Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2017)
Heft: 4: Unterwegs

Artikel: Handelsstrasse und Freizeitfluss : z'Basel uf mym Rhy...
Autor: Thiriet, Roger
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842699

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

TAXI
Rhytaxi Basel GmbH
Stadt- und Hafenrundfahrten
www.rhytaxi.ch

Z' Basel uf mym Rhy ...

In einer hochmobil gewordenen Gesellschaft stossen Strasse und Schiene zunehmend an die Grenzen ihrer Kapazitäten. Vor diesem Hintergrund erfreut sich der historische Transportweg zu Wasser ungebrochener Attraktivität für Waren aller Art. Er befriedigt aber zunehmend auch das Mobilitätsbedürfnis des Freizeitmenschen.

«Rhein macht mobil, bei Arbeit, Sport und Spiel!» Nichts bringt die Mobilität auf dem Basler Heimgewässer besser auf den Punkt als diese geringfügige Abwandlung des legendären Werbeslogans für einen Schoggistängel. Wer in der warmen Jahreszeit und bei schönem Wetter am Rheinbord sitzt, sieht mit eigenen Augen, wie gross das Verkehrsaufkommen auf dem Strom geworden ist. Das folgende Streiflicht auf die Rheinschifffahrt lässt deshalb die sportlichen Kanu-, Drachenboot-, Motoryachten- und Wasserfahrer ebenso unbeleuchtet wie die Schwimmerinnen und Schwimmer. Im Fokus bleibt der gewerbsmässige Waren- und Personentransport.

Handelsschifffahrt

Die Rheinschifffahrt, wie wir sie heute kennen, hat sich erst an der Schwelle des 20. Jahrhunderts zu einem wichtigen Verkehrsträger und bedeutenden Wirtschaftszweig entwickelt. In Basel erkannte damals Rudolf Gelpke (1873–1940) als Erster die Möglichkeiten des professionellen Warentransports zu Wasser und setzte sich dafür ein, dass die Grossschifffahrt auf dem Oberrhein nicht zugunsten der aufstrebenden Eisenbahn eingestellt, sondern im Gegenteil bis nach Basel geführt wurde. Doch der Reihe nach!
Wie so vieles in unserem Kulturkreis geht auch die kommerzielle Nutzung des Rheins auf die alten Römer zurück. Ihnen diente der Strom zwar in erster Linie als natürliche Grenze, die dem Römischen Reich über weite Strecken den Bau eines künstlichen Grenzwalls, des «Limes», ersparte. Bald stellte sich jedoch heraus, dass auch die «nasse» Grenze verteidigt werden musste, was ein paar Jahre vor Christi Geburt zur Gründung einer Rheinflotte führte. Die Werften, die dafür entlang des Rheins gebaut wurden, verliehen den anliegenden Regionen wirtschaftlichen Aufschwung. Gemäss der These, wonach der Krieg der Vater aller Dinge ist, verkehrten immer mehr zivile Transportschiffe auf dem Strom und machten daraus eine erfolgreiche Handelsstrasse.

Mit dem Untergang des Römischen Reichs verschwanden zwischenzeitlich auch Häfen und Umschlagplätze am Rhein, und erst unter den Karolingern ab 800 n. Chr. wurde er erneut zu einer Lebensader. Ab dem 14. Jahrhundert wurde der Schiffsverkehr so dicht, dass er vor den Raubrittern geschützt werden musste, die auch vor der Kaperung von Lastkähnen nicht zurückschreckten. Aus diesem Grund schlossen sich die Rheinschiffer zu Zünften zusammen, die den Schutz der Schiffe gewährleisteten und für die fundierte Ausbildung des beruflichen Nachwuchses sorgten.

1807 läutete die berühmt gewordene Fahrt der «Clermont» von Robert Fulton auf dem Hudson River zwischen New York und Albany das Dampfschiffzeitalter ein. Damit erschlossen sich – auch auf dem Rhein – dem Transport zu Wasser neue Möglichkeiten. Er gewann auch deshalb an Bedeutung, weil die Strassen damals in lausigem Zustand waren. 1863 unterzeichneten deshalb Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preussen die «Mannheimer Akte». Sie ermöglichte die freie Schifffahrt auf dem Rhein und ist in ihren Grundsätzen bis heute gültig. Die so regulierte Rheinschifffahrt begünstigte die Entwicklung ganzer Wirtschaftszweige – auch in Basel, wo Werften, Umschlags- und Lagerunternehmen sowie Handels- und Dienstleistungsbetriebe aller Art auf die Rheinschifffahrt zurückgehen und mehr denn je von ihr abhängen.

Basel, das «Goldene Tor der Schweiz», garantiert den Anschluss des Landes an die internationale Rheinschifffahrt.

Auf Initiative und Vorarbeit des bereits erwähnten Ingenieurs Gelpke und mit Unterstützung von Politik und Wirtschaft traf am 2. Juni 1904 der erste Schleppzug mit 300 Tonnen Kohle in Basel ein. Damit war das «Goldene Tor der Schweiz», das den Anschluss des Landes an die internationale Rheinschifffahrt herstellte, aufgestossen. 1912 wurde die Schleuse in Augst, 20 Jahre später die in Kembs und 1954 schliesslich jene in Birsfelden eröffnet. 1919 befuhr das erste Rhein-Dampfschleppboot unter Schweizer Flagge den Rhein. Im Frühjahr 1921 wurde mit dem Bau des ersten Hafenbeckens in Kleinhüningen begonnen und 1923 erreicht mit der «Muldia» das erste Tankschiff unsere Stadt.

Heute bilden die Schweizerischen Rheinhäfen die Schweizer Verkehrsdrehscheibe am Güterverkehrs-Korridor Rotterdam–Basel–Genua. In den drei Hafenteilen Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz Au schlagen total 212 Schiffe unter Schweizer Flagge jährlich sechs Millionen Tonnen Güter und über 100 000 Container um, was 12 Prozent aller Schweizer Importe entspricht. Jeder dritte Liter Mineralöl und jeder vierte Container werden über die Rheinhafenterminals abgewickelt; eine optimale Anbindung an Schiene und Strasse ermöglicht den Transport von Gütern aller Art. Zudem stellen 80 Hafenfirmen Lagerkapazitäten für Container sowie Schütt-, Stück- und Flüssiggüter zur Verfügung (alle Zahlen: 2015).

Personenschifffahrt

Aber nicht nur Waren befördert Vater Rhein auf seinem breiten Rücken, sondern auch immer mehr Menschen, vor allem gesetzteren Alters. Sie geben der für Ferien und Freizeit beschaulichen Fortbewegung mit dem Schiff den Vorzug vor Reisen auf anderen, stressigeren Verkehrsmitteln. So hat insbesondere die internationale Hotelschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen in den vergangenen Jahren einen eigentlichen Boom erlebt. Liefen im Jahr 2014 noch 488 Hotelschiffe mit ingesamt 154 344 Betten Basel an, waren es 2015 bereits 706 mit total 222 896 Betten, was eine Zunahme von beinahe 50 Prozent bedeutet.

Während für die internationalen Hotelschiffe die Mittlere Brücke Endstation bedeutet, darf die lokale Personenschifffahrt weiter rheinaufwärts vorstossen. Die Basler Personenschifffahrtgesellschaft (BPG) befindet sich heute im Besitz des Kantons Basel-Stadt und verfügt mit der MS «Christoph Merian», der MS «Lällekönig» und der MS «Basler Dybli» über drei Motorschiffe mit einem Fassungsvermögen von total gegen 1000 Passagieren. Und bald kommt ein viertes dazu, denn im Jahr 2018 wird das neue Flaggschiff der Basler Personenschifffahrt in Betrieb genommen. Von Basel und für Basel gebaut, soll es ein weiteres Wahrzeichen der Region werden – «UNSER Schiff», wie das grosszügig konzipierte neue Motorschiff mit Arbeitstitel heisst. Die BPG-Flotte fährt vor allem in der warmen Jahreszeit fahrplanmässig Stadtrundfahrten und Ausflüge bis nach Rheinfelden (AG); ihre Schiffe sind aber regelmässig auch im privaten Auftrag mit Hochzeitsgesellschaften oder anderweitig Feiernden zwischen den Schleusen Birsfelden und Kembs unterwegs. Dabei müssen ihre Kapitäne ein besonders wachsames Auge auf die Schwimmerinnen und Schwimmer haben, die an warmen Tagen oft auch ausserhalb der ihnen zugewiesenen Korridore mobil sind. Und natürlich auf die Kleinschifffahrt, deren Anhänger sich mit Privatmotorbooten und -yachten das Erlebnis einer Stadtquerung auf 0,50 Meter über Rhein gönnen.

◄◄ Das Ausflugsschiff «Basler Dybli» ankert im Rheinhafen.
◄ Hafenromantik: Blick auf das Bernoulli-Getreidesilo von 1923 im Hafenbecken 1
▼ Die erste Fähre überquerte 1854 den Rhein.

Fähren und Rhy-Taxis

Auf diesen speziellen Blickwinkel schwören auch die Gäste der vier Basler Rheinfähren, die zwischen Schwarzwald- und Dreirosenbrücke das Gross- mit dem Kleinbasel verbinden. Es handelt sich um Rollfähren, eine Sonderform der sogenannten Gierseilfähre, welche die Strömung des Rheins als Antrieb benutzen. Die erste dieser «fliegenden Brücken» nahm 1854 oberhalb der heutigen Wettsteinbrücke ihren Betrieb auf und wurde nach deren Erbauung rheinabwärts verlegt. Neben dieser nach dem «Leu» – einem der drei Kleinbasler Ehrenzeichen am «Vogel Gryff» – benannten Münsterfähre verkehren heute der «Wild Maa» zwischen dem St. Alban-Tal und dem Schaffhauser Rheinweg sowie der «Vogel Gryff» zwischen Kaserne und Totentanz. Seit 1989 quert zudem die einst eingestellte Schlachthof-Fähre knapp oberhalb der Dreirosenbrücke den Rhein. Dieser «Ueli» hat als einziges Fährboot einen kleinen, solarstromgespiesenen Zusatzmotor, weil die Querung noch im internationalen Gewässer stattfindet und erhöhten Sicherheitsvorschriften genügen muss. Die Basler Fähren gehören der gleichnamigen Stiftung, deren finanzielle Mittel zum Unterhalt und notwendige Neuanschaffungen durch die rund 4000 Mitglieder des «Fähri-Vereins» aufgebracht werden. Sein Hauptziel ist es, die Erhaltung eines wichtigen Basler Wahrzeichens und Kulturguts für die nächsten Generationen sicherzustellen. Das gelingt seit bald 50 Jahren ohne einen Franken Steuergeld.

Keine Subventionen beanspruchen auch die Betreiber der Taxiboote, die den Personentransport auf dem Rhein auf private Initiative und eigenes Risiko betreiben. Als «Rhy-Taxi», «Taxi-Boot» und «Rhy-Schiffli» versehen sie zwar keinen fahrplanmässigen Dienst, sie sind aber zu allen Jahreszeiten mit Extraladungen gut gelaunter Festgesellschaften unterwegs, die sie mit abwechslungsreicher Bordverpflegung vom Apéro bis zum Fondue an die verschiedenen Anlegestellen im Dreiländereck befördern.

Roger Thiriet

Quellen
«Facts & Figures 2015», Port of Switzerland
www.portsofbasel.ch, www.bpg.ch, www.faehri.ch,
www.wikipedia.org/wiki/Basler_Faehren