

# 100 Jahre Basler Rheinschifffahrt

Autor(en): **Vischer, Daniel L-**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser Energie Luft = Eau énergie air = Acqua energia aria**

Band (Jahr): **96 (2004)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-939560>

## **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.

# 100 Jahre Basler Rheinschifffahrt

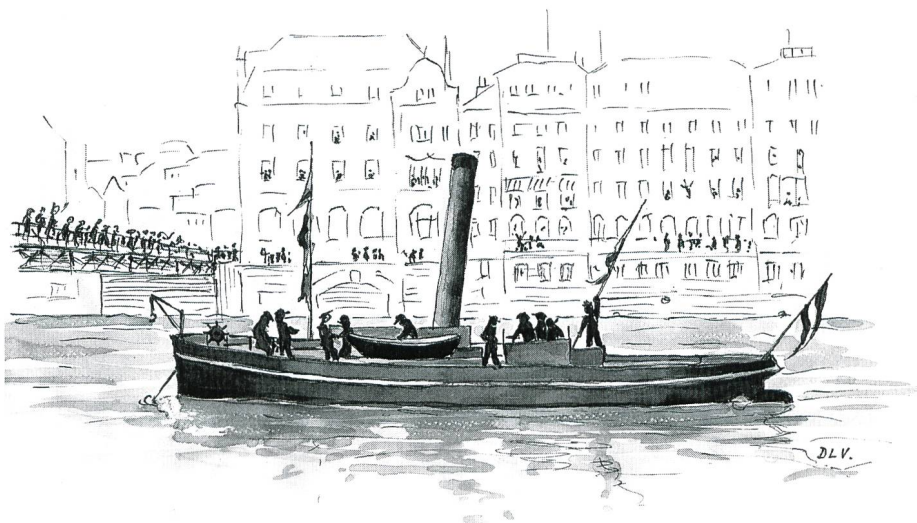
■ Daniel L. Vischer

Kürzlich feierte man ja weltweit das 100-jährige Bestehen der Motorfliegerei. Im Vergleich dazu erstaunt es, dass jetzt auch die Hundertjahrfeier der Basler Rheinschifffahrt ansteht. Ist diese Schifffahrt denn nicht wesentlich älter?

In der Tat wird der Rhein bei Basel von Schiffen befahren, seit der Mensch an seinen Ufern haust. Einschlägige Funde von Siedlungen lassen auf Tausende von Jahren schliessen. In den Chroniken erscheint die Basler Rheinschifffahrt jedoch erst kurz nach dem Jahr 1200. Damals wurde Basel zu einem wichtigen Umschlagplatz im europäischen Nord-Süd-Verkehr und gewann auch als Brückenstadt an Bedeutung. Die am Basler Rheinknie 1225 erstellte Brücke war der erste feste Rhein-Übergang zwischen dem Bodensee und der Nordsee (Lüem, 2003). Dem wachsenden Schiffsverkehr entsprechend wurde 1354 – und das rund 100 Jahre nach der Entstehung der anderen Basler Zünfte – die Zunft der Schiffer und Fischer gegründet. Sie feiert in diesem Jahr also ihr 650-jähriges Bestehen. Anstelle einer Festschrift gab sie kürzlich einen schönen, von Andrea Vokner verfassten Band über die Rheinbilder ihres einstigen Mitglieds, des Kunstmalers Burkhard Mangold (1873–1950), heraus (siehe Literaturhinweis).

Der Fernverkehr war in Basleinst dadurch gekennzeichnet, dass die Schiffe vorwiegend flussabwärts fuhren. Das Schleppen rheinaufwärts durch Treidler und Treidelpferde war längs des damals verzweigten und wilden Oberrheins sehr schwierig und zeitraubend. Folglich wurden Schiffe, die vom Hochrhein ankamen und Orte unterhalb von Basel anzielten, von den Basler Schiffern in der Regel samt Ladung gekauft und zusammen mit den Schiffen aus ihrer Stadt an die unterliegende Zunft in Strassburg oder an die Empfänger der Ladung weiterverkauft. Das begründete in Basel und dessen Einzugsgebiet einen blühenden Schiffsbau. Der Umstand, dass die meisten Schiffe nach einer einzigen Talfahrt jeweils zu Brennholz verarbeitet wurden, begünstigte freilich keine kunstvollen Ausführungen.

Es scheint, dass die Basler Schifffahrt nach 1500 zu verblassen begann. Der Einwegverkehr rheinabwärts, die Aufstückerlung der Fahrstrecken zwischen den Zünften der zahlreichen Rheinstädte sowie die zunehmenden Zollschränken wirkten sich hemmend aus. Auch wurden in Europa nun an-



**Bild 1. Der Dampfer «Justitia» erreichte 1903 als erster Rheinschlepper die Stadt Basel und ankerte unterhalb der damals einzigen Basler Rheinbrücke – heute Mittlere Brücke (nach einem Foto von 1903).**

dere Verkehrsachsen als die Nord-Süd-Achse über Basel wichtig. Schliesslich sollen um 1750 nur noch jährlich sieben Schiffe von Basel Richtung Strassburg gefahren sein (Lüem, 2003). Erst nach der 1817 vom Badischen Rheinwuhnspektor Johann Gottfried Tulla (1770–1828) in Angriff genommenen Korrektur des Oberrheins von Basel bis Worms begann man an einen Wiederaufschwung der Schifffahrt zu glauben. Freilich dauerten diese Korrekturarbeiten weit über den Tod von Tulla hinaus. Als Fertigstellungsdatum wird etwa das Jahr 1876 angegeben, obwohl es später noch grössere Anpassungsarbeiten gab (Vischer, 2000). Das Hauptgerinne des neuen Rheins war auf den Hochwasserschutz der angrenzenden Landwirtschaftsgebiete ausgerichtet; die zugehörige Niederwasserrinne sollte die Schifffahrt bei spärlichem Abfluss erleichtern. Weil aber der Rhein auf den ersten 200 km flussabwärts von Basel fast den Charakter eines Gebirgsflusses aufwies, war dort seine Strömung stark. Um ein Schiff stromaufwärts zu bewegen, bedurfte es also entsprechend starker Kräfte.

Über Kräfte, die die Muskelkraft von Treidlern und Treidelpferden wesentlich übersteigen, verfügte man erst im Dampfzeitalter. Dieses setzte auf dem Oberrhein 1825 ein, als sich ein niederländisches Dampfschiff von Köln nach Strassburg hinaufkämpfte. Die als gefährlich eingestufte Strecke bis Basel wurde dann 1832 vom Dampfschiff «Stadt Frankfurt» der «Grossherzoglich-Badischen Privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft»

erstmals überwunden. Die «Stadt Frankfurt» wurde in Basel begeistert begrüsst und nährte allerlei Schifffahrtspläne. Die Wirren des Bürgerkriegs von 1830 bis 1833 und die anschliessende Trennung von Basel-Stadt und Basel-Landschaft lähmten jedoch konkrete Initiativen über Jahre. Erst 1838 nahm ein mit Basler Beteiligung gegründeter «Service Général de Navigation» den Pendelbetrieb zwischen Basel und Strassburg auf. Seine Dampfschiffe benutzten bergwärts zwar noch weitgehend den 1830 fertig gestellten Hüninger-Kanal als Seitenkanal und setzten sich bloss talwärts der Rheinströmung aus. 1840 nahm aber eine weitere Gesellschaft der «Adler des Oberrheins» den Betrieb mit Dampfschiffen auf, die den Rhein in beiden Richtungen befahren konnten. Widrige Umstände und Fehleinschätzungen trieben schliesslich beide Gesellschaften in den Ruin, sodass der Personen- und Güterverkehr längs des Rheins ab 1849 von der Bahn allein übernommen wurde (Lüem, 2003). Basel war nämlich 1844 an die linksrheinische Eisenbahn von Strassburg über St-Louis angeschlossen worden.

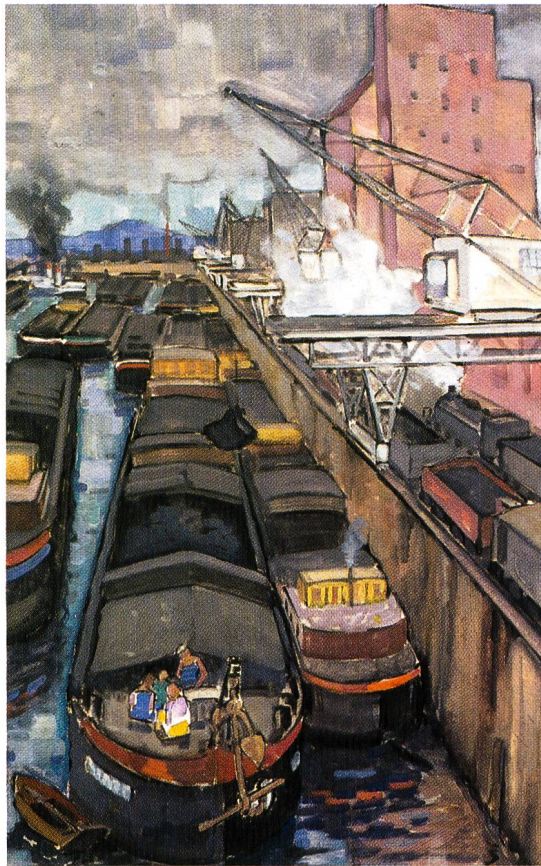
Ganze 50 Jahre wurde dann Basel und damit ein grosser Teil der Schweiz von Norden her nur mit der Bahn und allenfalls mit Fuhrwerken versorgt. Die Industrialisierung der gesamten Region schaffte jedoch einen zunehmenden Bedarf an Import von Massengütern. Dabei spielte die Kohlezufuhr eine grosse Rolle, weil mehr und mehr Dampfmaschinen, Dampflokomotiven und Dampfschiffe auf Kohle als Brennstoff angewiesen waren.



Während aber die Rheinschifffahrt unterhalb von Strassburg blühte, stand sie oberhalb davon still. Es brauchte gleichsam eine Initialzündung, um diese Verhältnisse zu ändern. Und ausgelöst wurde diese Zündung 1902 durch den jungen Ingenieur Rudolf Gelpke (1873–1940) mit seinem Bericht «Die Ausdehnung der Grossschifffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel, eine technische und wirtschaftliche Studie zur Förderung der Binnenschifffahrtsbestrebungen».

Gelpke, ein Bürger von Tecknau, Baselland, war in Basel als Sohn eines Schappe-Industriellen (Schappe ist ein Seidengarn) aufgewachsen. Danach studierte er an der ETH Zürich Bauingenieurwesen. Wie ein Studienkollege berichtete, liess er sich damals vor allem von seinem Lehrer im Planzeichnen, Professor Fridolin Becker (1854–1922), für die Binnenschifffahrt begeistern. Dazu habe auch eine gemeinsame Badenfahrt auf der damals noch ungestauten Limmat einigen Anschauungsunterricht geboten. Bezeichnenderweise wählte Gelpke bei seinem Lehrer im Wasserbau, Professor Conradin Zschokke (1842–1918), als Einziger seines Semesters nicht eines der damals gängigen Flussbau- oder Caissonprojekte als Übungsaufgabe, sondern den Entwurf einer Schiffschleuse (SBZ 1940). Nach dem Diplomabschluss 1896 betätigte sich Gelpke zuerst in Zürich und dann in Basel im Bahn- und Wasserbau.

In Basel veröffentlichte Gelpke im Alter von bloss 29 Jahren den erwähnten Bericht, also eine Art Machbarkeitsstudie, die einiges Aufsehen erregte (Vischer, 2001). Sofort nahmen andere Basler Schifffahrtsanhänger seine Anregungen auf, allen voran zwei Kohleimporteure. Der eine war der Direktor des Basler Gaswerkes und der andere der örtliche Filialleiter einer Frankfurter Kohlegrosshandlung (Lüem, 2003). Schon ein Jahr später, das heisst im August 1903, wurde eine Versuchsfahrt von Strassburg nach Basel mit dem Schlepper «Justitia» durchgeführt. Dieses Schiff stammte aus Mainz, wurde von kundigen Rheinschifffern gesteuert und hatte den jungen Gelpke mit einigen seiner Gesinnungsfreunde an Bord. Das Unternehmen gelang ohne grössere Schwierigkeiten und gab in Basel zu einem triumphalen Empfang Anlass (Bild 1). Nun galt es, dasselbe auch mit einem Schleppzug zu versuchen, was im Juni 1904 geschah. Aus dem Ruhrgebiet setzte sich der starke Schlepper «Knipscheer IX» mit dem 500 Tonnen Kohle tragenden Kahn «Christine» stromaufwärts in Bewegung, erreichte Strassburg und schliesslich Basel. Es gab dort natürlich nochmals einen triumphalen Empfang. Mangels Hafenanlagen dauerte es aber eine ganze Woche, bis die Ladung der



**Bild 2. Der Rheinhafen Kleinhüningen bei Basel wurde 1919–1923 gebaut. Das Aquarell von Burkhard Mangold von 1934 bezeugt den rasanten Aufschwung der Grossschifffahrt (aus Vokner 2003 mit der freundlichen Genehmigung des Verlags).**

«Christine» gelöscht war. Dann wurde dieser Kahn mit 230 Tonnen Asphaltherde aus dem Val de Travers beladen und sollte seine Rückfahrt antreten. Allein, das Wendemanöver des Schleppzugs misslang, sodass der Schlepper in eine Ufermauer krachte und sich die «Christine» von ihm losriss. Steuerlos trieb Letztere rheinabwärts, bis sie auf eine Schutzkonstruktion vor der Kleinhüninger Schiffsbrücke auflief, havarierte und sank. Dieser Unfall wurde von den Gegnern der Schifffahrt und den Skeptikern natürlich als entscheidender Rückschlag der Pläne Gelpkes gewertet. Doch wehrte sich dieser unter anderem mit der Begründung, dass noch kein Eisenbahnglück zu einem Stillstand des Bahnverkehrs geführt habe.

Am 3. Dezember 1904 konstituierte sich jedenfalls der «Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein», in dem sich mehr als sechzig Gründungsmitglieder zusammenfanden. Als erster Präsident wurde der Basler Regierungsrat und Nationalrat Paul Speiser (1846–1935) gewählt, während Gelpke den Vorsitz der Technischen Kommission übernahm. 1905 fuhren weitere sechs Schleppzüge nach Basel und erhärteten die vorangehenden Versuche. Das veranlasste die Stadtbehörden im selben Jahr noch zum Bau eines ersten Rheinhafens im Quartier St. Johann. 1908 setzte ein regelmässiger Schleppdienst ein und damit der alle Erwartungen übertreffende Aufschwung der Basler Rheinschifffahrt (Bild 2).

Das Jahr 1904 brachte also die Gründung der neueren Basler Rheinschifffahrt – oder der Grossschifffahrt, wie man sie im Unterschied zur Kleinschifffahrt der Fischerei und des Vergnügens etwa nennt – sodass diese heute 100-jährig ist. Zur Schifffahrtsgeschichte sowie zur Weiterentwicklung der Rheinschifffahrt bis hin zur schweizerischen Hochseeschifffahrt ist 2003 das spannende Buch «Heimathafen Basel» von Barbara Lüem erschienen (siehe Literaturhinweis).

#### Literaturhinweise

Lüem, Barbara (2003): Heimathafen Basel. Die Schweizer Rhein- und Hochseeschifffahrt. Christoph Merian Verlag, Basel, 263 S.

SBZ (1940): Rudolf Gelpke zum Gedächtnis. Schweizerische Bauzeitung, 115, 7, 82–84.

Vischer, Daniel (2000): Johann Gottfried Tulla; badischer Experte für Schweizer Flusskorrekturen. Schweizer Ingenieur und Architekt, 5, 4. Februar, 11–16.

Vischer, Daniel (2001): Wasserbauer und Hydrauliker der Schweiz. Verbandsschrift 63 des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Baden, S. 170/171 (Kurzbiografie von Rudolf Gelpke).

Vokner, Andrea (2003): Burkhard Mangold, Rheinbilder. Christoph Merian Verlag, Basel, 135 S.

#### Anschrift des Verfassers

Daniel L. Vischer, Prof. Dr.-Ing., Dr. h. c., Im Waldheim 4, CH-8304 Wallisellen.