säckingen.)

Wir Präsident und Rath des Kantons Aargau thun kund hiermit:

Daß Wir über die künftige Benutzung der bisherigen Rheinüberfahrten zu Mumpf und Kaiseraugst, sowohl in Hinsicht der Landesherrlichen Rechte als der öffentlichen Polizeiaufsicht und der diesfalls bestehenden weitern Verhältnisse folgende Fährordnung festgesetzt und verordnet haben.

§. 1. Die beiden Rheinfähren zu Mumpf und Kaiser-Augst, die schon von Alters her da bestehen, sind hiermit bestättiget.

§. 2. Die Fähre zu Mumpf ist nach dem Dorfbriefe der Gemeinde Mumpf vom Montag nach St. Simon und Judas 1535 ein Eigenthum derselben, jene zu Kaiseraugst gehört den alldort wohnenden Schiffern.

§. 3. Dem Eigenthumsrechte gemäß ist die Gemeinde Mumpf befugt, die Fähre zu verpachten, doch nicht auf kürzere Zeit als auf ein Jahr, nicht auf längere als auf zwei Jahre.

Vier Wochen vor Umlauf einer Pachtzeit kann wieder zu einer neuerlichen Verpachtung geschritten werden.

§. 4. Indeßen mag auch die Kehrordnung zwischen den Schiffern zu Mumpf, die zur Fähre als Antheilnehmer stehen, beobachtet werden. Unter den Schiffern zu Kaiseraugst ist diese Kehrordnung von jeher üblich gewesen, und sie mag auch da fortgeführet werden.

§. 5. Da indeßen aber nicht alle Schiffer zur Fähre tretten, und daran Antheil nehmen mögen, so sollen alljährlich die Schiffer sowohl in der Gemeinde Mumpf, sobald deren Fähre nicht verpachtet ist, als in der Gemeinde Kaiseraugst, binnen der ersten sechs Tage des Monats Jänner von dem Gemeindeamann zu einer Zusammenkunft, bei welcher derselbe den Vorsitz führt, zusammenberufen werden. Der Zweck dieser Versammlung kann kein anderer sein, als in Kenntniß gesetzt zu werden, welch taugliche Schiffer für das laufende Jahr die Fähre übernehmen, welche neu hinzu — oder austretten wollen. Die Namen derjenigen, welche zur Fähre stehen, sind ordentlich, und zwar nach den Buchstaben des Alphabeths zu verzeichnen, und nach der Namensordnung soll jeder Tag- oder Wochenweise zur Fähre tretten.

§. 6. Der Tag für den Fähr fangt an, wann die Morgenglocke geläutet, er hört auf, wann mit der Glocke des Kirchthurms das Abendzeichen gegeben ist.

§. 7. Jeder, der in der festgesezten Ordnung an das Fähre tretten muß, wird von Morgen bis zum Feuerabend sich an demselben, oder doch in dessen Nähe, daß er den Ruf: „Hohl" jedesmal vernehmen kann, befinden. Kehrt der Fähr zur Abendzeit nach Haus, so soll der Weidling die Nacht hindurch angeschloßen gehalten werden.

§. 8. Auf den Ruf soll die Fahrwache sogleich den Nachen oder Weidling betreten, und an das jenseitige Ufer fahren, um diejenigen Personen, so an das entgegengesetzte sich übersetzen laßen wollen, aufzunehmen.

§. 9. Läßt der Fähr auf sich eine halbe Viertelstunde warten, so verfällt er für das erstemal in eine Buße von zween Franken, das zweyte von vier, und das drittemal von sechs Franken, nebst Verlurst des Fahrenrechts.

§. 10. An den Fähren zu Mumpf und Kaiseraugst sollen Landesfremde, ganz unbekannte, am wenigsten verdächtige Personen, nie in den Nachen aufgenommen und über den Rhein geführt werden, weder vom linken zum rechten, noch vom rechten zum linken Ufer; denn diese Fähren sollen ihrer Bestimmung nach, nur zur Bequemlichkeit der Anwohner des Rheines dienen.

§. 11. Welcher Fähre eine landesfremde Person über den Rhein führt, soll für den ersten Uebertretungsfall 4 Franken Buße, für den zweiten 8 Franken, und für den dritten 10 Franken Buße bezahlen, und seines Fährrechts verlustig seyn.

Wenn aber eine verdächtige Person und zulezt ein gefährlicher Mensch bei einer Rheinfähre übersezt wird, so unterliegt der Schiffer einer schärfern Strafe, welche nach Umständen über ihn verhängt werden soll.

§. 12. Die Bußen, welche zehen Franken nicht übersteigen, verhängt der Gemeinderath, unter welchem der Frevler steht, sie sollen der Gemeindearmenkasse zufallen, mit Ausnahme des Drittels so dem Anzeiger — dem Verleider gehört.

§. 13. Zur Ueberfahrt sollen die Fähren eines guten und geräumigen Weidlings, in welchem mehrere Personen ohne Gefahr aufgenommen werden können, sich bedienen, ihr Geschirr oder Fahrzeug muß in gutem Stande, und immer, während der Fährwoche ein Weidling bereit sein. Alle Abende soll ferner der Weidling gereiniget werden. Hierauf haben die betreffenden Gemeindsräthe vorzüglich die Hr. Ammänner, mit aller Sorgfalt zu sehen und zu wachen.

§. 14. Bey großem Wasser genügt es, zumal an der Fähre zu Kaiseraugst an einem einzigen Fahrmanne nicht, sondern es werden zween erfordert, die dann mitsamen die Fährwache halten sollen.

§. 15. Ist der Rhein zu sehr angeschwollen, daß Gefahr bei der Ueberfahrt ist, so soll die Fähre ganz in Ruhe stehen.

§. 16. Die Taxe für die Fähren wird folgendermaßen festgesetzt:

a. bei kleinem und mittlern Rhein zalt die Person ohne Unterschied einen halben Bazen,

b. bey großem Rhein einen Bazen; mehr zu fordern sei der Fähr nie berechtigt, ausgenommen bei gar großem Rhein, wenn zween Fähre erfordert werden, ein und einen halben Bazen.

§. 17. Derjenige, der einer Ueberforderung schuldig wird, soll

mit einem Franken für das erstemal, mit zween für den zweiten Uebertretungsfall, und mit vier Franken für den dritten nebst Verlurst des Fährrechts bestraft werden.

§. 18. Die Fähren, so lang sie an dem Fahr sind, stehen als solche nicht unter dem Mayengerichte, sondern unter der ordentlichen Polizeiobrigkeit, und werden von dieser, so bald sie sich ein Vergehen zu Schulden kommen laßen, abgewandelt.

§. 19. Diesem Grundsatze gemäß haben sie daher alle von der Polizeiobrigkeit an sie ergehenden Aufträge und Verordnungen gewißenhaft und ohne Aufschub zu befolgen.

§. 20. Diese Fährenordnung soll alle Jahre binnen der ersten sechs Tagen des Monats Jänner in den Gemeinden Mumpf und Kaiseraugst verkündet werden.

Gegeben in Arau den 28. Dezember 1810.

Der Präsident des kleinen Raths
(L.S.) Hünerwadel
durch den Staatsschreiber
Tschudi Rathsschbr.

(Durch Verfügung des Directoriums des Wiesenkreises zu Lörrach vom 4. Februar 1811 Nr. 971 wurde gegen diese Fährordnung, da solche lediglich auf Ordnung abzweckt, nichts erinnert.)