

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

**Artikel:** Ein Leben auf dem Strom : Portrait eines Rheinschiffers  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-843308>

### **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:** 19.02.2026

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



Ein Leben auf dem Strom

## Portrait eines Rheinschiffers

**Noch immer wohnt er in Kleinhüningen, wo es inmitten von Industriebauten, Verkehrslärm und lieblosen Miethäusern Ecken gibt, die den Charme des alten Schiffer- und Fischerdorfes bewahrt haben. Von 1944 bis zur Pensionierung lebte er auf dem Strom und für ihn: als Schiffsführer, als Lotse und als Chef der Schifffahrtspolizei, die weitgehend er aufgebaut hat. Er zeigt seinen Ausweis, den Regierungsräte aus drei Kantonen unterschrieben haben. Im Auftrag von Basel-Stadt, Baselland und Aargau war er, Ruedi Zwyssig, zuständig für die Sicherheit der Grossschifffahrt zwischen der Landesgrenze bis hinauf nach Rheinfelden.**

Als er 1960 seinen bisherigen Beruf als Lotse aufgab und zum Schifffahrtsamt wechselte, beschäftigte man dort noch keinen einzigen Schiffer. Zuerst war er als technischer Angestellter Gehilfe des Hafenmeisters, jenem Mann der im gelben Signaltürmchen beim Dreiländereck den Verkehr auf dem Strom regelte. Der war vorher Rangiermeister bei der SBB. Ehemalige Bahnangestellte und Kaufleute machten damals das Personal des Schifffahrtsamtes aus, denen (verständlicherweise) oft die notwendige Fachkompetenz fehlte.

«Und dann hiess es, dass jetzt etwas gemacht werden müsse», erzählt

Ruedi Zwyssig «und ich wurde plötzlich über Nacht quasi zum Solisten, zum «Alleinjuhee» als Schifffahrtspolizist.» Das blieb nicht lange so. Er baute die Schifffahrtspolizei sukzessive aus. Zusätzliches Personal wurde eingestellt: Schiffer. Das ehemalige Signaltürmchen ist heute eine hypermoderne Verkehrszentrale, von wo aus der gesamte Schiffsverkehr überwacht und per Funk geleitet wird.

Die Schifffahrtspolizei überprüft unter anderem die Schiffs- und Ladepapiere. Sie macht auch Personen- und Fahrtenbuchkontrollen. «Letzteres», Ruedi Zwyssig lacht, «auch Lügenbuch genannt.» Selbstverständlich schaut sie die Patente der Schiffsführer an. Das Rheinschifferpatent gilt lediglich vom Meer bis zur Mittleren Brücke. Wer von dort zum Auhafen oder gar nach Rheinfelden hinauf fahren will, muss eine extra Prüfung ablegen oder sein Schiff einem Lotsen anvertrauen. Wenn ein Schiff auf der Bergfahrt nicht mindestens 4 km/h erreicht, benötigt es einen Schlepper als Vorspann, der die Fahrt beschleunigt. Daneben bestehen für die Strecke durch das Stadtgebiet von Basel eine ganze Reihe weiterer spezieller Vorschriften, welche den Schifffahrtsbetrieb bei Tag und Nacht regeln. Neben der Erteilung der schifffahrtsrechtlichen Bewilligungen ob-

liegt der Schifffahrtspolizei, quasi als Spezialaufgabe, die Abnahme von Rheinschiffer- und Radarschifferprüfungen.

Keine Frage: Ruedi Zwyssig hat für die Rheinschifffahrt viel geleistet. Und doch, wenn man ihn nach seiner glücklichsten Zeit fragt, so sind es die frühen Jahre als er, noch während des Krieges, nach Basel kam, um Schiffer zu werden.

Blenden wir zurück:

### Vom kleinen «Schmelzer» zum «Alten»

Aufgewachsen ist er in Altdorf, Seelisberg und Flüelen als Sohn eines Polizisten. Drängte ihn sein Urner Säumerblut in einen Beruf im Transportwesen? Waren es die Kiesschiffe auf dem Vierwaldstättersee? Nichts von alledem. Viel prosaischer: «Ich las einen Bericht im Gelben Heft und fand, das wäre etwas für mich.»

Und so heuerte der 16-jährige, am 17. April 1944, mit seinem Binsenköfcherchen auf dem Schulschiff der Schweizerischen Reederei AG als Schiffsjunge an. Es war eine schwere Zeit damals, mitten im Krieg. Vorübergehend hatte man die Rheinschifffahrt eingestellt. Einige Schweizer Schiffer sind durch den alliierten Fliegerbeschuss ums Leben gekommen. Es gab Zeiten, da hatten die angehenden Matrosen kaum Gelegenheit zum Fahren. Die Ausbildung erschien sinnlos. Man beschäftigte die jungen Leute an Land, auf zwei Gütern im Baselbieter Jura, die der Reederei gehörten. Der damalige Direktor, Nicolas Jacquet, hatte erkannt, dass er seine künftigen Matrosen bei der Stange halten musste. Ausländisches Personal würde wohl kaum zur Verfügung stehen. Und in der Tat: nach dem Krieg durfte vorerst kein Deutscher mehr nach Holland fahren.

So kam Ruedi Zwyssig zu seinen ersten Fahrten, als «Schmelzer», wie man auf dem Rhein liebevoll-spöt-



Ruedi Zwyssig, links



tisch die Schiffsjungen nennt. Er lernte sein Metier von der Pike auf, mit allem was dazugehört. Ein angehender Matrose, weiss nicht nur alles was es über ein Schiff zu wissen gibt. Er ist auch ein halber Mechaniker, Elektriker, Zimmermann und als «Schmelzer» schrumpft er das Deck und bekocht die Mannschaft – kurz: er bringt alle jene Eigenschaften mit, die ihn zu einem guten Ehemann machen müssten, wäre er nicht so oft von zu Hause fort.

Ruedi Zwyssig bestand die Prüfung mit Glanz und Gloria, arbeitete während zwei Jahren als Matrose und erwarb dann das Rheinschiffahrtspatent. Das beinhaltete damals eine zweitägige Prüfung: Motorenkunde, Laden, Löschen, Stauen, Schifffahrtspolizeiverordnung, Transport gefährlicher Güter, Rheingeographie. Drei Wochen später teilte man ihm mit, dass er von allen bisherigen Anwärtern am besten abgeschnitten hatte und dass man ihm ein eigenes Schiff anvertrauen werde.

Man stelle sich das vor: 21 Jahre alt und ein eigenes Schiff. Es handelte sich um einen kleinen Tanker, mit 150 Tonnen Tragfähigkeit und 150 PS, was für die damaligen Verhältnisse ganz respektabel war. Neun von diesen Schiffen hatte die Reederei von der Deutschen Armee gekauft, die sie irgendwo in Südfrankreich gestohlen – oder sagen wir: requiriert hatte. Acht davon kamen in Basel an, eines verschwand spurlos auf dem Transport. Es waren unruhige Zeiten, damals, nach dem Krieg.

Der junge Mann war nun Schiffsführer. So die Bezeichnung, die der Bundesrat in einer Verordnung für die Kapitäne der Rheinschiffahrt vorgesehen hatte. Schiffsführer oder «der Alte», wie man ihn unter sich nennt.

Und so ging der 21-jährige Ruedi Zwyssig, der «Alte» eben, auf grosse Fahrt. Manchmal hinunter bis nach Holland. Meist aber setzte man ihn öfter auf der Gebirgsstrecke ein, dort, wo das Schiefergebirge, beim Binger Loch und Loreley-Felsen den Strom einengt und den Schiffen Hindernisse in Form von Felsbänken und unter Wasser liegenden Riffs in den Weg

legt. Hier nahm er von Schiffen, mit zu grossem Tiefgang, einen Teil der Ladung ab. Er lacht: «Zum Teil haben wir schon Schabernack getrieben und pumpten die Ladung, Seite an Seite, während der Fahrt um. Heute würde man dafür gehängt und gesteinigt.» Er war mit Leib und Seele Schiffer und wenn er in den Fotos aus den späten 40-er und frühen fünfziger Jahren kramt entsteht vor einem...

### ...eine verschwundene Welt

Es war die Zeit der grossen Schleppzüge. Die Schleppboote mit ihrer ungeheuren Zugkraft waren die modernen Nachfolger der Pferde, welche im 19. Jahrhundert die Kähne auf Treidelpfaden flussaufwärts zogen. Bis zu acht steuerbare Anhänger-kähne zog so ein Schleppboot an langen Stahltrossen hinter sich her. Die Schweizer Reederei AG, die früher schweizerische Schleppschiffgenossenschaft hiess, verfügte über drei vierschraubige Schleppboote, die echt patriotisch Uri, Schwyz und Unterwalden hiessen. Dazu kamen noch zwei alte Raddampfer, die Bern und die Luzern, sowie ein paar kleinere Einheiten. Man sieht sie heute nicht mehr, die bis zu 1,5 Kilometer langen Schleppzüge die gelassen ihre Spur im Rhein zogen. Solche Schleppzüge transportierten ungeheure Mengen an Gütern. Ihre Langsamkeit aber (vom Seehafen bis nach Basel brauchten sie 14 Tage) und der hohe Personalbedarf (jeder der motorlosen Schleppkähne benötigte zwei bis vier Mann Besatzung) verurteilten sie zum Aussterben.

Es waren harte Zeiten. Ruedi Zwyssig und seine Besatzung, ein Steuermann, ein Matrose und ein Schiffsjunge, führten ein einfaches Leben. Bis weit über den Krieg hinaus hatten die meisten Schiffe nicht einmal elektrischen Strom. Der Herd wurde mit Kohle gefeuert. Man hatte Trinkwasser an Bord, 300 Liter. Die Kleider allerdings wurden mit Rheinwasser gewaschen. Mit anderen Schiffen verständigte man sich per Sprachrohr und mit Hand- und Fingerzeichen. Radar gab es noch nicht. Man fuhr auf Sicht. Bei Nebel oder bei Schneetreiben ging man vor Anker und machte Feierabend.





Damals nach dem Krieg, als Deutschland am Boden lag, waren Kaffee, Zigaretten und Schokolade die Leitwährung, für die alles zu haben war. Sein Schifferklavier, die Handharmonika, tauschte Ruedi Zwysig gegen sieben Kilo Kaffee ein. Nun war das alles nicht ganz koscher. Die in Deutschland heiss begehrten Luxusgüter wurden geschmuggelt und wie in ganz alten Zeiten war der Zöllner der natürliche Feind des Schiffers, der sich die verrücktesten Verstecke für sein Schmugglergut einfallen liess:

«Unser neugeborenes Vreneli lag im Körbchen auf einer Matratze und darunter waren Kaffee und Zigaretten sicher verstaut. Das war wunderbar. Vor einem Säugling scheute jeder Zöllner zurück...»

Wer weiss – vielleicht wurde er später deshalb ein derart guter Schifffahrtspolizist, weil er in jungen Jahren jeden Trick selber angewandt hatte.

Bevor es aber soweit war, wurde er Lotse. Seine Frau und er hatten inzwischen zwei Kinder und er mochte nicht mehr länger wochenlang von zu Hause abwesend sein. So arbeitete er zwischen 1957 und 1960 als Lotse. Wollte ein Schiff, dessen Schiffführer nicht über das notwendige Patent verfügte, stromaufwärts über die Mittlere Brücke hinaus, so stieg er zu. Er wuchtete sein Velo aufs Schiff und



Schlepper auf dem Rhein

fuhr nach Birsfelden, in den Auhafen. Er hat es gezählt: 1240 Fahrten nach Birsfelden und zurück nach Kleinhüningen. Manchmal musste er auch ein Schiff auf der Talfahrt bis nach Strassburg begleiten, durch all die Schleusen hindurch, angefangen bei Kembs. Zurück mit dem Zug. Umsteigen in Mülhausen. Um halb zwei Uhr morgens kam er in Basel an, um bereits um fünf Uhr wieder nach Birsfelden zu fahren. 178 mal machte er diese Fahrten ins Elsass. Mindestens einmal pro Woche. Drei Jahre lang. «Das war die strengste Zeit», meint er rückblickend. «Als Lotse muss man sich immer wieder darauf einstellen, dass sich kein in Fahrt befindliches Schiff

gleich verhält wie ein anderes. Wechselnde Wasserstände, Einsenkungstiefen, Abmessungen, Maschinenleistungen, Witterungsverhältnisse und unterschiedliche Konstruktionsmerkmale der Schiffe bestimmen die jeweils erforderlichen Navigationsmerkmale.

### Von neuen Schiffen und einer neuen Zeit

Die Bedeutung der Rheinschifffahrt für unser Land kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Neun Millionen Tonnen Frachtgüter, rund 15%, des gesamten schweizerischen Aussenhandels werden über die Basler Rheinhäfen abgewickelt. Dies erforderte seit den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg den Aufbau einer völlig neuen Infrastruktur.

Die Schubverbände, welche die majestätischen Schleppzüge ablösen, hatte man den Amerikanern abgeschaut, konkret: den Mississippi Schiffern. Das Schubboot hat eine ähnliche Antriebsleistung wie das Schleppboot. Es ist aber fähig, maximal sechs Schubleichter, sogenannte Barge, die starr miteinander verbunden sind, vor sich her zu schieben. Die steuerlosen Barge benötigen keine Besatzung, was sie in einer Zeit, in der knapp kalkuliert werden muss, zum idealen Gütertransportmittel machen. In der Schubschifffahrt kommt der Schichtbetrieb zur Anwendung. Zwei bis drei

### Ökonomisch und ökologisch unschlagbar

Die Binnenschifffahrt ist der günstigste und umweltverträglichste Verkehrsträger. Einige Zahlen mögen dies belegen:

Die Energie aus 5 Liter Dieselöl reicht für den Transport einer Tonne

■ Binnenschifffahrt	500 km weit
■ Eisenbahn	333 km weit
■ Lastwagen	100 km weit

Durchschnittliche Kosten pro Tonnenkilometer:

■ Auf der Schiene	9,5 Rp
■ Auf der Strasse	15,8 Rp
■ Auf dem Wasser	1,9 Rp

Ein Schubverband mit vier Schubleichtern transportiert rund 10 700 Tonnen, das entspricht

- 270 Eisenbahnwagen mit einer Nutzlast von ca. 40 Tonnen pro Wagen
- 435 Fernlastern mit einer Nutzlast von 24,5 Tonnen pro Lastwagen

(Fortsetzung auf Seite 11)



komplette Mannschaften bestehend aus Schiffsführer, Steuermann, Matrose und Schiffsjunge lösen einander ab. Dank der Anwendung von Radar und UKW-Funk wird Tag und Nacht gefahren, bei jeder Witterung. Vom Seehafen bis nach Basel dauert die Fahrt rund 100 Stunden.

Schliesslich ist das relativ schnelle Motorschiff, der Selbstfahrer, mit einer Tragfähigkeit von 300 t bis zu 3000 t zu erwähnen. Viele dieser Selbstfahrer sind auch zum Schieben von Barges eingerichtet.

Mit den Schiffen haben sich auch die Basler Rheinhäfen zu einer komplexen Verkehrsdrehscheibe entwickelt, mit leistungsfähigen Anschlüssen an die Eisenbahnnetze, Autobahnen und den EuroAirport. Durch den optimalen Einsatz unterschiedlicher Verkehrsträger werden hier Container aus der Hochseeschifffahrt, die nach Italien oder umgekehrt solche die vom Mittelmeer über Rotterdam nach Übersee transportiert werden müssen, problemlos von der Bahn aufs Schiff umgeladen.

Nichts ist mehr wie es war. Keiner weiss das besser als Ruedi Zwyssig, der die stürmische Entwicklung der modernen Rheinschifffahrt miterlebt hat. Hautnah, während fast fünfzig Jahren. Als Schiffsführer, als Lotse und als Schifffahrtspolizist. Und mitgeprägt, möchte man hinzufügen. Denn was wäre die Rheinschifffahrt ohne Menschen, wie ihn, die sich mit Leib und Seele dem Leben auf dem Strom verschrieben haben.

## Verzell Du das em Fäärimaa!

*«Ich fuhr auf der Fähre hin und her  
wohl über den grünen Rhein,  
das Fährenseil roch stark nach Teer,  
der Fährmann ein wenig nach Wein»*

Dominik Müller

Fäärene hämmer z Basel syt em Joor 1854. In s Lääbe gruefe worde sinn si vo dr Basler Kinschtlergesellschaft, und d Ynaame hänn zem Bau vo dr Kunschthallen am Stainebäärg byydrait. Am 14. Wintermoonet (November) isch als eerschi d Haarzgraabefääri, wo s hit nimme git (vom Waisehuus in s Groosbasel ibere), in Bedriib gnoo worde. Und druuffaaben isch ai Fääri no dr andere drzuekoo. Glyy emol hänn si zem Stadtbild gheert und sinn e rächti Basler Attraktion worde.

Kai Wunder, hänn d Fäärene au vyl Basler Schriftstelleren und Dichter zue Gschichten und Väärs inschpiriert. Doo dänggt me vor allem an

### Ruedolf Graber (1899–1958).

dr Verfasser vo de «Basler Fährengeschichten», wo in drey Folge vo 1948 bis 1960 erschiene sinn. Aer muess e wundervolle Mensch gsi syy, das saagen emmel alli, won en no kennt hänn, vor allem syyni Schieler, won en als Gymnasialleerer bewunderet – und em liebevoll «Spitzmuus» gsait hänn. «Als sich Spitzmaus wegen eines bösen Leidens vorzeitig pensionieren lassen musste, ging für uns eine Welt unter», brichtet ain von ene,

dr Otti Zumstai in syne «Schulgeschichten».

Em Ruedolf Graber het s Wasser vyl bedytet. Uffgwaggse z Männedorf am See, het er drno im Glaibasel gwoont am Rhy. «Da taten es mir die Fähren an mit ihrem Hauch von Schlamm, Wasser, Fischen, ihrer Gemütlichkeit und ihrem behaglichen Zeitvertun und Plaudern und mit ihrer Reihe markanter Fährmannen», so schrybt er über sich. Die wichtigschte vo syne Biecher handle vom Lääben uff em Wasser, vor allem die romantische «Kahnfahrt durch Frankreich» und denn ebe d Fääri-gschichte, Gschichte, wo d Lyt enander uff dr Fääri verzelle. Es sinn – wie me so sait – «glaini Lyt», Bewooner

vom Glaibasler Uufer, skizziert mit Liebi fir d Menschen und mit eme fyne Sinn fir Basler Lokalkolorit. Doo und deert kennt me d Gstaten und d Oort, und in s Hoochdytsch sinn Dialäggtausdrigg yynegstreyt – graad wie bim Gotthälf. Und esoo dänggt me bim Lääsen au an en andere Basler Poet, wo dichtet het:

*Verzellt Dir x-e Frind, e liebe,  
e Gschichtli, und De merggsch derby,  
ass är Di wott uff d Rolle schiebe  
und ass sy Gschwätz nit woor ka sy.  
So luegch en vo dr Syten aa:  
«Verzell Du das em Fäärimaa!»*

Blasius

Carl Miville-Seiler

