

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

Artikel: Geschichten vom Strom
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843307>

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: 12.01.2026

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

Diese statt hat von dem Rhein, darauf man daselbsthin und von dannen in schiffen vil gütere füret, grosse nutzperkeit.»
Christian Wurstisen (1544 – 1588)

Geschichten vom Strom

«Am Fusse des Basler Münsters liegt der Scheitelpunkt der schönsten Stromkurve, welche die Natur je gebildet hat. Sie vermittelt den Übergang der grossen Weltstrassen von Osten nach Westen, vom Schwarzen Meer nach dem Atlantischen Ozean, und von Süden nach Norden, vom Mittelländischen Meer nach der Nordsee. Und die ehrwürdige Kathedrale selbst verkörpert gleichsam den Schnittpunkt und ihre schlanken roten Türme bilden die Wegweiser der sich hier kreuzenden Verkehrsstrassen.»

Der junge Mann, der diese Sätze in der Basler Wochenschrift «der Samstag» vom 4. Februar 1905 schrieb, war besessen – besessen von der Idee, der Schifffahrt auf dem Oberrhein zum Durchbruch zu verhelfen. Am Ende des 19. Jahrhunderts hatte man – nach dem Bau der

ersten Eisenbahnen – in Basel geglaubt, auf den mächtigen Strom als Verkehrsstrasse verzichten zu können. Aber er, der junge Ingenieur Rudolf Gelpke, geboren 1873, widersetzte sich den Vorurteilen seiner Zeit. Auf eigene Kosten unternahm er Probefahrten mit Dampfern und Schleppzügen und untersuchte die Stromverhältnisse auf der Strecke von Strassburg nach Basel. Dabei kam er zum Schluss, dass der Oberrhein mindestens während der Sommerzeit schiffbar war. Er war es, der 1904 den «Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein», die nachmalige Schweizerische Schifffahrtsvereinigung, ins Leben rief. In der Folge wurde die Rheinschifffahrt ausgebaut: Reedereien entstanden, 1920 erfolgte eine Rheinkorrektur, 1924 ergriff Gelpke die Initiative zur Gründung der Basler Personenschifffahrts-

gesellschaft. 1932 brachte der Ausbau des Grand Canal d'Alsace endlich die Lösung des Problems der Isteiner Schwelle, die wegen der fortschreitenden Erosion für die Schifffahrt immer schwieriger wurde. Die Umschlagmenge in den Basler Rheinhäfen hatte 3 Millionen Tonnen überschritten, als 1939 der Kriegsausbruch die Schifffahrt nach Basel unterbrach.

1940 starb Rudolf Gelpke. Während Jahrzehnten war er die Seele der Basler Rheinschifffahrt gewesen. Er hatte seine Gesundheit und sein Vermögen aufs Spiel gesetzt, um sein Lebenswerk voranzutreiben. Paul Speiser, der erste Präsident der Schweizerischen Schifffahrtsvereinigung schrieb über Gelpke: «Ich denke mir immer, dass Kolumbus Gelpkes Art gehabt hat.»



Wenn Rudolf Gelpke auch als Vater der modernen Oberrheinschifffahrt bezeichnet werden kann, so war er natürlich nicht der erste, der die Bedeutung des faszinierenden Stromes für Handel und Transport erkannt hat. Bei weitem nicht. Um eine Lieblingsformulierung von Generationen von Geschichtslehrern zu verwenden:

Schon die alten Römer...

...bauten eine eigene Organisation für die Rheinschifffahrt auf. Sie verfügten über Flösse und Kähne, die aus ausgehöhlten Baumstämmen bestanden und mit Tierfellen überzogen waren. Auf dem Rhein verkehrten ihre Kriegsgaleeren. Die Flotte des Drusus bestand aus 100, die des Julian aus 600 Schiffen.

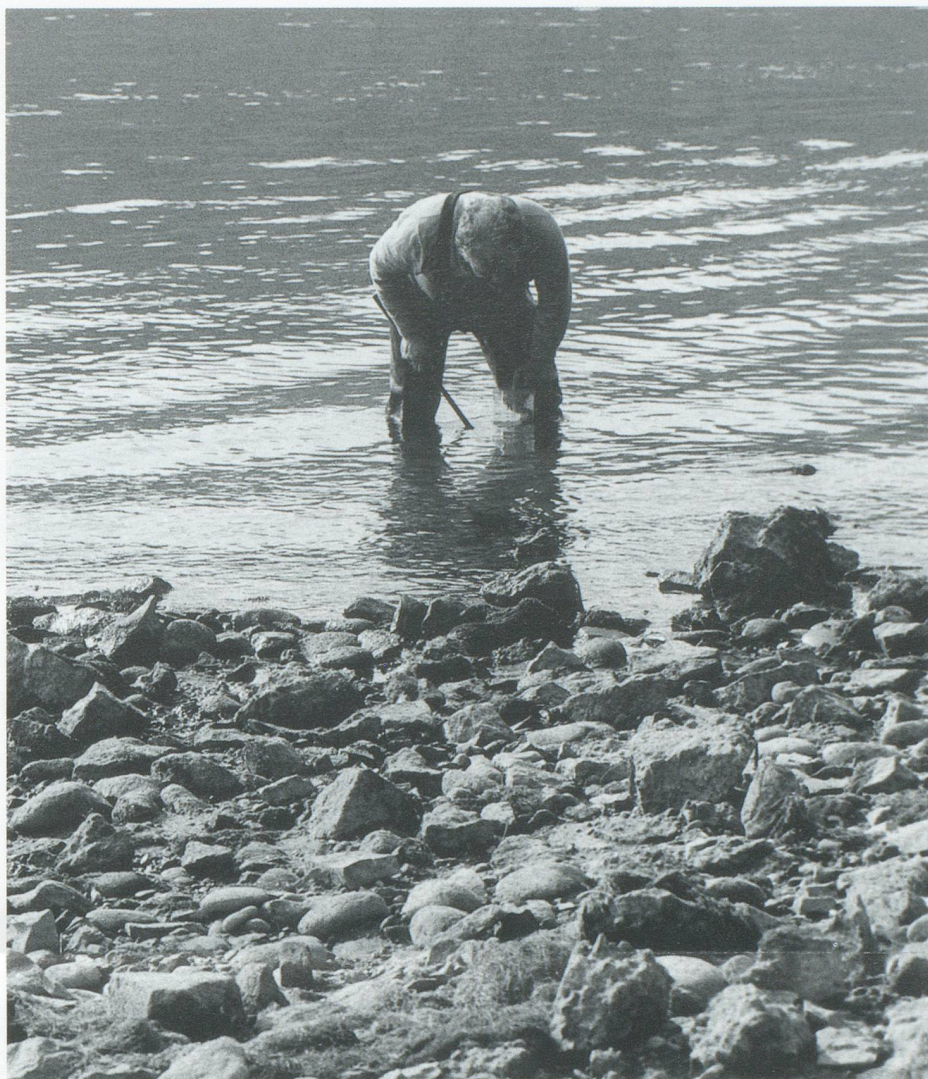
Auf Flösse verliessen sich auch die mittelalterlichen Bauherren des Basler Münsters, die Steinquader aus den Ruinen von Augusta Raurica stromabwärts transportieren liessen, bis zum Fuss des Mühleberges, von wo aus sie auf den Münsterhügel geschafft wurden.

Nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches ist erst im 12. und 13. Jahrhundert ein eigentlicher Neubeginn der Rheinschifffahrt festzustellen. Die Schwierigkeiten waren enorm. Der Strom war ja nicht begradigt wie heutzutage, sondern mäanderte in unzähligen Armen durch die Ebene meerwärts. Es war eine mühsame Fahrerei, vor allem natürlich rheinaufwärts. Die Schiffe wurden, bei günstigem Wind, mit Segeln angetrieben, in der Regel aber getreidelt, d.h. am Ufer zogen Pferde die Schiffe bergwärts. Die Fahrtzeit von Holland nach Mainz dauerte 22 Tage, was aber immer noch rund eine Woche schneller war als der Landweg.

Als Entgelt für die Schiffbarmachung erlaubte der König den vier Kurfürsten am Rhein Wasserzölle zu erheben. Als um 1810 Napoleon die Freiheit der Rheinschifffahrt von allen Abgaben von der Mündung bis Basel erklärte, bestanden zwischen Strassburg und Holland 32 Zollstationen.

Es waren aber nicht nur die Zölle, die den Schiffern das Leben sauer machten. Auch Räuber gefährdeten den Transport von Menschen und Gütern. Zum Beispiel Herr Walter von Geroldseck, der um 1333 auf der Veste Schwanau, einige Wegstunden oberhalb von Strassburg, hauste. Mit Schüssen und Wurfmaschinen zwangen er und seine Gesellen, die Schiffer, an Land zu fahren. Dort überwältigten sie Passagiere und Ruderknechte und führten sie samt dem erbeuteten Gut auf ihre Trutzburg. Die Freiheit erlangten die Gefangenen nur gegen ein hohes Lösegeld.

Gegen diese Land- respektive Flussplage taten sich Basel, Strassburg und andere Städte zusammen. Nach fünfwöchiger Belagerung erstürmten sie Schwanau. Fast die ganze Besatzung wurde um einen Kopf kürzer gemacht. Drei Schmiede und Zimmerleute wurden gar auf die Wurfmaschinen gebunden und an die Mauern geschmettert. Nur ein alter Mann fand Gnade vor dem Strafgericht und ein junges «Rennerlin», ein Springinsfeld also, weil es noch ein Kind war...



Schiffleute

Der Basler Fürstbischof Johann Senn von Münsingen bestätigte am 15. Februar 1354 die Gründung der beiden Halbzünfte der Schiffleute und Fischer. Nach hartnäckigem Zank einigte man sich, Fisch und Anker im viergeteilten blauweissen Feld gleichmässig verteilt als gemeinsames Zunftwappen im Banner zu führen. Fast hundert Jahre später, im Verlaufe der Konzilsjahre wurde die Schifferzunft in eine eigentliche Betriebsgenossenschaft umgewandelt. Die Schiffleute organisierten sich in drei Gesellschaften, die in regelmässigem Wechsel je einen Teil der Woche das «geverte» innehatten, also die Beförderung aller Güter und Personen auf dem Wasser. Der Gewinn einer Gesellschaft wurde unter allen Mitgliedern verteilt. Auch die Witwe eines Zunftbruders hatte, sofern sie sich nicht wieder verheiratete, Anteil am Gewinn. Den beiden Gesellschaften,

die nicht mit dem Fahrdienst beschäftigt waren, wurde das «buwen» am Rhein anvertraut, d.h. sie rammten Pfähle in den Flussboden, um den sich schlängelnden und oft verändernden Talweg bis Breisach zu markieren.

Bevor ein Schiff die Schiffflände verlassen durfte, wurde es von den «Fertigern» inspiziert. Sie hatten darauf zu achten, dass sich das Schiff in gutem Zustand befand und nicht überladen war. Ihnen stand das Recht zu, mangelhafte Schiffe so lange an der Abfahrt zu hindern, bis die Schäden behoben waren. War dies nicht möglich, wurde das Schiff an Land gezogen und zerschlagen. Die Fertiger waren auch berechtigt, alten, gebrechlichen und kurzsichtigen Meistern ein Berufsverbot zu auferlegen.

Sie waren rauhe Gesellen, die Schiffleute, die sehr wohl ihren Vor-

teil zu wahren wussten. Eine arge finanzielle Belastung bedeutete die stete Erneuerung des Schiffsbestandes. Wen wundert's, dass sie die Berufsgenossen aus Bern, Solothurn, Zürich, Luzern, Schaffhausen und Laufenburg, von denen sie gewöhnlich ihre Schiffe kauften, über den Tisch zu ziehen versuchten. Legte ein fremder Schiffer in Basel an, um sein Schiff feilzubieten, so bot nach vorheriger Abmachung nur noch ein Einheimischer auf das Fahrzeug. So wurde der Preis hinunter gedrückt. Das billig erworbene Boot losten nachher die Basler mit dem Würfel unter sich aus, einigten sich auf den richtigen Preis und teilten den Mehrerlös.

Rauhe Gesellen, wie gesagt, die sich scheint es, auch übler Redensarten und Schimpfworte bedienten. Die vom Rat, dem Zunftvorstand und der Kirche erlassene Strafordnung macht das deutlich. Bestraft wurden Wörter wie «studeloch» und «zwersloch»; höher bestraft wurde, wer den andern in seiner Handwerksehre kränkte. Am höchsten bestraft aber wurde der Vorwurf, der andere habe mit Tieren geschlechtlichen Umgang. Das war schlimmer, als wenn einer in der Zunftstube freventlich das Messer zückte. Die Strafe war meistens in mehreren Pfunden Wachs zu bezahlen, was – üble Redensarten hin, Schimpfworte her – die guten Beziehungen der Schiffeleute zur Kirche offenkundig macht, denn der Wachs fand Verwendung auf den Altären.

Es waren wohl kaum Schiffer, die den Rhein

im Lichte der Romantik ...

sahen. Das blieb den deutschen «Liederbrüder» Clemens Brentano und Achim von Arnim vorbehalten, die den Rhein hinab fuhren, «beerauscht von tausend neuen Anklängen der Poesie». Sie sammelten Märchen, Lieder und Sagen und begründeten damit die Rheinromantik. Geschichten von Burgen, uralten Städten und Weinbergen, von Zwergen, Riesen und Wassernixen und natürlich vom Vater Rhein, dem personifizierten Flussgott. Tatsächlich hat es in der Folge immer wieder Dichter an den Rhein gezogen: unter ihnen Heine, Goethe, Thomas Mann, Annette von Droste-Hülshoff, Erich Kästner, Anna Seghers, Heinrich Böll. Heinrich Heines Lied von der Loreley, die auf einem Felsen, unweit von Bingen ihr goldenes Haar kämmt, wurde fast fünfzigmal vertont. Weinselige Trinklieder entstanden, Klavierstücke, Kantaten, Walzer, Ballette, sogar Opern. Kein Wunder, dass Erich Kästner der Sache überdrüssig wurde und 1932 dichtete:

*Die Loreley,
bekannt als Fee und Felsen,
ist jener Fleck am Rhein,
nicht weit von Bingen,
wo früher Schiffer mit
verdrehten Hälsen,
von blonden Haaren
schwärmend, untergingen.*

*Wir wandeln uns.
Die Schiffer inbegriffen.
Der Rhein ist reguliert
und eingedämmt.
Die Zeit vergeht. Man stirbt nicht
mehr beim Schifffen,
bloss weil ein blondes Weib sich
dauernd kämmt.*

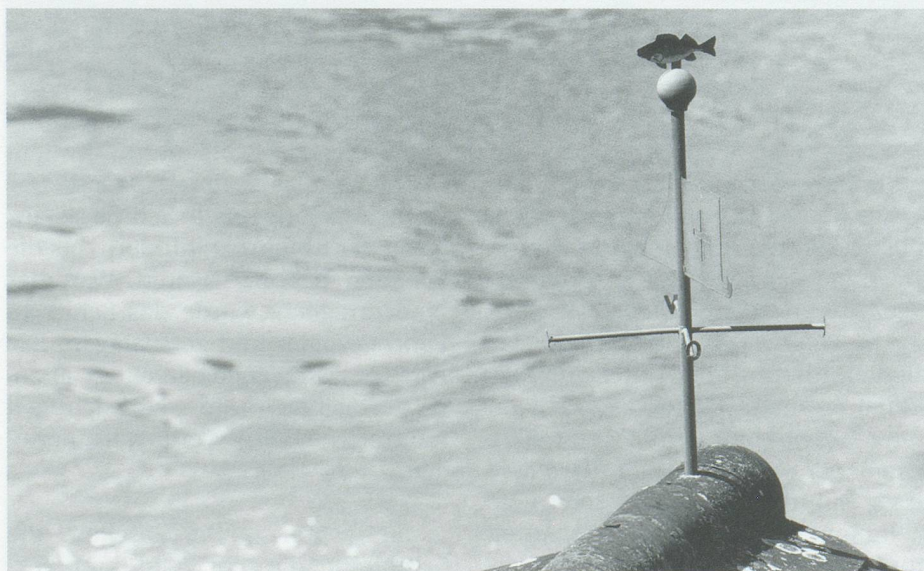
Was uns zur modernen Schifffahrt führt.

Jumpfere Sandrytter: Das Dampfschiff erobert den Rhein

Die Geschichte ist bekannt: am 28. Juli 1832, mittags um halb zwölf Uhr, legte das Dampfschiff «Stadt Frankfurt» unter Kanonendonner und begrüsst vom schmetternden Willkommensgruss einer Musikkapelle an der Schiffflände an. Das Schiff hatte den Weg nach Basel nur dank der Hilfe von 16 strammen Bauern geschafft, die das angeseilte Boot über die reissende Stelle bei der Felsmühle zwischen Kleinkembs und Istein gezogen hatten. Aber trotzdem: das neue Zeitalter hatte rheinaufwärts Einzug in Basel gehalten. Es sollte dann allerdings noch einige Jahre dauern, bis ein mehr oder weniger regelmässiger Dampfschiffbetrieb aufgenommen werden sollte. Der Schiffeleutetzunft zum Trotz, die sich gegen die «merkantilistische Dampf- und Ausbeutungslust» zur Wehr setzte.

Dem «Service général de navigation», der mit drei Schiffen die Verbindung zwischen Strassburg und Basel herstellen wollte – die Bergfahrt auf dem Hüniger Kanal, die Talfahrt auf dem Rhein – war aufgrund finanzieller Schwierigkeiten nur eine Lebensdauer von fünf Jahren beschieden. 1842 musste die Gesellschaft aufgeben.

1840 hatte der Basler Friedrich Kaufmann, zusammen mit Philipp Suchard, dem Gründer der Schokoladenfabrik, und dem Schiffbauer Cavé aus St Denis ein Konkurrenzunternehmen gegründet. Seine Schiffe, bis zum Schluss sollten es drei werden, trugen den stolzen Namen «Adler vom Oberrhein». Es handelte sich um eiserne Raddampfer, die rund zweihundert Personen aufnehmen konnten und einen Tiefgang von nur zwei-



undzwanzig Zoll hatten. Der «Adler No. 1» verliess jeweils am Dienstag, Donnerstag und Samstag, morgens um halb sechs Uhr, die Schiffflände. In sechs bis sieben Stunden wurde Strassburg erreicht – falls, ja falls es zu keinen Zwischenfällen kam wie beispielsweise am 21. September 1842, als im Fahrtrapport zu lesen war: «Zwischen Neuenburg und Breisach rutschten wir mehrere Male über den Boden», oder am 21. Oktober: «...unterhalb Knielingen fuhren wir des Abends fest und wurden erst am andern Morgen früh flott.» Vorfälle wie diese führten dazu, dass die oberrheinischen Adler von Basler Lästermäulern als «Jumpfere Sandrytter» titulierte wurden. Dass Reisen damals auch gemütliche Seiten hatte, schliessen wir aus folgendem Eintrag im Logbuch: «Wegen zu grosser Dunkelheit warteten wir zwei Stunden auf den Mond und fuhren dann im Mondschein weiter.»

Die Adler erlitten schliesslich dasselbe Schicksal wie die Flotte des «Service général de navigation»: Die Gesellschaft ging 1849 Konkurs. Die Stadt Basel wandte sich anderen Aufgaben zu: Die Eisenbahn als scheinbar besseres Verkehrsmittel trat in den Vordergrund. Zur Linie Strassburg – Basel gesellte sich auf dem rechten Rheinufer die Badische Bahn. Aber nicht nur die Dampfschiffahrt wurde aufgegeben. Ihr folgte die baslerische Rheinschiffahrt überhaupt, die sich mehr schlecht als recht mit Talfahrten über Wasser gehalten hatte. Ihr Zunfthaus an der Schiffflände hatten die Schiffeleute bereits 1838 dem Staat auf Abbruch verkauft, ihr grosses Lastschiff, die «Stadt Hünningen» wurde zu einem Spottpreis in Strassburg verhöckert. Die «Poniatowsky» und der «Victor» fanden im Rhein ein unrühmliches Ende.

Es schien als sei die Schiffahrt in Basel am Ende. Definitiv. Bis im Jahr 1902 eine Publikation erschien über «die Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel». Der Autor war der Ingenieur Rudolf Gelpke. Nachdem er ein Jahr später mit dem Dampfer «Justitia» die Schiffbarkeit des Rheins erkundet hatte, traf am 2. Juni 1904 der erste



Schleppzug in Basel ein: der Dampfer «Johann Knipscheer XI» mit 300 Tonnen Ruhrkohle und mit dem Schleppkahn «Christine», der für die Talfahrt mit Asphalterde aus dem Val de Travers beladen wurde. Auf dieser Talfahrt kam es dann zur Katastrophe: Das Seil zwischen dem Dampfer und dem Schleppkahn riss. Die «Christine» prallte an die Hünninger Schiffbrücke und ging unter.

Und doch war das der Beginn der modernen Schiffahrt auf dem Rhein. Noch im selben Jahr 1904, gründeten Rudolf Gelpke und der spätere Regie-

rungsrat, Prof. Paul Speiser, den Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein.

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

Reichelt Günther, W. Girardet Buchverlag GmbH, Düsseldorf, 1986

Von Soden Kristine, Der Rhein, Klett-Cotta Verlag, Stuttgart, 2000

Der Oberrhein war einst ein Wildstrom

Ab 1820 begann der Mensch in den Strom und die Landschaft am Oberrhein einzugreifen. Bis dahin war er ein Wildstrom der die Aue auf ihrer ganzen Breite von 3 – 4 Kilometern beanspruchte. Grund dafür waren die zahlreichen Hochwasser. Der Strom führt im Sommer rund vier- nach schneereichen Wintern bis zehnmal mehr Wasser als in der kalten Jahreszeit. Während der Hochwasser im Frühsommer war die gesamte Talaue überflutet. In der übrigen Zeit mäanderte der Strom in vielen Armen und Bachläufen, zwischen denen Kies- und Sandinseln entstanden und wieder abgetragen wurden. Die Ebene war bedeckt von Silberweiden-Wäldern, die auf

überflutete Böden angewiesen sind. Es war nicht selten, dass der Hauptstrom sein Bett verlegte – was für die Schiffahrt mit entsprechenden Schwierigkeiten verbunden war. Die starken Kies- und Sandbewegungen auf der Flusssohle verhinderten sowohl Unterwasserpflanzen als auch zahlreiche Kleintiere. Die Altwasserarme aber mit ihrer reichen Pflanzenwelt waren der ideale Lebensraum für Brachse, Schleie, Karpfen und Hecht, aber auch für den Aal und viele Kleinfische. Dementsprechend beobachtet man dort, wo sich am Oberrhein die Natur noch frei entfalten kann Graureiher, Purpureiher, Zwergdommel und manchmal sogar die Rohrdommel. Sumpfschildkröte, Biber und Fischotter sind leider ausgestorben.