Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft

Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt

Band: - (2014)

Heft: 1: Rund um den Hafen

Artikel: Rheinschifffahrt: 1. Akt : die "Basler Lauertanne" und "Jumpfere Sandrytter"

Autor: Ryser, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842954

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: 08.07.2025

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

Rheinschifffahrt: 1. Akt

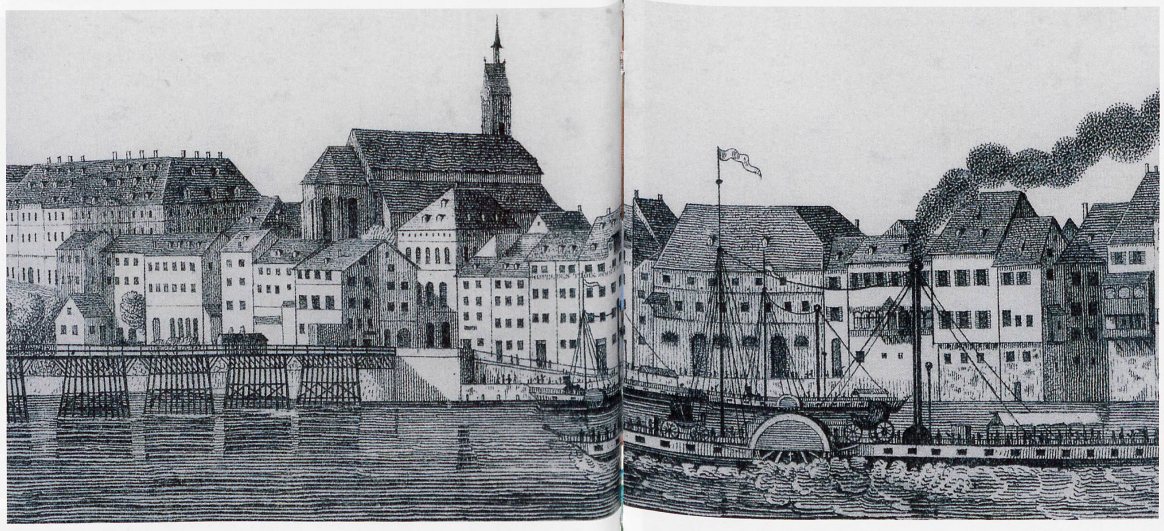
Die «Basler Lauertanne» und «Jumpfere Sandrytter»

[wr] Auch wenn die alten Römer, wie schon vor ihnen die Kelten, den Rhein nutzten, um auf ihm mit Flössen und Kähnen Güter zu transportieren, so fällt der Geburtstag der Basler Rheinschifffahrt auf den 15. Februar 1354. Damals nämlich bestätigte Johann Senn von Münsingen, seines Zeichens Fürstbischof von Basel, die Gründung der beiden Halbzünfte der Schiffleute und Fischer.

Rund hundert Jahre später organisierten sich die Zünftler als eine Art Betriebsgenossenschaft, bestehend aus drei Gesellschaften, die in regelmässigem Wechsel, die Beförderung aller Güter und Personen auf dem Wasser, übernahmen. Der Rhein war damals ein Wildstrom, der im Frühsommer nach der Schneeschmelze die Talaue in ihrer ganzen Breite überflutete und sonst in unzähligen Armen und Bachläufen seinen Weg Richtung Meer mäanderte. Zahlreiche Kies- und Sandinseln entstanden und wurden wieder abgetragen. Die beiden Gesellschaften, die nicht mit dem Fahrdienst beschäftigt waren, rammten in dieser Zeit Pfähle in den Flussboden, um den Weg bis Breisach im unberechenbaren Talweg zu markieren. In echt genossenschaftlicher Tradition teilten die Mitglieder aller drei Gesellschaften den Gewinn aus ihrem «Speditionsgeschäft» unter sich auf. Auch die Witwen von Zunftbrüdern wurden dabei nicht vergessen. Allerdings nur so lange, als sie sich nicht wieder verheirateten.

Ein «Einwegkahn»

Neben den «Schniecken», bis zu 19 Metern langen Frachtkähnen, die gegen 150 Tonnen tragen konnten, kam auf dem Rhein vor allem die «Basler Lauertanne» zum Einsatz. Der Name ist ein Etikettenschwindel. Die Kähne waren nicht in Basel erfunden worden und wurden hier auch nur selten gebaut. Vielmehr kauften sie die hiesigen Schiffer von ihren Berufskollegen, die mit ihnen via Aare, Reuss oder Limmat den Hochrhein hinunter bis nach Basel gefahren waren, wo für sie die Fahrt endete. Dabei erwiesen sich die Einheimischen als ausgesprochen schlitzohrig. Nach vorheriger Abmachung interessierte sich scheinbar nur ein einziger Basler für den feilgebotenen Kahn, wodurch der Preis entsprechend gedrückt werden konnte. Das auf diese Weise billig erstandene Boot loste man anschliessend im fröhlichen Würfelspiel unter sich aus, einigte sich auf dessen tatsächlichen Wert und teilte den Mehrerlös.



Raddampfer «Adler vom Oberrhein» (Jumpfere Sandrytter)

Die «Lauertanne» wurde bis ins 19. Jahrhundert eingesetzt. Sie war aus rohen Balken und Tannenbrettern zusammengefügt, 12 bis 15 Meter lang und in der Lage, Güter zwischen 30 und 60 Tonnen zu befördern. Dank dem ausladenden Bug und Heck und dem geringen Tiefgang eignete sie sich hervorragend für die Fahrt über die Untiefen des Oberrheins, wo man sie zur Not auch einmal über eine Sandbank hinwegschieben konnte. Gesteuert wurde sie mit einem Streichruder am Heck. Falls nötig griff man zum Stachel und zu Seitenruder. Für die Bergfahrt war die «Lauertanne» allerdings ungeeignet. Das wilde Wasser des Oberrheins und die sich häufig verändernden Uferlinien erschwerten das Treideln, also das Ziehen der Schiffe gegen die Strömung mit Manneskraft oder Pferdestärke. So war dem einzelnen Kahn nur ein kurzes Dasein beschieden. War die Talfahrt beendet, so wurde das Boot am Zielort in seine Einzelteile zerlegt und als Bauholz verkauft.

Gleichwohl hat die «Lauertanne» überlebt. Auf dem Vierwaldstätter- und Zürichsee ist sie zum motorisierten Lastkahn mutiert, der noch heute als «Nachen» oder «Nauen» respektive als «Ledischiff», seinen Dienst tut. Ausserdem kann man sie mit Fug und Recht als Urahnin des Weidlings bezeichnen, auf dem die wackeren Wasserfahrer des «Fischer Clubs Basel 1894» mit Stachel und Ruder im sportlichen Wettkampf ihre Geschicklichkeit und Kräfte messen.

Das Dampfschiff erobert den Rhein

Die ersten funktionsfähigen Dampfschiffe entstanden an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert. Es dauerte dann noch rund drei Jahrzehnte, bis am 28. Juli 1832 der Raddampfer «Stadt Frankfurt», begrüsst vom schmetternden Willkommensgruss einer Musikkapelle und Kanonendonner, an der Schifflände anlegte. Möglich gemacht hatten das Ereignis 16 stramme Markgräfler, die das Schiff an Seilen über die schwierige Stelle bei der Felsmühle zwischen Kleinkembs und Istein gezogen hatten. Die Brüder von der Schifferzunft waren ob der neuen Konkurrenz im Zeichen «merkantilistischer Dampf- und Ausbeutungslust» wenig erbaut.

Im Grunde hatten sie allerdings wenig zu fürchten. Ihre «Schniecken» und «Lauertannen» wurden weiter gebraucht. Vorerst wenigstens. Sowohl der «Service géneral de navigation», der mit drei Dampfschiffen die Verbindung zwischen Strassburg und Basel herstellen wollte, als auch die Konkurrenz, die ihren Raddampfern den Namen «Adler vom Oberrhein» gegeben hatten, scheiterten an den Tücken des Rheins. Immer wieder schrammte man den Flussboden. Immer wieder kam es zu Verzögerungen. So heisst es am 21. Oktober 1842 im Logbuch eines der drei «Adler»: Wir fuhren «unterhalb Knielingen des Abends fest und wurden erst am andern Morgen früh flott.» Kein Wunder, dass die Basler Lästermäuler aus dem stolzen Raddampfer die «Jumpfere Sandrytter» machten. Das Vertrauen in die neue Technologie auf dem Oberrhein war erschüttert. Beide Gesellschaften machten bereits in den 1840er Jahren Konkurs.

Für den Personen- und Güterverkehr am Oberrhein zog man inzwischen die schnellere und sicherere (allerdings auch teurere) Eisenbahn vor. Nach den beiden Dampfschiffgesellschaften kapitulierte auch die Schifferzunft vor dem neuen Verkehrsträger. Man verkaufte das Zunfthaus an der Schifflände auf Abbruch, ebenso – zu einem Spottpreis – das grosse Lastschiff «Stadt Hüningen», während die beiden anderen Schiffe der Zünftler, die «Poniatowsky» und der «Victor», im Rhein ihr nasses Grab fanden. Die Schifffahrt in Basel war am Ende. Definitiv.

Definitiv? Nein, Totgesagte leben länger! 1902 erschien eine Publikation über «die Ausdehnung der Grossschifffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel». Der Autor war der noch nicht 30-jährige Ingenieur, Rudolf Gelpke, der «Vater der modernen Rheinschifffahrt». Lesen sie mehr über ihn und sein Lebenswerk in unserem baseldeutschen Beitrag von Beat Trachsler.

Verwendete Literatur

Herold Heinz, Drei Basler Schiffahrts-Jubiläen, Basler Stadtbuch 1979, CMS Verlag, Basel, 1980.
Koch K.-W./Röhr G., Der Rhein – The Rhine, Röhr-Verlag, Krefeld, 1985.
Koelner Paul, Die Basler Rheinschiffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit, Verlag Helbing und Lichtenhahn, Basel, 1954.
Lüem Barbara, Heimathafen Basel, CMS Verlag, Basel, 2003.