# Rheinschifffahrt Basel-Rheinfelden bis 1914

Autor(en): **Hofer, Rudolf**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rheinfelder Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **72 (2016)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-894954

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Rheinschifffahrt Basel–Rheinfelden bis 1914

Rudolf Hofer

## Vorgeschichte

Zwischen dem rechtsrheinischen Städtchen Mülheim am Rhein (heute ein Stadtteil von Köln) und dem linksrheinischen Köln bestand bis vor 150 Jahren eine einzige Brücke. Wohl existierten Dampfschiffe, aber sie dienten vor allem dem Gütertransport. Im Jahre 1867 gründete der Mülheimer Kaufmann Christoph Musmacher (1808-1884) ein Schifffahrtsunternehmen *«zwecks Einrichtung und Betreibung einer Lokalfahrt zwischen Köln und Mülheim»*. Es waren kleine Raddampfer, und zwar sogenannte Glattdeckschiffe ohne Oberdeck, im Unterschiff vorne und hinten je eine Kajüte. Sie hatten ein ungefähres Fassungsvermögen von 350 Personen. Zwischen Mülheim und Köln fuhren sie alle 15 Minuten und wurden von den Bewohnern liebevoll «Müllemer Böötche» genannt.

Für seine Schiffe erhielt Ch. Musmacher die Genehmigung, zwischen Srassburg im Elsass und dem Meer zu verkehren. Die Flotte wurde auch nach seinem Tode weiter ausgebaut und hatte sich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges aus einem Lokalschifffahrtsbetrieb zum grössten Unternehmen dieser Art auf dem ganzen Rhein entwickelt.

Ein «Müllemer Böötche» vor dem Basler Münster

Rudolf Gelpke (1873-1940) aus Basel bewies 1904, dass auch der Oberrhein von Strassburg bis Basel mit Dampfschiffen befahrbar war. Auf seine Anregung hin wurde der Hafen St. Johann gebaut. Neben dem Gütertransport fuhren ab 1907 auch Personendampfschiffe von Basel nach Köln. Eingesetzt wurde die «Christoph Musmacher» des Mülheimer Schifffahrtsunternehmens.

Dieses Glattdeckschiff wurde 1887 bei Escher, Wyss & Cie in Zürich gebaut. Es war rund 44 m lang und 5 m breit und konnte bis 500 Personen aufnehmen. Bemannt war es mit zwei Matrosen, einem Maschinisten und einem Heizer.

Am 24. November 1912 kollidierte das Schiff mit einem holländischen Frachter, dessen Kapitän für seine rüpelhafte Fahrweise berüchtigt war. Der Güterdampfer war überladen und die Positionslichter verdeckt, somit am Abend nicht sichtbar. Die «Christoph Musmacher» sank innert wenigen Minuten, und von den 15 Passagieren kamen drei leider ums Leben. Später wurde das Schiff gehoben, instand gesetzt und unter anderem Namen verkauft. 1923 wurde es endgültig verschrottet.

**Von Basel nach Rheinfelden**

Rudolf Gelpke und sein Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein wollten auch den lokalen Personenschiffsverkehr fördern. So wurde die «Mülheim am Rhein» nach Basel geholt. Sie war 1888 ebenfalls bei Escher, Wyss & Cie gebaut und gleich gross wie die «Christoph Musmacher». Das Schiff fuhr ab dem 1. Mai 1910 zweimal täglich von der Anlegestelle St. Johann bis zum Waldhaus in Birsfelden. Eine Weiterfahrt nach Rheinfelden war nicht möglich, da von 1908–1912 das Doppelkraftwerk Augst-Wyhlen gebaut wurde.

Nachdem 10 Tage vorher erste Versuchsfahrten stattgefunden hatten, konnte am 14. September 1912 die Schleuse des Kraftwerkes feierlich in Betrieb genommen werden.

Dazu schrieb die damalige «Volkstimme aus dem Fricktal»:

*Rheinfelden «Dampfschiffahrt»*

*Wer hätte vor zehn Jahren daran gedacht, dass einst Dampfschiffe den Rhein bis Rheinfelden befahren würden! Jetzt ist's zur Tatsache geworden; der Bau des Augster Kraftwerkes hat uns gleichzeitig auch die Schiffahrtsstrasse gebracht und letzten Samstag ist dieselbe anlässlich der 8. Generalversammlung des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein offiziell eröffnet worden. …*

*Mit einer Beteiligung von zirka 300 Personen folgte dann am Nachmittag auf den drei Dampfern «Müllheim am Rhein», «Rudolf Gelpke»*

# Rheinschiffahrt.

Zum würdigen Empfang des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel, werden die verehrlichen Einwohner von Rheinfelden, besonders der **Marktgasse** gebeten, auf **nächsten Samstag abends** ihre **Häuser zu beflaggen.**

Auch Nichtmitglieder haben Gelegenheit, sich bei Hrn. **Waldmeier-Glinz** bis Samstag vormittags zur Teilnahme an der Generalversammlung in Basel, an der Fahrt Basel-Rheinfelden und am Bankett im „Salmen" anzumelden. Abfahrt von **Rheinfelden Samstag den 14. September,** nachmittags mit Zug 1. 07.

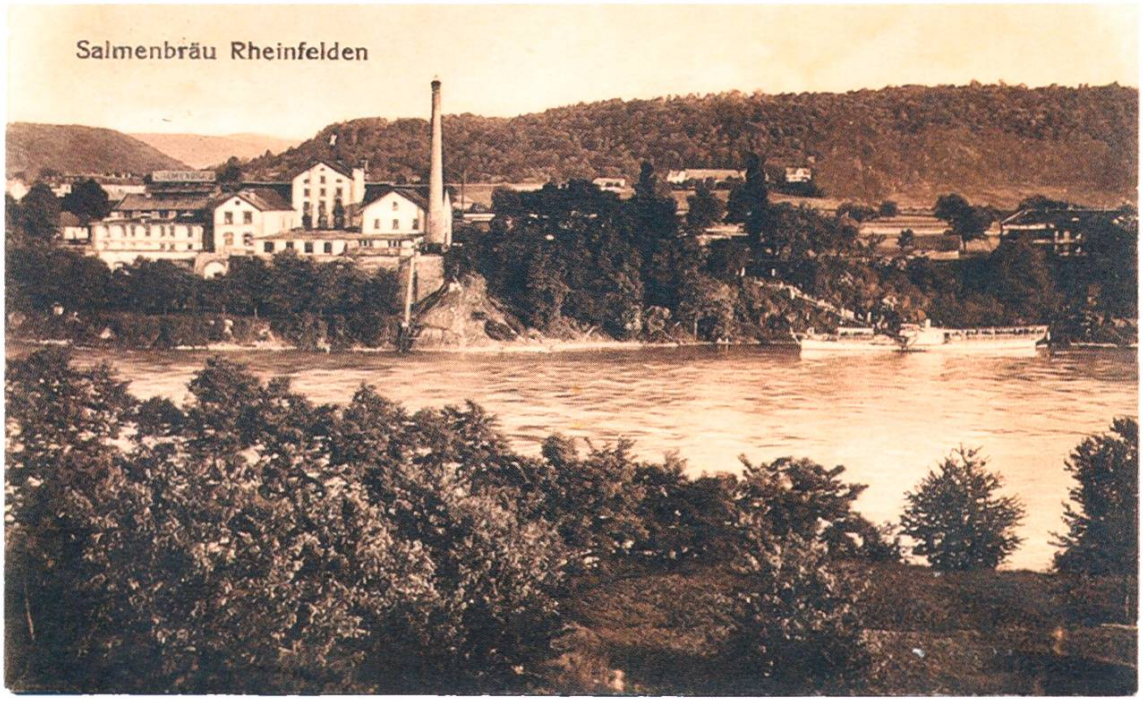
Zeitungsausschnitt vom September 1912.

*und «Fendel 15» eine Fahrt nach Rheinfelden, die auf's prächtigste verlief. Rheinfelden hatte sich festlich geschmückt und bereitete den Gästen einen sympathischen Empfang. Bei der Anlage vor dem sogen. Neutor war eine Landungsstelle errichtet worden, die, wie auch die Marktgasse, im Flaggenschmuck prangte. Abends gegen 7 Uhr krachten Böllerschüsse und verkündeten die Ankunft der Schiffsflotte. Rheinklub, Pontonierfahrverein und Stadtmusik sowie eine nach vielen Hunderten zählende Volksmenge standen zum Empfang bereit und unter den rauschenden Klängen der Musik und dem Jubel der Bevölkerung vollzog sich die Landung. Mit der Musik an der Spitze hielten die Gäste ihren festlichen Einzug in's Städtchen und begaben sich in den «Salmen» zum Bankett. Die Teilnehmerzahl war eine so grosse, dass der Saal kaum alle zu fassen vermochte. Der Männerchor erfreute die Erschienenen mit*

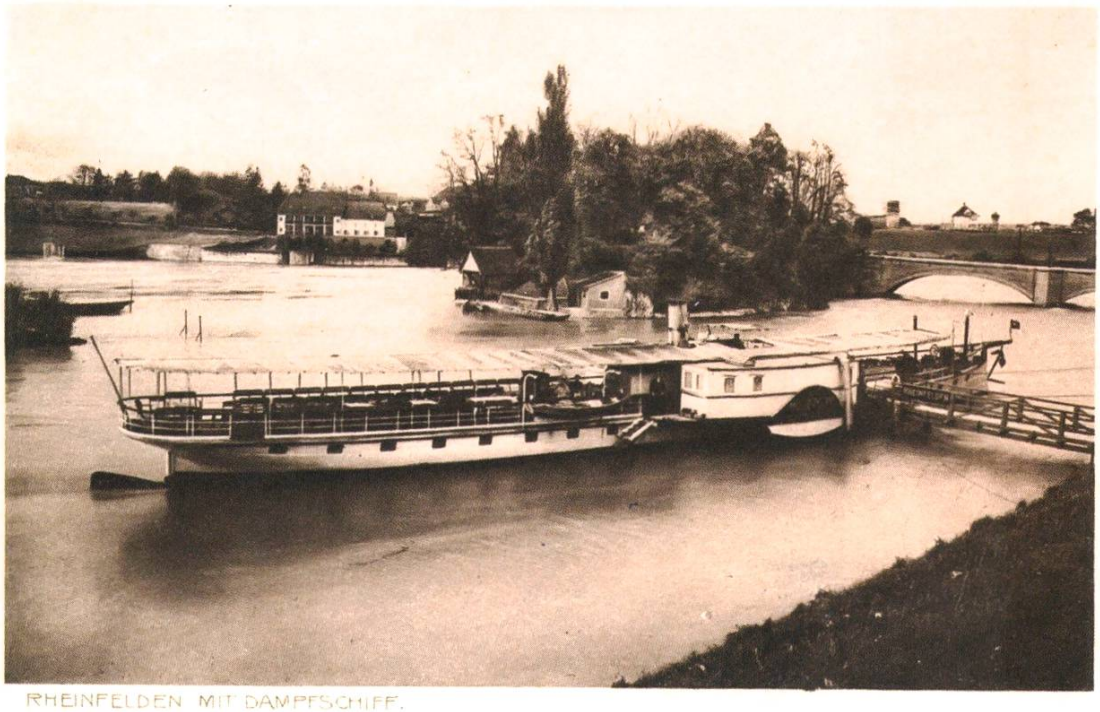
Vorne ein Schleppdampfer, dahinter ein Personendampfschiff in der Schleuse

*Liedervorträgen. Während des Banketts ergriff zuerst Hr. Stadtammann Brunner das Wort, der seiner Freude über die grosse Anzahl der Teilnehmer mit beredten Worten Ausdruck gab und sie als gutes Omen für die zukünftige Schiffahrtsstrasse auffassen will. Er wies darauf hin, wie man in Rheinfelden immer an dem Projekte der Rheinschiffahrt gezweifelt habe, und wie nun doch alles viel schneller gekommen sei als man allseits erwartete. Wohl ist er sich bewusst, dass nun erst die eigentlichen Schwierigkeiten beginnen, aber er will hoffen, dass sie nicht unüberwindliche sein werden. Von der nunmehr eroberten neuen Rheinstrecke erhofft er einen intensiveren Verkehr zwischen Basel und Rheinfelden und den Dank dafür fasste er zusammen in ein Hoch auf den Pionier der Rheinschiffahrt, Ingenieur R. Gelpke. Nach ihm sprach Hr. Kommerzienrat L. Stromeyer (Konstanz), der im Namen der aus Deutschland erschienenen Gäste die Einladung verdankt und darauf hinweist, dass man eine Etappe zurückgelegt habe, die ausserordentlich bemerkenswert sei; mit inniger Freude seien alle durch die Schleuse gefahren, die ein Werk sei der Einigkeit und der Mithülfe. Mögen auch die anderen Hindernisse auf der Strecke Rheinfelden-Konstanz auf dieselbe Weise überwunden werden, damit er in Bälde den Freunden im Westen zurufen könne: auf Wiedersehen in Konstanz! ...*

*Ein Extrazug entführte um ½11 Uhr die Teilnehmer wieder nach Basel.*




Zwischenhalt mit Ausstiegsmöglichkeit bei der Brauerei Salmenbräu.




Die «Mülheim am Rhein» legt in Rheinfelden bei der Schifflände an.

Inserat in der «Volksstimme aus dem Frickthal», 14. September 1912.

Durch den Brückenbau ist eine Weiterfahrt stromaufwärts unmöglich geworden.

Da eine grosse Nachfrage nach diesen Postkarten bestand, wurden sie abgeändert. Die Manipulationen waren durch die Drucktechnik auch schon vor über 100 Jahren möglich. Das vordere Schiff wurde auf dieser Karte hineinkopiert! (Unmögliche Stelle und Rauchfahne nach links)

Am 24. September 1912 schrieb die «Volkstimme aus dem Fricktal»:

*Die Dampfschiffahrt auf dem Rheine hat sich rasch die Sympathie des Publikums errungen. Als am letzten Sonntag mittags 12.25 das Dampfschiff von hier nach Basel fuhr, war es recht gut besetzt. Die Fahrt auf dieser Wasserstrasse ist aber auch höchst interessant; man erhält ein Bild von den Schönheiten des Stromes und seiner Ufer, von dem man bei der Bahnfahrt keine Ahnung hat. Als das Schiff in Basel ankam, wartete am Ufer eine nach vielen Hunderten zählende Volksmenge, welche die Rückfahrt nach Rheinfelden mitmachen wollte. In kurzer Zeit war das Schiff, welches für 500 Personen Platz bietet, in den Kajüten und auf dem Verdeck vollständig mit Passagieren angefüllt, so dass es eine ungewöhnliche Last auf seiner Bergfahrt zu befördern hatte.*

*Die Ankunft in Rheinfelden vezögerte sich daher etwas, statt um 5 Uhr langte das Schiff erst nach ½ 6 Uhr an. Es wäre daher zweckmässig, wenn in dem Fahrplan eine Aenderung vorgenommen würde, in der Weise, dass den ankommenden Passagieren hier ein längerer Aufenthalt ermöglicht werden könnte.*

Ingenieur Wylemann der technischen Abteilung vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement fuhr mit der «Mülheim am Rhein» von Basel nach Rheinfelden. Hier sein Bericht:

Einkopierter Dampfer mit Rettungsboot

*Bern, den 3. Juni 1914*

*Notiz für die Fahrt mit Schiff Mülheim a/Rh.*

*Am 20. Mai d. J. hat der Unterzeichnete eine Bergfahrt mit dem Schiff Mülheim a/Rhein ausgeführt, nur soweit es ihm möglich war die inneren Einrichtungen und die Ausrüstung besichtigt. Sowohl die ersteren als die letzten geben zu neuen Anmerkungen nicht Anlass, die Ausrüstung entspricht den deutschen Vorschriften betr. der Rheinschiffahrt. Die Signallichter sind mit Petrollampen ausgerüstet, weder diese noch die Lampengehäuse sind musterhaft, es sind Altertümer!*

*Die gewöhnlichen Fenster des Schiffes sind mit Jalousieholzladen versehen, so dass ein dichter Verschluss hier nicht möglich ist. – Notausgänge scheint man hier nicht zu kennen.*

*Die Belastung ist immer noch gleich 500 Personen angeschrieben, es ist dies für unsere Verhältnisse, wie schon früher berichtet habe, zu viel. – Das Schiff hat die Abmessungen von «Schaffhausen»* (verkehrte auf dem Rhein und dem Untersee; Red.) *und sollte nicht höher als auf 400 Personen taxiert werden!*

*Maschinenanlage ist im ordentlichen Zustand, der Gang der Maschine war ruhig.*

*Ueber den Kessel gibt das beiliegende Revisionsprotokoll Aufschluss – eine neue Untersuchung fand dieses Jahr nicht statt. Die Petrolfeuerung ist wieder entfernt worden, sie hat sich nicht bewährt nur erwies sich im Betrieb leiser als die Kohlenfeuerung.*

*Die Saugeinrichtungen entsprechen nicht unseren Anforderungen es ist nur eine Saugpumpe mit Wasserentnahme aus der Maschine vorhanden – sodann eine tragbare Handpumpe mit Schläuchen auf Deck. –*

4/

Bern, den 3. Juni 1914.

## Notiz für die Fahrt mit Schiff „Wilhelm" a/Rh.

Am 20. Mai d. J. hat der Unterzeichnete eine Bergfahrt mit Schiff „Wilhelm a/Rhein" ausgeführt und war es ihm möglich, sich die inneren Einrichtungen und die Ausrüstung berichtigt. Sowohl die ersteren als die letzteren geben zu neuen Bemerkungen nicht Anlass, die Ausrüstung entspricht den deutschen Vorschriften betr. die Rheinschiffahrt. Die Signallichter sind mit Petroleumlampen ausgerüstet, weder diese noch die Lampengehäuse sind mustergültig, es sind Altertümer!

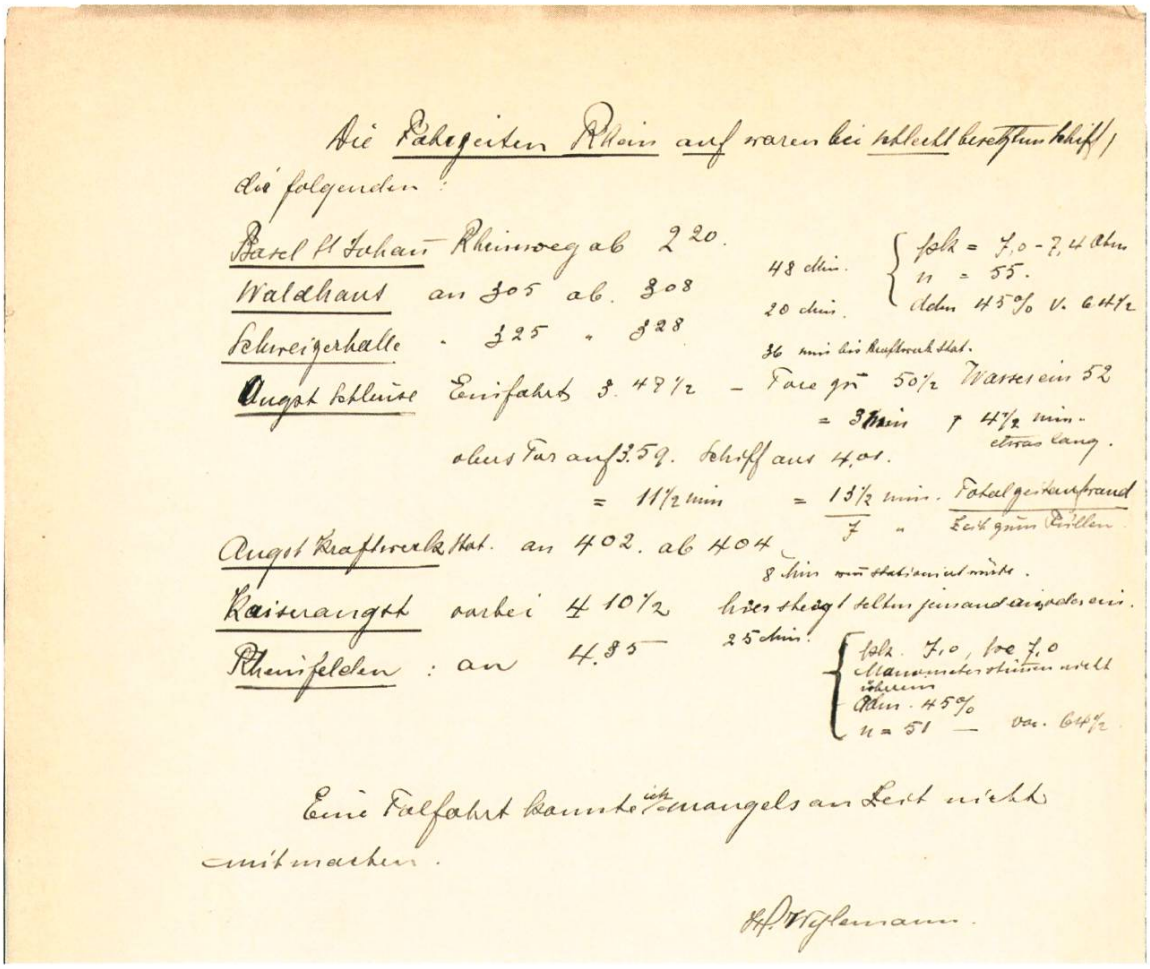
Die gewöhnlichen Fenster der Schiffes sind mit Jalousieholzläden versehen, so dass ein dichter Verschluss hier nicht möglich ist. — Notausgänge scheint man hier nicht zu kennen.

Die Belastung ist immer noch gleich 500 Personen angeschrieben, es ist dies für unsere Verhältnisse, wie schon früher berichtet habe, zu viel. — Was Schiff hat die Abmessungen von „Schaffhausen" und sollte nicht ~~mehr~~ höher als 400 Personen taxiert werden.

Maschinenanlage ist in ~~a~~ den ~~bl~~ ~~ehen~~ Zustand, der Gang der Maschine war ruhig.

Ueber den Kessel gibt das beiliegende Revisionsprotokoll Aufschluss — eine innere Untersuchung fand dieses Jahr nicht statt. Die Petroleumfeuerung ist wieder entfernt worden, sie hat sich nicht bewährt und ersetzt nur Petroleum und Kohle die Kohlenfeuerung.

Die Lenzeinrichtungen entsprechen nicht unseren Anforderungen es ist nur eine Lenzpumpe mit Wasserentnahme aus der Maschine vorhanden — sodann eine tragbare Handpumpe mit Schläuchen auf Deck. —



Die Fahrzeiten Rhein auf waren bei schlecht besetztem Schiff, die folgenden:

Basel St. Johann – Rheinweg ab $2^{20}$

48 Min.

Waldhaus an $3^{05}$ ab $3^{08}$

20 Min.

Schweizerhalle an $3^{25}$ ab $3^{28}$

36 Min. bis Kraftwerk Station

Augst Schleuse Einfahrt $3^{47}$ – Tore zu 50% Wasser ein
oberes Tor auf $3^{59}$ Schiff aus $4^{01}$

Augst Kraftwerk Stat. an $4^{02}$ ab $4^{04}$

8 Min. wenn Station nicht wäre

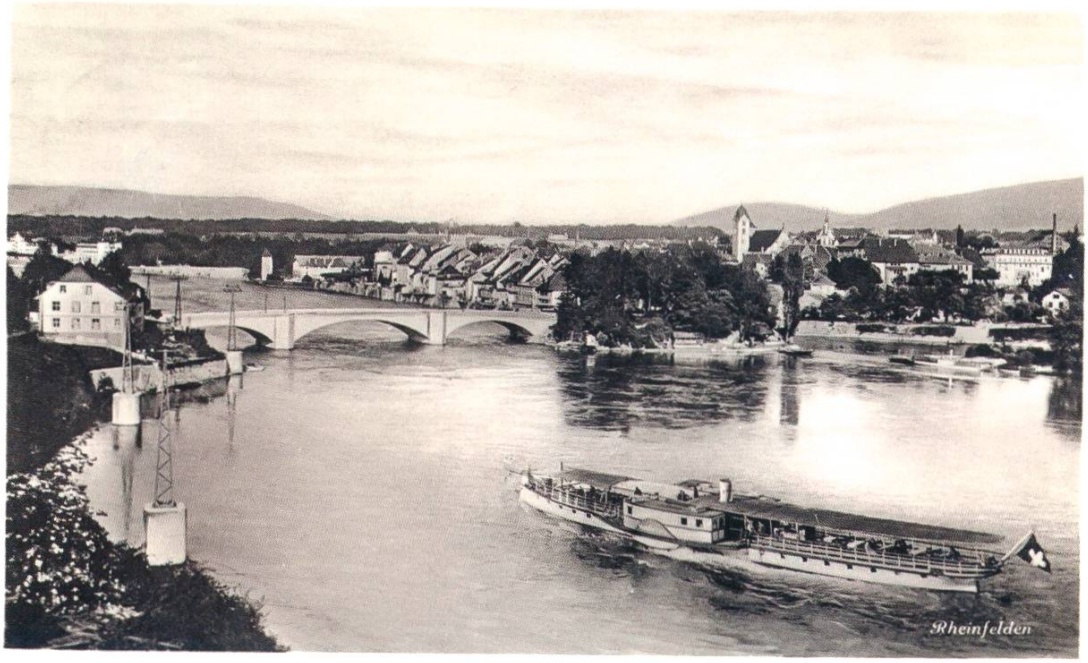
Kaiseraugst vorbei $4^{10}$ hier steigt selten jemand ein.

Rheinfelden: an $4^{35}$ 25 Min.

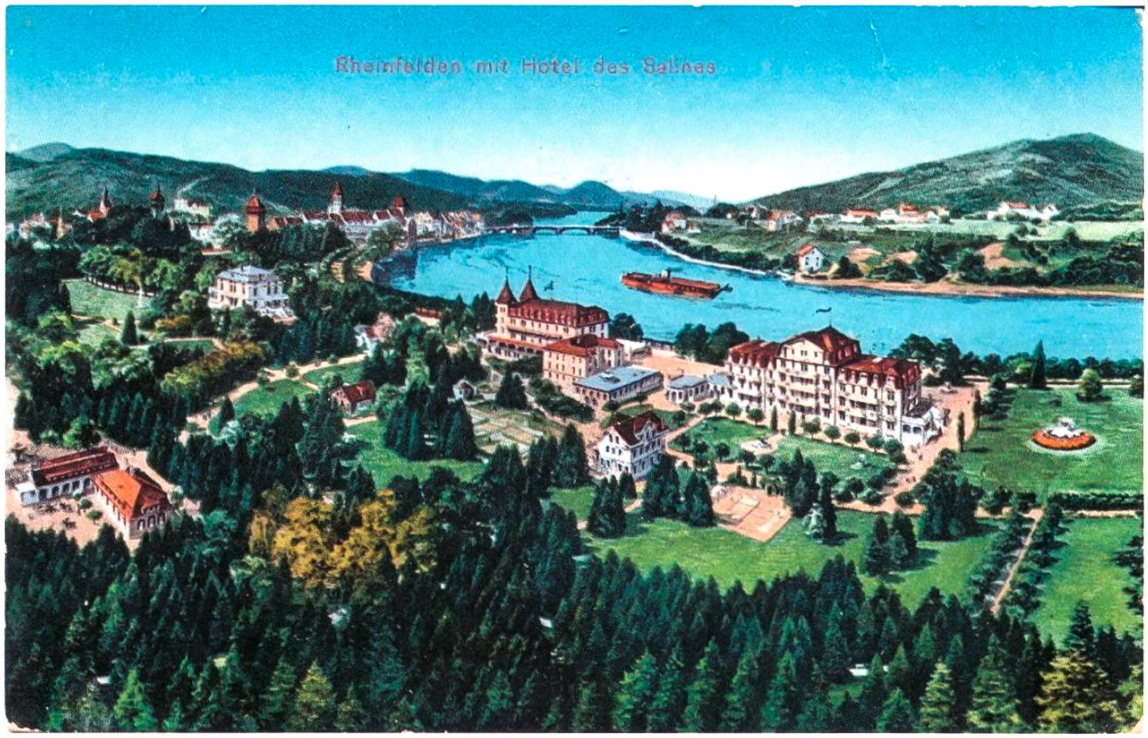
Eine Talfahrt konnte ich mangels Zeit nicht mitmachen

H. Wylemann

## Hier noch einige Ansichtskarten zum Schmunzeln:

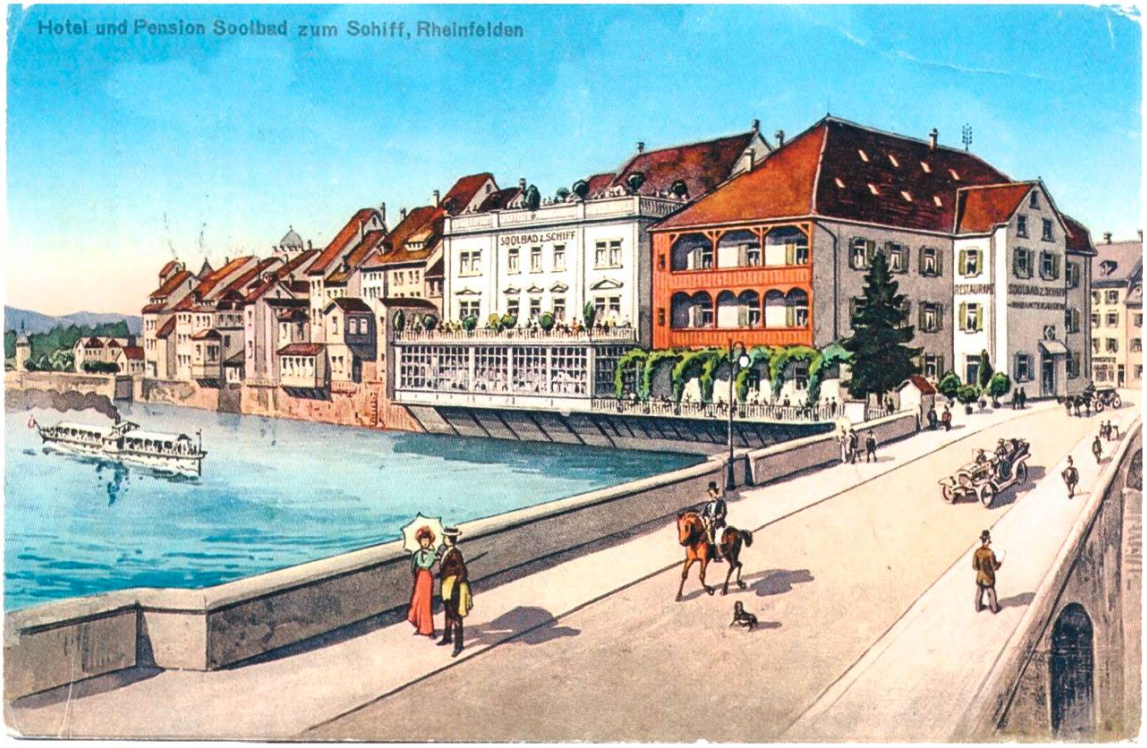



Schweizer Schiff auf deutscher Seite; beim Inseli ein zweites Schiff.

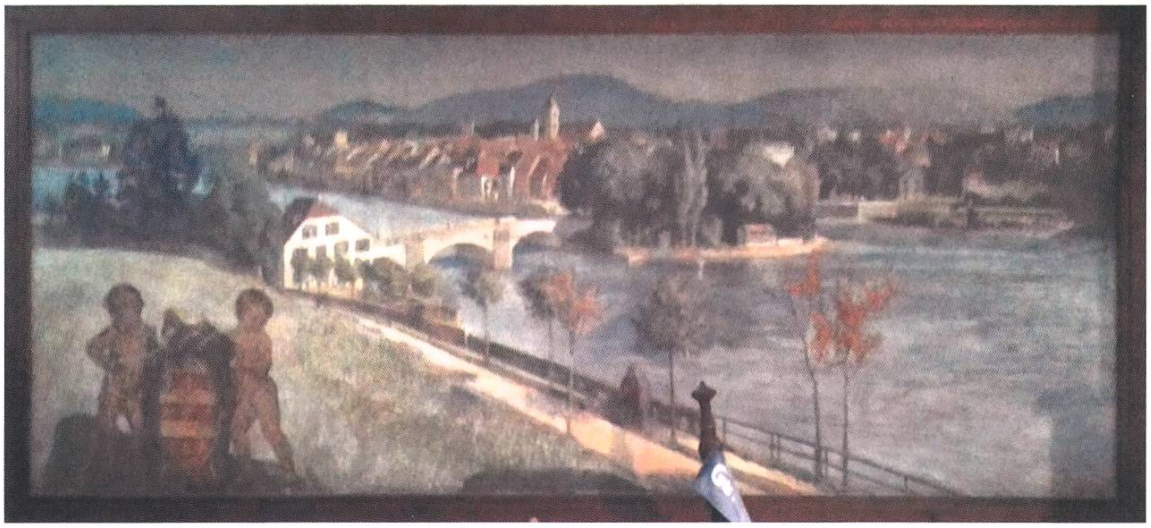



Das Hotel Salines möchte gerne einen Schiffsanschluss ans Meer!

Wäre heute noch eine Attraktion für Rheinfelden.




Werbung des Hotels Schiff mit dieser geschönten Zeichnung.



Bildplakat aus der Ringmauerscheune, gemalt 1913. Mit diesen Plakat warb Rheinfelden an der Landesausstellung vom 15. Mai bis zum 15. Oktober 1914 für den Kurort. Mit dem Schiff wollte man auch die einzige Schleusenfahrt von Basel nach Rheinfelden propagieren.

Mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914 wurde die Rheinschifffahrt eingestellt. Die «Mülheim am Rhein» gelangte noch rechtzeitig nach Köln zurück. Die Mannschaft wurde für den Kriegsdienst eingezogen. Wann das Schiff verschrottet wurde, geht aus den Unterlagen nicht hervor.

Rudolf Gelpke unternahm erst 1924 einen neuen Anlauf. Er gründete die «Basler Personenschifffahrtsgesellschaft BSG», die mit neueren Schiffen den Fahrbetrieb zwischen Basel und Rheinfelden aufnahm und heute noch besteht. Und der Traum von der Schifffahrtsstrasse bis nach Konstanz konnte durch den Bau der Rheinfelder und Laufenburger Brücke und den vielen Kraftwerken am Hochrhein nie verwirklicht werden.

Quellen:
Diverse Seiten im Internet
Eidgenössisches Bundesarchiv Bern
Volkstimme aus dem Fricktal; heute Neue Fricktaler Zeitung; Plakat: Fricktaler Museum
Alle Ansichtskarten sind im Besitz des Autors.