Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2001)
Heft: 3

Artikel: Z Basel an mym Rhy
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-843310

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

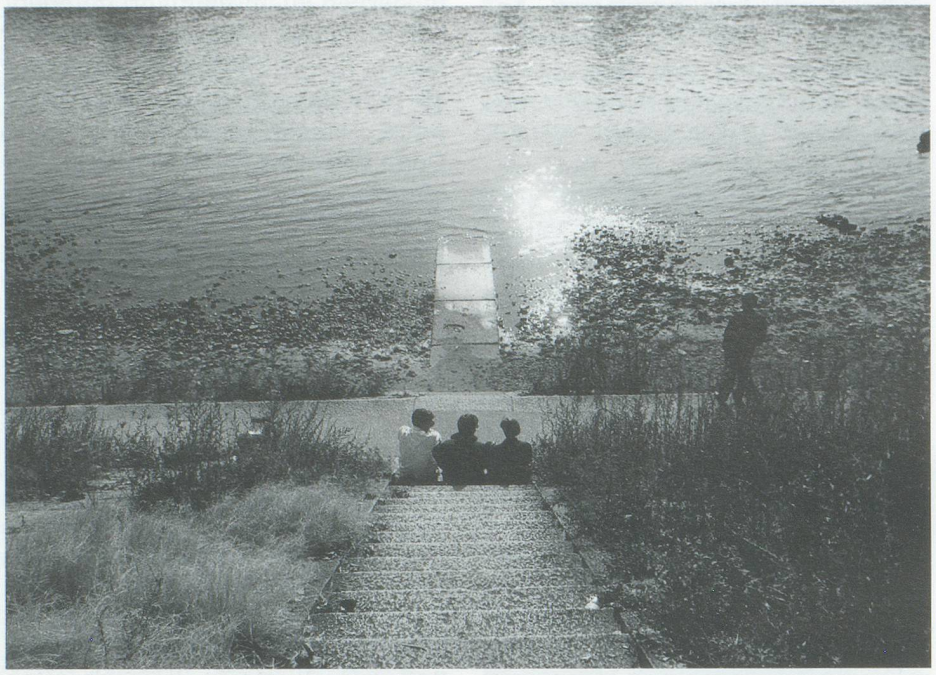
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 14.07.2025

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

Z Basel an mym Rhy



Wer in Basel aufgewachsen ist, erinnert sich wohl an die vielen Lieder und Värsli, die wir in der Kindergarten- und Primarschulzeit über unsere Stadt gelernt und gesungen haben. Und: Wer kennt es nicht, das Kinderlied, «s Fährischiffli uff em Rhy, allewyl fahrts här und hi. Wottsch du ins Glaibasel fahre, muesch du zerscht e Batze spare, s Fährischiffli uff em Rhy, allewyl fahrts här und hi.»

Allewyl? Heute ist es tatsächlich so, dass unsere Fähren – ausser bei Hochwasser – ihre Fahrgäste während des ganzen Jahres in ruhiger Fahrt über den Rhein geleiten. Schiffe und Fischer, Fähren und Fischergalgen prägen das Stadtbild von Basel wie das Münster oder der Rhein – Einrichtungen, fast so alt wie die Stadt selber. Weit gefehlt: Bestimmt, Fischer und Schiffe gibt es an unserem Strom seit wohl an dieser Stelle die ersten Siedlungen gegründet wurden. Fähren und Fischergalgen hingegen sind eine Erfindung der Neuzeit. Erst sei Mitte des letzten Jahrhunderts überspannen starke Drahtseile das Rheinknie und säumen wetterfeste Fischerhäuschen die Ufer. Kein Wunder, dass bei Johann Peter Hebel, dem Vater unseres Baslerliedes, in keinem seiner vielen Versen, in denen er unseren Rhein und unsere Stadt «besingt», von Fähren oder Fischergalgen die Rede ist – wie könnte auch, denn sie existierten zu Hebels Zeiten ja überhaupt noch nicht! Und: eine Baslerische Erfindung ist die Fähre auch nicht: Mit seinen vier an Drahtseilen hängenden Fährschiffen ist Basel zwar die Metropole der Fähren, die Institution ist indessen mitnichten in Basel erfunden worden. Es war Ratsherr Johann Jakob Im Hof – Forcart-Rüsch (1815–1900), der sie auf seiner Reise nach der Zurzacher Messe in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Koblenz entdeckte. Er erinnerte sich bei dieser Gelegenheit an die regelmässigen Hochwasser des Rheins, welche auch in Basel die Brückenköpfe der Mittleren Brücke zu überschwemmen pflegten. Die Verbindung der beiden Stadtteilen war dann jeweils über längere Zeit unterbrochen. Ansätze zu Fährbetrieben finden wir allerdings schon im Mittelalter: besonders dann, wenn Hochwasser die einzige Rheinbrücke unpassierbar machten. Dann wurden kurzfristig «varen am rine» eingesetzt, um Mensch und Kleinvieh vom Kleinbasler Ufer ins Grossbasel überzusetzen oder umgekehrt. Vorläufer des Fischergalgens, sogenannte Salmenwaagen, begegnen uns schon im 14. Jahrhundert, allerdings fehlte ihnen der hölzerne Umbau, der den Kabäuschen erst diesen einmaligen und gemütlichen Charakter verleiht.

Die Idee des umtriebigen Ratsherrn zur «Erbauung einer fliegenden Brücke für Fussgänger» stiess bei der Basler Bevölkerung auf ein positives Echo. Besonders interessant am Projekt war – aus damaliger wie aus heutiger Sicht – der Umstand, dass nicht die öffentliche Hand für die Finanzierung geradestehen musste. Wie es in unserem Stadtkanton zur guten alten Tradition gehört, werden viele Aufgaben, die eigentlich dem Gemeinwesen anheimfallen, an private Trägerschaften und Institutionen übertragen. Nicht anders bei der Realisierung des Fährbetriebes. Johann Jakob Im Hof, Conservator des Basler Kunstvereins, machte sich dafür stark, dass «sein» Verein den Fährbetrieb übernehmen könne. Mit dem zu erwartenden Reingewinn beabsichtigte er, das Vermögen des Basler Kunstvereins zu äufnen, damit dieser sein grosses Ziel, die Errichtung einer Kunsthalle, erreichen konnte. Mitglieder der Künstlergesellschaft kamen in der Folge für das Aktienkapital auf.

Die erste Basler Rheinfähre wurde 1854 eröffnet, und zwar auf der Höhe der jetzigen Wettsteinbrücke, zwischen dem Harzgraben und dem Waisenhaus. Im Vorfeld der Standortwahl entstanden heftige Diskussionen, weil in jenen Tagen Forderungen nach einem zweiten Rheinübergang, nämlich einer Harzgrabenbrücke, aufkamen. Die Fähre sollte – so hofften die Politiker – die Diskussion um einen zweiten Rheinübergang zum Verstummen bringen.

Finanziell war das mit natürlicher Energie getriebene Transportfahrzeug, das den heutigen Fähren stark gleicht, ein absoluter Erfolg, was dazu führte, dass man sich um weitere Konzessionen bemühte. Bereits 1862 wurde die Klingentalfähre in Betrieb genommen, 1877 folgte die Münsterfähre, 1894 die Dalbefähre und 1895 die Schlachthausfähre. Der Fährbetrieb war ein rentables Geschäft, so dass daraus an den Bau der Kunsthalle 85 000 Franken beigesteuert werden konnte.

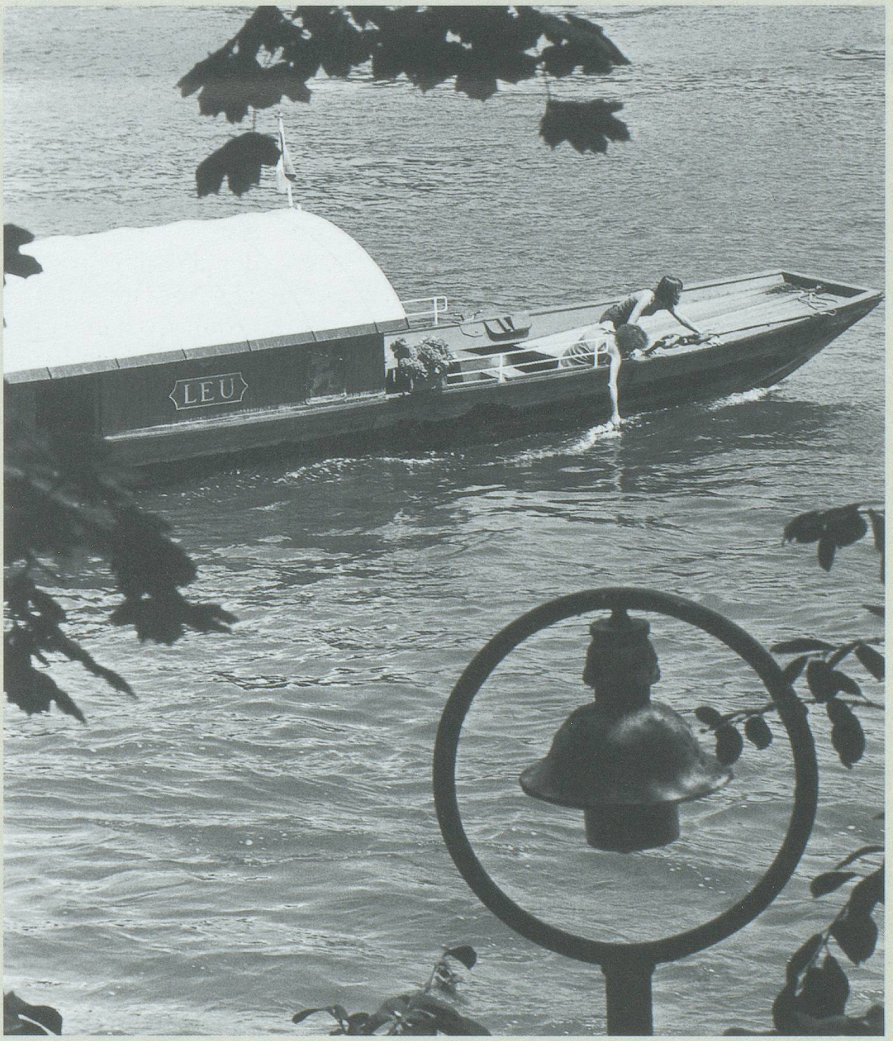
Aber schon nach dem ersten Jahrzehnt der Betriebseröffnung orakelte die Direktion im Hinblick auf den Bau der Wettsteinbrücke: «Wir wissen allerdings nicht, wie lange noch die Hennen, welche die goldenen Eier legen, uns erhalten bleiben.» Durch den Bau der Wettsteinbrücke (Harzgrabenbrücke) wird die Harzgrabenfähre überflüssig. Dank der sehr guten Einnahmen der unteren Fähre konnte aber auch 1893 ein Netto-Überschuss von 2500 Franken erwirtschaftet werden. Trotz dem guten Rechnungsabschluss wurde 1899 mit Vehemenz verlangt, es sei vom neu gegründeten Tramunternehmen, welches die Frequenz der Fähren beeinträchtige, eine Einnahmeausfallsentschädigung zu verlangen. Inzwischen aber war mit der Schlachthausfähre, die den Fabrikarbeitern im äusseren St. Johann und im unteren Kleinbasel den Weg in die Fabriken beidseits des Rheins abkürzte, das eigentliche Paradeschiff der Basler Rheinfähren entstanden und füllte während Jahren die Kasse des Kunstvereins. Unter diesen günstigen Voraussetzungen war es begreiflich, dass sich die Fährdirektion gegen den Bau des Kembser Werks stemmte, machte sie sich doch Sorgen, wie sich die Stauung des Rheins auf dessen Pegelstand auswirkten. Denn bei Niederwasser reduzierte sich die Flussgeschwindigkeit an der Oberfläche bei der Schlachthausfähre um die Hälfte, was die Fahrt der Fähre logischerweise bedeutend verlangsamte.

Der Kunstverein zog sich erst 1954 ganz aus dem «Fährgeschäft» zurück. Geschäft ist allerdings in diesem Zusammenhang zu hoch gegriffen. Nach dem zweiten Weltkrieg zeigte es sich, dass der Fährbetrieb unter dem Strich nicht rentabel ist, wenn man die Kosten für die Schiffe und die Infrastruktur (Drahtseile und Landestege) aufrechnete – und – auch wenn die Fährleute bescheiden lebten – sie doch einen Lohn zum Überleben brauchen. Die jetzige Lösung bahnte sich vor rund 30 Jahren an, als bekannt wurde, dass der Fährimann der St. Alban-Fähre («Wild Maa») gedenke aufzuhören und die Firma Roche sich um die Konzession bemühte. Diese wurde aber, mit Unterstützung der Regierung, der neu gegrün-

Fääri

Bis zum Bau der ersten Rheinbrücke anno 1225 sorgte bei der Einmündung der Birsig in den Rhein eine seillose Fähre für die Verbindung zum jeweiligen Ufer. Die ersten Fährschiffe mit Seil baute man möglichst solid aus Eichenholz, was sie aber schwerfällig und mühsam zum steuern machte. Bereits die nächste Generation wurde deshalb aus dem weitaus leichteren Tannenholz gefertigt. Die Konstruktion als solche hat sich wenig geändert und ist bis auf den heutigen Tag ihrer ursprünglichen Form treu geblieben. Was die Zukunft uns bringen wird, mit einer Fähre mit gläsernem Aufbau, darüber werden wir in nächster Zeit noch dies und das zu hören bekommen.

Wichtig ist das Boot, genau so wichtig ist aber auch das Seil, an dem unsere Fähre «hängt». Unser Fährbetrieb beruht ja auf dem System der «Gierfähre», das heisst, die Fähre ist an einem über den Fluss laufendem Seil mit einer Laufrolle befestigt. Durch Schrägstellung der Fähre wird ein Strömungsdruck verursacht, der die Fähre zum anderen Ufer bewegt. Deshalb finden sich Gierfähren erst, seit es möglich ist, Stahlseile zu konstruieren, welche eine Tragkraft von bis zu 43 000kg garantieren müssen. Anfänglich stellte dies an die Konstrukteure sehr grosse Probleme. So musste beispielsweise kurz nach Inbetriebnahme der Harzgrabenfähre das Anhägeseil, welches sich durch die Abreibung sehr stark abgenützt hatte, ersetzt werden. Als im Mai 1856 das grosse Seil riss, entschloss sich die Fährendirektion, das neue Seil für einige Tage im Kaufhaus zur Schau zu stellen, damit sich jedermann von dessen guter Qualität überzeugen konnte.



Fischergalgen

Die Fischergalgen, diese schmucken kleinen Häuschen am Rheinbord prägen das Stadtbild von Basel erst seit etwas über 100 Jahren. Bis dahin standen am Rhein nur einzelne, einfache Galgengerüste, sogenannte Salmenwaagen. Die Salmenwaagen wurden meist auf künstlichen Dämmen in den Wasserlauf hinaus gebaut und dienten , ihr Name sagte es bereits, als Fanggerät für Salme bzw., Lachse, die bis zum Bau der Kraftwerke von der Nordsee in Schwärmen den Oberlauf des Rheins aufstiegen.

Die erste zumindest dokumentierte Basler Salmenwaage, die «Wag in dem Rine zu obern Basel», ist in einer Urkunde des Klosters Klingental aus dem Jahr 1333 erwähnt. Auch unterhalb des Münsters, an der Pfalz, stand seit alters eine Fischwaage, die sogenannte obrigkeitliche Burgwoog. Diese Salmenwaage, 1470 im Besitz von Michel Wittner, wurde 1661 von der Basler Regierung erneuert. Pro Salm, den die Fischer erbeuteten, erhielten sie sechs Batzen Lohn.

Übrigens: Die Bezeichnung «Woog» ist nicht die alte Form von Waage, sondern bedeutet eine tiefe Wasserstelle (Gumpe) in ufernähe. Solche Tiefen, in denen sich durch die rückläufige Strömung ein Wasserwirbel bildet, eigenen sich ausgezeichnet zum Stellen von Salmenwaagen.

deten Stiftung Basler Fähren erteilt, welche sie dem neuen Fährimaa weiterverpachtete. Die Stiftung übernahm im Laufe der Jahre auch den Vogel Gryff (Klingental-Fähre) und den Leu (Münster-Fähre) und initiierte später auch den Neubau – oder «Wiederaufbau» der Ueli-Fähre (St. Johannsfähre). Die Namen der drei Ehrenzeichen wurden übrigens erst 1944 durch eine Publikumsumfrage ermittelt, Vorschläge wie Rhyrutscherli, Seemöwe oder Namen nach Basler Persönlichkeiten fanden weniger Gefallen. Die Taufe der Fähren gestaltete sich zu einem riesen Volksfest. Sie warf weit über Basel hohe Wellen, stiess allerdings nicht überall auf Zustimmung. So wandte sich der Synodalrat der evangelisch-reformierten Kirche des Kantons Bern empört an den Kirchenrat der evangelisch-reformierten Kirche von Basel-Stadt, denn in seinen Augen war «das Ganze eigentlich nichts anderes, als eine Verhöhnung des christlichen Bundeszeichens der Taufe». Den auch von den Basler Kirchenräten geteilte Wunsch der Berner, «eine Wiederholung derart anstössiger Handlungen zu verhindern», wies Verkehrsdirektor Haegler jedoch höflich zurück.

Von den Fäärimännern

Wie sollte denn ein Fährmann beschaffen sein? Nach den Vorstellungen des Kunstvereins suchten sie «einen gelernten Schiffmann von kräftigem Körper und gesunder Konstitution, der mehr Interesse für seinen Dienst hat, als für das schöne Geschlecht. Auf diesem einsamen Posten bedarf es eines Mannes, der gereift ist und sich selbst zu halten weiss und nicht durch körperliche Gebrechen verhindert ist, wenn er auch von rauhem Äussern ist» (1897). Dass es aber gar nicht leicht war, derart beschaffene Mannsbilder zu finden, lässt sich aus den spärlich vorhanden Personalakten leicht nachlesen. Zahlreiche Klagen wegen Trunkenheit der Fährmänner gingen ein, die bei schlimmeren Fällen von den Ländjägern für eine Nacht in Gewahrsam genommen werden mussten, damit über sie «eine strenge Kontrolle und Aufsicht» ausgeübt werden konnte; allzu Trinkfreudige wurden nach Ermahnungen durch «ein taugliches Individuum» ersetzt.

Begehrt war der Fährmannposten allemal, obwohl weit weg von Rheinromantik ein harter Alltag mit Arbeitsbedingungen, die zum Teil jeder Beschreibung spottete, auf sie wartete. Unter den Arbeitszeiten beispielsweise ist zu lesen: «Der Fährdienst dauert in den Monaten November bis Februar von 6 Uhr morgens bis 7 Uhr abends, März, April, September, Oktober von 6 Uhr morgens bis 8½ Uhr abends; Mai – August von 5½ Uhr morgens bis 9½ Uhr abends.» Selbstverständlich musste der Fährmann jeweils eine halbe Stunde vor offiziellem Arbeitsbeginn eintreffen, ebenso selbstverständlich ass er seine Mahlzeiten auf dem Schiff. Es ist unschwer nachzurechnen, dass ein Fährmann, je nach Jahreszeit, zwischen 14 und 17 Stunden arbeiten musste. Dass er zudem nur Anspruch auf 6 freie Sonntage und 6 freie Wochentage im Jahr hat, darüber schweigen wir uns vornehm aus. Dass der Dienst gemütlich sei, es eher gälte, seine Zeit abzusitzen, sich über den Fluss schaukeln zu lassen, hie und da ein Spässchen anzubringen, na ja, das sind wohl Vorstellungen von Städterinnen und Städtern, die das Fährifahren als Sonntagsvergnügen kennen. Wie hart und entbehrungsreich der Beruf des Fährmanns tatsächlich ist, klagte Karl Grether 1934 dem Präsidenten des Kunstvereins.

«Seit 1886 stehe ich als Fährmann im Dienste des Basler Kunstvereins. Ich habe nun volle 48 Jahre meinen Dienst nach bestem Wissen und Gewissen versehen und habe inzwischen mein 73-stes Lebensjahr erreicht. ...Bei Wind und Regen und grimmiger Kälte habe ich meinen Dienst treu erfüllt... Ich war gezwungen, meine Mahlzeiten regelmässig auf der Fähre einzunehmen, ein Familienleben im gewohnten Sinn war undenkbar. In meinem Dienst habe ich auch die Gesundheit geopfert (...) Wissen die Herren, was das heisst, beinahe nichts mehr hören und vom Rheuma geplagt zu sein?»

und den Fäärifrauen

Nein; Klagen hören wir von Christine Buser nicht, die seit sieben Jahren dieses verantwortungsvolle Amt teilzeitlich versieht. Im Gegenteil: die Begeisterung dafür ist ihr anzusehen. Die Liebe zum Wasser ist der jungen Frau in die Wiege gelegt worden. Seit ihrer Kindheit zieht es sie hin, zum Wasser, zum Fluss, zum Rhein. Als sie der damalige Fäärimaa der Ueli Fähre, der sie beim unermüdlichen Paddeln auf dem Rhein beobachtet hatte, darauf ansprach, ob sie nicht Lust hätte, als Fäärifrau zu arbeiten, musste sie nicht lange überlegen. Aber halt: so schnell geht dies – gerade heute – mit dem regen Schiffverkehr nicht. So musste zuerst eine theoretische Segel- und Motorbootprüfung abgelegt werden. Und auch eine Funkerprüfung, denn, der Rhein, wer weiss das schon, gilt bis zur Mittleren Brücke als Internationales Gewässer. Basel also, das Tor zur grossen weiten Welt – hier haben wir es!

Auch heute ist die Arbeit einer Fäärifrau – oder eines Fäärimaas – nicht einfach Rheinromantik pur. Bei Wind und Regen, wenn der Rhein mit seinem steigenden Pegel droht, über die Ufer zu treten, gilt es, den Steg den sich verändernden Wasserständen anzupassen, eine Schwerarbeit, die sich an keine Tages- oder Nachtzeit hält. Harte Arbeit, ja, aber gerade heute, in unserer hektischen und lärmigen Zeit liebt Christine Buser die Ruhe auf «ihrem Schiff». Und nicht nur sie: Viele Fahrgäste lassen während der Überfahrt für ein paar Minuten ihre Seele «baumeln», und tanken neue Energien auf. Andere wiederum hängen ihren Gedanken nach oder – erfüllen den letzten Wunsch eines ihrer Lieben – und verstreuen seine Asche in den Rhein. Die Fähre gestern und heute: vom reinen Transportmittel zum schaukelnden Gefährt, welches einem der Alltag für kurze Augenblicke vergessen lässt.

Rhybadhysli

Obwohl die Behörden lange gegen das Baden im Freien waren, badeten die Jugendlichen vor den Toren der Stadt: in der Birs, in der Wiese oder in den zahlreichen Kanälen. Anfang des 18. Jahrhunderts nahm das Baden im Rhein einen ungeahnten Aufschwung. Man konnte immer wieder Gruppen von 20 bis 50 Personen beobachten, die mit Fässern zum Hörnli gingen, dort die Kleider in die Fässer stopften und den Rhein bis zur heutigen Johanniterbrücke hinunter schwammen. 1830 gab er bereits ein Bad am Ufer des Riehenteichs und 1831 wurde das erste Rheinbad unter der Pfalz eingeweiht. Aber wie so oft – des einen Freud ist des andern Leid: So schrieb ein besorgter und empörter Vater anno 1879:

«Im Laufe des 22. Juli musste ich mit meinen beiden erwachsenen Töchtern die obere Fähre von der Kleinbasler Seite her passiren. Ich glaubte meinen eigenen Augen nicht trauen zu dürfen, als ich in der, bis in den hintersten Winkel dem blossen Auge sichtbaren Schwimmanstalt Herren in jenem paradisischen Kostüme herumwandeln sah, das aus weiter nicht als einem Badehöschen besteht. Nun hat man zwar einen schwachen Versuch gemacht, mittelst Sackleinwand den von der Fähre zunächst liegenden Theil den Augen des Publikums zu entziehen; dieser Versuch ist aber als durchaus ungenügend zu bezeichnen. Man kann von der Fähre und vom Rheinsprung aus das ganze Innere übersehen, die nackten Gestalten und jede ihrer Bewegungen sind auf das Deutlichste zu erkennen. Gerade gegenüber der Schwimmschule liegt die katholische Knaben- und Mädchenschule; ob ein solcher Anblick zur Hebung des sittlichen Gefühls bei den Kindern geeignet ist? Einsender glaubt dies kaum.» Die Behörden versuchten in der Tat Abhilfe zu leisten, in dem sie mit Sackleinen weite Teile des Bades vor den gestrengen Augen der Fährifahrer und Fussgänger abzuschirmen suchten.

Bis auf den heutigen Tag können wir in unseren beiden Rhybadhysli die ganz besondere Atmosphäre des Rheinbadens geniessen.

Verwendete Literatur

Bauer Hans, Basel gestern heute morgen, Birkhäuser Verlag, Basel, 1981

Koelner Paul, Die Basler Rheinschifffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit, Verlag Helbing und Lichtenhahn, Basel, 1954

Meier, Eugen A., z'Basel am mym Rhy, Birkäuser Verlag, Basel, 1971