

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	16 (1975)
Heft:	1-2
Rubrik:	Landschaft im Wandel = Actualités régionales

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: 15.01.2026

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

LANDSCHAFT IM WANDEL · ACTUALITÉS RÉGIONALES

Basler Personenschiffahrt — gestern, heute und morgen

HANS RITTER

Das «Gestern» der Personenschiffahrt beginnt eigentlich schon in vorgeschichtlicher Zeit; denn seit es Menschen gibt, werden die Gewässer als Verkehrswege benutzt. Auch in Basel fand man Spuren aus frühgeschichtlicher Zeit, welche auf das Vorhandensein einer Schiffahrt hinweisen. Wir wollen allerdings das Rad der Geschichte nicht so weit zurückdrehen, sondern nur bis zum 28. Juli 1832, wo unter Kanonendonner und unter dem Jubel einer zahllosen Menschenmenge das erste Dampfschiff, die «*Stadt Frankfurt*» in Basel an der Schifflände anlegte. Der erfolgreiche Verlauf dieser Pionierfahrt trug bald seine Früchte, indem bereits am 1. Februar 1838 der «*Service Général de Navigation*» gegründet wurde. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 1. November 1838 mit den beiden Schiffen «*Ville de Bâle*» und «*Ville de Strasbourg*». Befahren wurde die Strecke von Basel nach Strassburg. Bereits 1840 konnte ein drittes Schiff, die «*Ville de Mulhouse*», in Dienst gestellt werden. In dieses Jahr fällt auch die Gründung einer zweiten Schiffsgesellschaft und zwar der «*Gesellschaft der Adler des Oberrheins*». In Strassburg wurden Anschlüsse an Kurse deutscher Gesellschaften vermittelt, und ab 1841 konnten in Basel Fahrten nach London gebucht werden. Eine Fahrt mit den Adlern von Basel nach Breisach kostete damals in der zweiten Klasse Fr. 8.–, anno 1966 Fr. 8.50 und heute, im Zeichen der fortschreitenden Teuerung, Fr. 18.60!

Leider war den beiden Schiffahrtsgesellschaften keine lange Lebensdauer beschieden. Konkurrenzneid, technische Unzulänglichkeiten des Schiffsmaterials und die Betriebsaufnahme der Eisenbahn Strassburg–Basel zehrte beiden Gesellschaften am Mark. Nach dem Scheitern der Fusionsverhandlungen im Jahre 1842 kam der «*Sérvice Général de Navigation*» unter den Hammer, während die ebenfalls schon flügellahmen «*Adler*» noch sieben Jahre weiterflatterten und anno 1849 durch Liquidation von der Bildfläche verschwanden.

Das bedeutete das Ende der Schiffahrt auf dem Oberrhein. Erst die Initiative von Ing. Rud. Gelpke brachte wieder Leben auf den verwaisten Stromteil. Gelpke war zeitlebens ein grosser Kämpfer für die Schiffahrt auf dem Ober- und Hochrhein. Auf seine Veranlassung wurde mit dem Schleppdampfer «*Justitia I*» eine Probefahrt nach Basel durchgeführt, die zeigen sollte, ob die Güterschiffahrt nach Basel technisch und wirtschaftlich möglich sei. Am 24. August 1903 legte die «*Justitia I*» an der Schifflände in Basel an. Im folgenden Jahr erfolgte ein neuerlicher Versuch mit dem Dampfschleppboot «*Knipscheer IX*» und dem Kahn «*Christine*», der rund 300 Tonnen Kohle für das Gaswerk Basel geladen hatte. Das Jahr 1907 brachte eine weitere Pionierleistung Gelpkes, die Fahrt mit dem Dampfschlepper «*Knipscheer IX*» nach Rheinfelden.

Gelpke wusste, dass er, um seine Schiffahrts-Pläne durchführen zu können, Rückhalt im Volk brauchte; er wusste aber ebenso, dass das Volk nur zu gewinnen war, wenn man es in direkten Kontakt mit der Schiffahrt brachte. Das geeignete Mittel dazu schien ihm die Personenschiffahrt zu sein, weil den Leuten dadurch das Schiffahrtserlebnis unmittelbar zuteil wurde. So reiste Gelpke im Herbst 1906 nach Köln, um mit Direktor Delfs der «Köln–Mülheimer Dampfschiffahrtsgesellschaft» Verhandlungen über die Aufnahme der Personenschiffahrt im Raum Basel zu führen. Es gelang ihm, Herrn Delfs für seine Pläne zu gewinnen, und im Herbst 1907 dampfte der schmucke Raddampfer «Christoph Musmacher» von Köln nach Basel. Anlegestellen wurden bei der Totentanzfähre, beim St. Albental und beim Waldhaus errichtet, im Jahre darauf noch eine zusätzliche bei der Schweizerhalle. Der Fahrplan von 1908 sah zwei Hin- und zwei Rückfahrten an jedem Nachmittag vor, an schönen Sonntagen gab es zusätzlich noch eine Vormittags- und eine Abendfahrt. Extrafahrten nach Rheinfelden, Neuenburg, Breisach und Strassburg konnten damals bereits gebucht werden. Für die Bergfahrt Basel–Schweizerhalle benötigte man 1 Stunde und 20 Minuten (heute genau 1 Stunde), die Talfahrt erforderte damals wie heute 45 Minuten. Der Retourpreis in der zweiten Klasse betrug Fr. –.90, heute müssen Fr. 5.60 entrichtet werden. Schon im ersten Betriebsjahr (1908) unternahmen 55 800 Passagiere einen Ausflug auf dem Rhein. Ermutigt durch diesen Erfolg, gelangte im Jahre darauf ein zweiter Raddampfer, die «Mülheim am Rhein» zum Einsatz, mit dem Resultat, dass im zweiten Jahr die respektable Zahl von 65 185 Passagieren erreicht wurde.

Die beiden aus den achtziger Jahren stammenden Schwesterschiffe hatten eine Länge von 45 m, eine Breite über den Hauptspant von 5 m und eine Breite über die Radkästen von 11 m und eine Höhe über dem Wasserspiegel von 4,68 m (mit umgelegtem Mast und eingezogenem Kamin). Angetrieben wurden sie von Escher-Wyss-Compound-Dampfmaschinen mit einer Leistung von 200 PS, die den Schiffen im Raum Basel eine Geschwindigkeit von 9–10 km/h gegen den Strom verliehen. Das Fassungsvermögen betrug pro Schiff 500 Personen.

Als nach vierjähriger Bauzeit die Kraftwerk- und Schleusenanlagen in Augst fertiggestellt waren, verlängerte man die fahrplanmässigen Fahrten bis nach Rheinfelden.

Lange konnte sich Rheinfelden dieser neuen Verbindung nicht erfreuen; denn mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahre 1914 musste die Personenschiffahrt eingestellt werden. Dem Dampfer «Christoph Musmacher» gelang es noch rechtzeitig, nach Köln zurückzukehren, während das DS «Mülheim am Rhein» von der deutschen Heeresverwaltung requiriert und als Fährboot zwischen Hüningen und der Schusterinsel eingesetzt wurde. Die Schiffsbrücke, welche normalerweise den Verkehr zwischen den beiden Rheinufern bewältigte, diente nur noch militärischen Zwecken.

Nach Beendigung des Krieges dauerte es eine geraume Weile, bis die Personenschiffahrt wieder in Gang gebracht werden konnte. Der geplante Kauf eines Dampfers, der zur Inflationszeit billig zu haben gewesen wäre, scheiterte am Ausfuhrverbot der deutschen Regierung.

Wieder war es der Initiative von Ing. Rudolf Gelpke und dem «Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein» zu verdanken, dass die Dinge ins Rollen kamen. So erfolgte im Jahre 1924 die Gründung der «Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft» in der Rechtsform einer Genossenschaft. Die Anteilscheine kosteten Fr. 100.–, um, wie wir dem Zeichnungsprospekt entnehmen, «die Teilnahme möglichst weiten Kreisen der Bevölkerung zu ermöglichen und um den ausgedehnten Sympathien, die allenthalben der Personenschiffahrt entgegengebracht werden, Gelegenheit zur Betätigung zu geben . . .». Das anvisierte Genossenschaftskapital scheint offensichtlich gezeichnet worden zu sein; denn schon am 14. April 1925 erfolgten Stapellauf und Taufe des neuen Schiffes, das durch die Firma Buss AG, die damals auf dem heutigen Zeltplatz in Augst eine Werft unterhielt, in kürzester Zeit gebaut worden war. Das Schiff erhielt den Namen «Rheinfelden», den es heute noch trägt. Seine Länge betrug 31,35 m, seine Breite 5,3 m und angetrieben wurde es von 2 Sulzer-Dieselmotoren von je 80 PS. Das Fassungsvermögen lag bei 200 Personen. Laut Zeichnungsprospekt erwartete man eine jährliche Frequenz von 18 000 Personen. Damals, in der schrecklichen, computerlosen Zeit, scheint man offenbar mehr Glück mit den Prognosen gehabt zu haben, als dies heute gewöhnlich der Fall ist: 18 252 Personen genossen eine Fahrt mit dem neuen Verkehrsmittel während des ersten Betriebsjahres.

Bereits das folgende Jahr wurde zum Schicksalsjahr der jungen Gesellschaft, weil eine weitere Firma, die «Basler Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft» (BRAG) ebenfalls ins Passagierfahrt-Geschäft einstieg. Die BRAG hatte den Vorteil, dass ihre Schiffe, die in Deutschland gebaut worden waren, viel billiger zu stehen kamen, als das MS «Rheinfelden» und dass sie ausserhalb der Passagierfahrten als Hafenschleppboote eingesetzt werden konnten. Die BRAG war daher in der Lage, ihre Fahrten zu günstigeren Tarifen anzubieten. Um einem ruinösen Wettbewerb vorzubeugen, schlug die BRAG die Gründung einer Betriebsgemeinschaft vor. Die «Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft» lehnte diesen Vorschlag ab und unterschrieb damit ihr eigenes Todesurteil. Die Exekution liess nicht lange auf sich warten: Im Jahre 1928 wurde die Personenschiffahrts-Gesellschaft liquidiert. Das MS «Rheinfelden» ging an die BRAG, welche Flotte und Streckennetz zielstrebig ausbaute. Neben den schweizerischen Stationen wurden auch solche in Frankreich und in Deutschland angelaufen. Das Netz umfasste vor dem Zweiten Weltkrieg die folgenden Strecken:

- a) Basel–Augst–Rheinfelden
- b) Basel–Kembs–Rheinweiler
- c) Basel–Hafen–Kembser Schleusen (Rundfahrt)
- d) Strasbourg–Altenheimer Hof (Tournant du Rhin)

Der Verkehr auf diesen Strecken wurde mit den nachstehend aufgeführten Schiffen bewältigt:

MS «Rheinfelden», MS «Rhy-Blitz», MS «Strasbourg», MS «Vogel Gryff» (Personen/Schleppboot), MS «Lälekönig» (Personen/Schleppboot).

Besonderen Anklang fanden die Fahrten nach Rheinweiler, wo dem vorzüglich mundenden Markgräfler oft so stark zugesprochen wurde, dass das Stimmungsbarometer während der Heimfahrt stets auf «hoch» stand.



Die Flotte der «Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft AG» bei der Basler Schifflände.

Im Jahre 1939 konnte das seinerzeit für die Weltausstellung in Paris gebaute MS «Cigogne d'Alsace» erworben werden, das als drittes Personen/Schleppboot seinen Dienst in Basel unter dem Namen «Bebbi» versah.

Im Herbst desselben Jahres musste die Personenschiffahrt wegen Ausbruch des Zweiten Weltkrieges eingestellt werden. MS «Strasbourg», das sich mit einem ganzen Konvoi schweizerischer Schiffe auf dem Weg von Strasbourg nach Basel befand, wurde unterwegs vom Kriegsausbruch überrascht. Nach unbestätigten Berichten sollen die Schiffe sogar beschossen worden sein, allerdings ohne dass Schaden entstanden wäre. Da die meisten von ihnen mit deutschem Personal besetzt waren, befürchtete man in Kembs, das ja ganz auf französischem Territorium lag, ernstliche Schwierigkeiten. Erwartungsgemäss kreuzte die französische Polizei auf, konfiszierte alle Pässe und sperrte die Schleusenausfahrt. Der ganze Konvoi sass in der Schleuse gefangen und musste dort übernachten. Am anderen Morgen erschien die Polizei abermals. Zum grossen Erstaunen aller erhielt jedermann seinen Pass zurück, und die Fahrt konnte nach Basel fortgesetzt werden, wie wenn überhaupt nichts geschehen wäre.

Ab 1940 bis zum Kriegsende konnte der Betrieb an Sonntagen auf der Strecke Basel–Rheinfelden so schlecht und recht aufrechterhalten werden.

Nach dem Krieg erlebte die Personenschiffahrt einen ungeahnten Aufschwung. Lagen die Frequenzen vor dem Krieg bei 60–70 000 Passagieren pro Jahr, so zählte man im Jahre 1948 81 956, 1955 103 966 und im Jahre 1971 über 150 000 Reisende. Seither hat sich die Passagierzahl bei rund 130 000 Personen eingependelt. Trotz der sechs im Personenverkehr eingesetzten Schiffe konnte der Verkehr oft kaum bewältigt werden, was hauptsächlich an Sonntagen in Rheinfelden zu einem gefährlichen Gedränge und zuweilen sogar zu Schlägereien führte. Um diesem Übelstand abzuhelpfen, wurde MS «Rheinfelden» 1947 in Tamise (Belgien) verlängert und in Mainz-Mombach (1954) mit einem Oberdeck versehen. Dank dieser Massnahmen konnte die Kapazität auf 600 Personen erhöht werden. Leider musste die weisse Flotte auch Abgänge verzeichnen, so wurde 1948 MS «Vogel Gryff» in ein reines Schleppboot umgebaut und 1961 MS «Bebbi» mangels Beschäftigung im Hafenschleppgeschäft an eine Moselreederei verkauft. Ein kleiner Ausgleich erfolgte durch den Ankauf des MS «Bürgenstock». Dieses Schiff stammte ursprünglich vom Bodensee und fuhr von Rorschach aus den sog. Altrhein hinauf. Erbaut wurde es 1930 durch die Firma Vogt-Gut in Arbon. Damit besitzt die BRAG immerhin zwei Schiffe schweizerischen Ursprungs, was für eine Rheinreederei als Seltenheit gewertet werden kann. Ende der fünfziger Jahre zeichneten sich die ersten Schwierigkeiten für die Personenschiffahrt ab. Die fortschreitende Modernisierung der Kanalflotte, d. h. derjenigen Güterschiffe, welche die französischen Kanäle befuhren, machte die Hafenschleppboote allmählich überflüssig. Damit verlor die Abteilung Personenschiffahrt der BRAG, welche drei Personen/Schleppboote besass, mehr und mehr die zusätzlichen Einnahmen, welche besonders in der Winterzeit mithalfen, den Betrieb zu tragen und lukrativ zu gestalten. Parallel dazu begannen die Lohn- und Sachkosten unaufhaltsam zu steigen. Die Personentarife wurden bewusst niedrig gehalten, um auch Leuten mit kleinerem Portemonnaie das Vergnügen einer Rheinfahrt zu ermöglichen. Bis 1958 galten die Vorkriegstarife! Als Folge davon tauchten in den Büchern des Personenschiffahrts-Betriebes die ersten roten Zahlen auf. 1967 betrug der Fehlbetrag bereits 150 000.– Franken.

Als die BRAG 1968 an einen ausländischen Konzern verkauft wurde, trennte man die Personenschiffahrt ab und liess die «Personenschiffahrts-Gesellschaft AG» neu erstehen. Wie der Name sagt, nicht in der Form einer Genossenschaft, sondern in derjenigen einer Aktiengesellschaft. Schon bei der Gründung der neuen Gesellschaft war man sich im klaren darüber, dass sie nicht auf eigenen Füssen stehen können. In Verhandlungen mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt, die schon in das Jahr 1967 zurückdatierten, wurde eine Beteiligung des Kantons angestrebt. 1969 war es dann so weit. Der Kanton Basel-Stadt beteiligte sich zur Hälfte an dem auf Fr. 200 000.– erhöhten Aktienkapital und gewährte der «Basler Personenschiffahrts-Gesellschaft AG» (BPG) ein Darlehen zum Bau eines neuen Schiffes. Damit konnte der erste Schritt zur Flottenerneuerung vollzogen werden. Im November 1970 wurde unser neues Flaggenschiff, die MS «Stadt Basel», dem Betrieb übergeben. Damals durfte man noch hoffen, diesem ersten Schritt werde bald ein zweiter folgen. Aus diesem Grunde entschloss sich der Verwaltungsrat zum Bau eines Schiffes, das für Bankette, Anlässe und vor allem für den Winter-

betrieb geeignet sein sollte. Das bedingte eine weitgehend geschlossene Form mit relativ wenig offener Deckfläche. Die Richtigkeit dieses Entscheids beweist das Ansteigen des Restaurationsumsatzes von Fr. 200 000.– im Jahre 1970 auf ca. Fr. 650 000.– im Jahre 1971. Leider gelang es trotz des neuen Schiffes nicht, die roten Zahlen aus den Büchern zu verbannen. Eine im Jahre 1974 mit grossem Mehr im Grossen Rat der Stadt Basel beschlossene Sanierung bewahrte die BPG vor der Liquidation. Damit hätten wir das Kapitel «gestern» geschlossen.

Heute verfügt die Flotte der BPG über sechs Einheiten: MS «Stadt Basel», MS «Rheinfelden», MS «Rhy-Blitz» und MS «Strasbourg», welche dem Personenverkehr dienen, MS «Bürgenstock», das zur Zeit stillgelegt ist, und das Stations-Schiff «Lucullus», welches die Restaurationsküche, Aufenthaltsräume für das Personal sowie diverse Magazine und kleinere Werkstätten beherbergt. Unser heutiges Netz umfasst die folgenden Strecken:

- a) Basel–Augst–Rheinfelden
- b) Basel–Rheinhafen–Weil–Kembserschleusen (Rundfahrt)
- c) Basel–Kembs–Mulhouse
- d) Basel–Breisach
- e) Breisach–Marckolsheim (Rundfahrt)

Auf Extrafahrten wird sogar der Hafen Strasbourg angelaufen. Zusätzlich zu den oben erwähnten Fahrten gibt es noch Abendfahrten mit und ohne Tanzmusik, sowie ein Winterprogramm mit Fonduefahrten, Bordparties und Brunchfahrten am Sonntagvormittag.

Wir sind der Ansicht, dass in der Hektik der heutigen Zeit, welche dem Menschen immer grössere physische und psychische Leistungen abverlangt, der Erholung und Entspannung eine stets grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Im Rahmen solcher Erholungsprogramme nimmt die Personenschiffahrt einen wichtigen Platz ein. Abgesehen davon, dass kaum etwas beruhigender wirkt als das Wasser, bildet eine Schiffahrt eine Oase der Ruhe und der Beschaulichkeit, fern vom Verkehrslärm, vom Telephon und von anderen Segnungen unserer sogenannten modernen Zivilisation. Wenn zuweilen unsere jüngsten Fahrgäste ihre aufgestauten Energien an Bord freizusetzen pflegen, so mag das nicht als störend empfunden werden, sondern es soll uns an die schöne Zeit erinnern, in welcher wir selbst in den Kinderschuhen steckten und ein unbeschwertes Leben genossen. Wie das Schiff beim Ablegen das Land hinter sich lässt, können auch wir unsere Sorgen und Kümmlein an Land zurücklassen und einige Stunden ein unbekümmertes Dasein geniessen. Die Gesellschaft ist bestrebt, gemäss den uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, unsere Leistungen von der Fahrplanseite (z. B. Vermehrung der sonntäglichen Kurse von Basel nach Rheinfelden von zwei auf vier) und auch von der kulinarischen Seite her stets zu verbessern, damit wir für Basel und die Region unserer Aufgabe gerecht werden.

Entsprechend dem von uns gewählten Titel müssen wir noch ein paar Worte über das «Morgen» verlieren, über dem zur Zeit zwar ein bisschen der Dunst der wirtschaftlichen Unsicherheit liegt. An Wünschen und Projekten fehlt es bei uns nicht, wohl an den nötigen Finanzen, welche notwendig sind, um diese Projekte Wirk-

lichkeit werden zu lassen. Wir können deshalb momentan nichts anderes tun, als ein wenig «laut denken».

Ein erstes Anliegen wäre die Instandstellung von MS «Bürgenstock», dessen Ausrangierung von vielen Freunden der BPG aufrichtig bedauert wird. Besonders im Extrafahrten-Programm hinterlässt die «Bürgenstock» eine nicht zu schliessende Lücke. Aber auch bei den fahrplanmässigen Fahrten sind weitere Verbesserungen erst denkbar, wenn uns eine zusätzliche Einheit zur Verfügung steht. Zu den anvisierten Fahrplan- oder Leistungsverbesserungen zählt u. a. eine Rundfahrt während der Mittagszeit, um den Geschäftsleuten Gelegenheit zu geben, auf einer Rheinfahrt ihr Mittagessen einzunehmen und gegebenenfalls ihren Freunden und Kunden etwas Besonderes bieten zu können.

Spenden, ob gross oder klein, werden gerne entgegengenommen und auf einem besonderen Spendenkonto verbucht. Den grossen Spendern winkt sogar eine Verewigung auf einer Broncetafel!

Ein weiterer Wunsch wäre der Erwerb eines Raddampfers. Raddampferfahrten zwischen Basel und Strasbourg wäre gewiss ein grosser Erfolg beschieden. Das Fehlen von Motorengeräusch, der rhythmische Schlag der Radschaufeln, der Hauch der Vergangenheit sowie Auserlesenes aus Küche und Keller müssten eine solche Fahrt auch heute noch zu einem Erlebnis werden lassen. Raddampfer können zur Zeit noch günstig erworben werden, sogar solche, welche die Schleusen von Birsfelden und Augst passieren könnten. Man darf jedoch nicht vergessen, dass der Ankauf eines solchen Schiffes die geringste Sorge darstellt. Ins Gewicht fallen die Renovationskosten, und trotz aller Dampfereuphorie müssen wir uns im klaren sein, dass diese nur dann wirtschaftlich betrieben werden können, wenn die Umbaukosten zum grössten Teil durch à fonds perdu-Beiträge gedeckt sind. Das gilt übrigens auch für das Projekt «Bürgenstock».

Ausbaufähig wären auch die Verbindungen nach Breisach und Mulhouse, da die heutigen Fahrpläne in erster Linie auf die Bedürfnisse der Basler Bevölkerung Rücksicht nehmen. Solche Leistungen können aber nur erbracht werden, wenn von Seiten der betreffenden Gemeinden oder evtl. Staaten erhebliche Beiträge an die Betriebs- und Erneuerungskosten geleistet werden. Es wäre unser sehnlichster Wunsch, vermehrt der ganzen Region dienen zu können, hingegen kann man kaum erwarten, dass der Kanton Basel-Stadt, der heute schon die Hauptlast der BPG trägt, der gesamten Region ihr Vergnügen finanziert. In diesem Sinne wäre der Gedanke, dass sich die Region am Aktienkapital der BPG beteiligt, sicher nicht so abwegig. Sie könnte dadurch mithelfen, die dringendsten Investitionen zu finanzieren, an der Flottenerneuerung zu partizipieren und so die BPG leistungsfähig zu erhalten, damit sie ein wichtiges Verbindungsglied unserer Region bleiben kann.

LITERATUR

- Schwabe, Hansrudolf* (1954): Die Entwicklung der Schweizerischen Rheinschiffahrt 1904–1954. Helbing & Lichtenhahn, Basel
- Koelner, Paul* (1954): Die Basler Rheinschiffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit. Helbing & Lichtenhahn, Basel

Le musée français du chemin de fer à Mulhouse

CHARLES TROER

La mise en service, le 10 décembre 1970, de la ligne électrifiée Mulhouse-Dôle et l'ouverture le 1 juillet 1971 de l'exposition permanente du chemin de fer dans la rotonde de la gare de Mulhouse-Nord sont les signes qui marquent la fin de l'ère de la traction à vapeur en Alsace.

Le 29 juin 1974, la première pierre du futur musée national est posée officiellement dans la banlieue ouest de Mulhouse, près de la voie ferrée Mulhouse-Strasbourg, non loin de la gare du nord.¹ C'est l'aboutissement d'une action menée depuis plusieurs années par l'association des Amis du chemin de fer soutenue par la Société Industrielle et la ville de Mulhouse, la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Conseil Général du Haut-Rhin. L'Association du Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR), ainsi que l'Union départementale des Sapeurs-Pompiers y ont également participé. L'importance de la voie ferrée et le rôle primordial des transports ferroviaires dans l'économie alsacienne en général et mulhousienne en particulier, dans le passé comme pour l'avenir, justifie pleinement l'initiative des mulhousiens. Le futur musée se situera justement près de la ligne qui emprunte le tracé de la première des voies ferrées d'Alsace, celle de Mulhouse-Thann, inaugurée le 1^{er} septembre 1839. A cette date il n'y a en France que 244 km de voies ferrées mais les industriels mulhousiens jouent avec raison et audace la carte du progrès. Il s'ensuit pour l'Alsace une longue et fertile histoire économique basée sur la rapidité et la régularité de ce moyen de transport. L'essor de l'industrie traditionnelle du textile aussi bien que celui de l'industrie mécanique est parallèle à l'évolution des transports par voie ferrée. A Mulhouse, la construction des toutes premières machines à vapeur, telle la «Napoléon», dont la silhouette ombre l'écusson du musée, vient s'ajouter à la gamme des fabrications de la «Fonderie» d'André Koechlin (1826), dénommée aujourd'hui Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM). Sa filiale, la Société Alsthom de Belfort, maintient la tradition jusqu'à nous et construit actuellement des machines électriques comme la CC 7107, championne du monde de vitesse sur rail (331 km/h) le 23 mars 1955, gloire qu'elle partage avec sa rivale la BB 9004 qui figure maintenant dans la collection du musée! La SACM avait aussi pour associée une usine de Graffenstaden qui poursuivit la construction des locomotives à vapeur jusqu'à ces derniers temps. L'avenir est maintenant au turbotrain, dernier en date des modes de traction pour les trains de voyageurs. La Liaison Mulhouse-Lyon est ainsi desservie depuis le 7 mai 1973 à la vitesse de 180-220 km/h avec 220 places en deuxième classe et 60 places en première classe. C'est à notre connaissance la première liaison de région à région ainsi équipée. Comme la géographie de la plaine d'Alsace se prête bien aux essais des convois à grande vitesse c'est ce qui fait que le TGV 001, prototype de la deuxième génération des turbotrains destinés à

¹ La construction du musée ferroviaire est prévue pour le printemps 1976, les travaux doivent commencer en mars 1975.

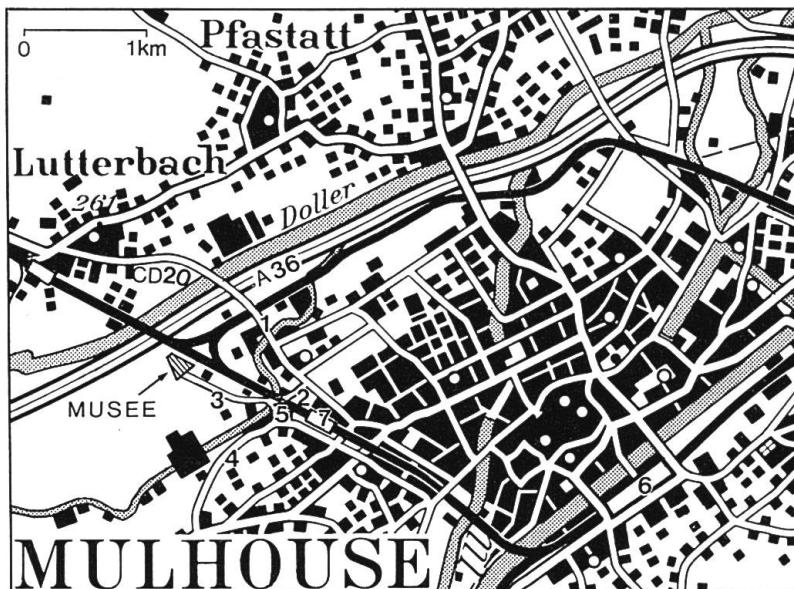
atteindre une vitesse voisine de 250 km/h, a réalisé ses premiers essais entre Colmar et Mulhouse. Sa turbine sort des ateliers de Belfort. L'aérotrain lui-même, cette sorte d'avion sur rail ignorant les problèmes de décollage et d'atterrissement, doit quelque chose à l'Alsace puisque le véhicule est mis au point à Reichshoffen (Bas-Rhin). Il équipera un jour la ligne du projet «Europol», liaison rapide à 300 km/h, avec 80 passagers, entre les capitales européennes via Strasbourg et Mulhouse. L'aéroport Bâle-Mulhouse se trouvera alors à moins d'une demi-heure des usagers habitant entre 100 et 150 km.

Au seuil de la Porte d'Alsace, lieu de passage international, où comme nous le voyons les transports par la voie ferrée ont joué dans le passé, jouent actuellement et joueront à l'avenir un rôle de premier plan pour désenclaver et animer l'économie, accélérer et augmenter les échanges, Mulhouse est bien qualifiée pour installer en ses murs le Musée national du chemin de fer!

L'Association des amis du musée de chemin de fer, fondée le 14 octobre 1969, doit à la conjonction de tous ces éléments favorables et aux efforts tenaces de ses responsables dirigeants le succès de son entreprise. L'exposition permanente qui se tient provisoirement dans la rotonde du dépôt de la gare du nord, rue Josué-Hofer a été fréquentée par un nombre de visiteurs croissant qui ont atteint presque les 50 000 au cours de la dernière année. Pour construire le bâtiment définitif, la ville de Mulhouse a offert un terrain de 2 hectares à Dornach, entre la voie ferrée ce qui facilitera l'acheminement du matériel, généralement lourd et encombrant, et l'autoroute 36 (rocade nord de Mulhouse) qui permettra l'accès aux touristes par l'échangeur de Dornach (N 66-A 36) ou le diffuseur du centre-ouest branché sur le CD20. Pour l'architecte le problème est non pas de loger les machines, mais de les exposer aux visiteurs sous tous les angles possibles pour faire de la collection une illustration grandeur nature de l'histoire et de l'évolution du chemin de fer. Il disposera pour celà de 800 m de voies sous abri qui pourront recevoir de 40 à 50 machines, voitures ou wagons.

Ce musée deviendra-t-il le noyau d'un futur Institut d'étude des Transports? Un riche fond de bibliothèque de plus de 10 000 documents, dessins, diagrammes et photographies provenant des archives d'Alcatel (ex-filiale de la SACM de Graffenstaden) justifie une telle ambition! On envisage même de rassembler tous les documents technologiques sur la navigation et l'exploitation énergétique du Rhin et de son réseau canalisé annexe pour constituer une section rhénane de l'Institut des Transports. Si on ajoute que le musée recevra aussi les collections de l'AMTUIR et du musée des sapeurs pompiers on peut dire que sera présentée au public une rétrospective très large sur les moteurs à vapeur et leurs différentes applications techniques sur terre comme sur l'eau. Certains des objets sortent tout droit de l'histoire comme la voiture-salon de la Grande Duchesse du Luxembourg et le wagon de Joffre (1914-1915). Tous sont authentiques, aucun n'a été reconstitué mais seulement restauré et remis en son état primitif. Chacune des machines, depuis la Buddicom, ancêtre vénérable construite à Rouen en 1841, la Sézanne de 1847, l'Aigle de 1846, la Crampton (1857), la Forquenot (1873) chauffée au

² Au total, ce sont 130 000 visiteurs qui, à la fin novembre 1974, ont été dénombrés.



mazout . . . etc. . . . , jusqu'à la 231 Nord, la 232 U, ou la 241 A, dernières et colossales formes des moteurs à vapeur pour la traction sur rail, caractérise une époque ou représente une série type, un prototype original ou bien encore illustre une technique particulière. La 120 Parthenay reviendrait dans sa ville d'origine, puisque l'usine Koechlin l'aurait construite. Une pièce impressionnante attire l'attention aussi bien des spécialistes que des profanes c'est l'éclaté de la 232 Nord, machine coupée dans le sens de la longueur et montrant son mécanisme interne. Tous, adultes et enfants apprécient déjà l'animation réalisée au moyen de maniements d'aiguillages et de sémaphores, du fonctionnement de système de sifflets à vapeur au gré du visiteur. A l'entrée de l'exposition provisoire, la reconstitution de la Zillertalbahn d'Autriche, don de la firme Lehmann GB, installée dans un décor en rocaille avec cascades et tunnels, crée une ambiance. A l'intérieur des maquettes au 1/10ème fonctionnent comme les modèles réels, les jouets divers: tramways, locomotives et notamment la Pacific-Mignon dans sa boîte d'origine datant de 1925, ancêtre des modèles réduits, illustrent l'impression faite sur l'esprit des enfants et aussi des adultes, par ce puissant moyen de locomotion. Ceci se traduit également par la collection des trains miniatures, et le Rail-miniature-club Alsace-sud profite du cadre de l'exposition pour montrer un montage où sur 108 m de voies des trains modèles-réduits parcourent des paysages alsaciens connus. Il concourt ainsi à faire connaître certains modèles qui ne peuvent-être acquis en taille réelle. Les responsables se proposent de réunir tout ce qui se rapporte au chemin de fer et, avec le mobilier des salles d'attentes d'antan, les billets, cartes et accessoires divers, c'est une multitude de souvenirs emprunts d'une certaine nostalgie, qui ressuscitent. Le wagon-restaurant, redevenu fonctionnel, y contribue pour sa part!

Le musée offre à chacun quelque chose, quelque soit sa catégorie sociale, son âge, et les spécialistes comme les étudiants, les profanes et les badauds y trouveront à étudier où à admirer, à apprendre où à rêver! Avec un peu d'imagination et quelques moyens financiers on devrait pouvoir faire naître autour de ce musée un autre pôle touristique mulhousien, pendant en quelque sorte du Jardin zoologique. A partir du motel projeté au voisinage de l'autoroute, qui pourrait servir de lien, un ensemble groupant le musée et une promenade le long de la Doller, par des sentiers en terre battue et des bancs rustiques, constituerait une étape invitante à la détente les nombreux automobilistes utilisant l'autoroute 36. Tout serait réuni pour faire de Mulhouse l'étape privilégiée sur la route du soleil!

Dokumentation der Weinkultur am Oberrhein

GERHARD ENDRISS

Das Schloss des Lazarus von Schwendi in *Kientzheim* (Haut-Rhin), nord-nord-westlich von Colmar bei Kaysersberg, wird mit neuem Leben erfüllt werden, nachdem es im Jahr 1973 mit allerhand Schwierigkeiten, die ihre Wellen bis Paris und Bonn schlugen, von der elsässischen St. Stephan-Weinbruderschaft, Confrérie Saint-Étienne, Alsace, erworben und 1974 wiederhergestellt wurde. Seine Blütezeit hatte das Gebäude im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts, als es von Lazarus von Schwendi (Gemeinde südlich von Ulm an der Donau) ausgebaut wurde. Er lebte von 1522–1584 und war Feldhauptmann und Diplomat unter den Kaisern Karl V., Ferdinand I., Maximilian II.

Er ist in der Geschichte als «Türkensieger» bekannt und eroberte u. a. Tokay. Von dort soll er die Tokayer-Rebe mitgebracht haben. Doch ist der Tokay d'Alsace und der Tokayer der Schweiz weder identisch noch verwandt mit der Furmint-Traube Ungarns, der Grundlage des dortigen Tokayers. Er gehört vielmehr zur Sorte der Burgundertrauben, es ist der Pinot gris, der Graue Burgunder, in Baden Ruländer genannt und im Wallis Malvoisie. Dieser Ruländer wird auch in Ungarn angebaut, etwa am Plattensee (Balaton). Alle die vielen Theorien darüber, wie es zu dieser falschen Bezeichnung kam, sind verfrüht, solange die Archivalien der Herrschaft Hohenlandsberg, deren Mittelpunkt Kientzheim war, unbearbeitet im Departementsarchiv in Colmar ruhen. Es ist bekannt, dass Lazarus sich seiner bäuerlichen Untertanen sehr annahm, so auch in Burkheim am Kaiserstuhl und in Kirchhofen am Batzenberg, südlich von Freiburg i. Br. Das Denkmal für Schwendi in Colmar, 1898 von Bartholdi geschaffen, dem auch die Freiheitsstatue im Hafen von New York zu verdanken ist, zeigt ihn mit Rebholz in der Hand. Es steht heute beim Kaufhaus. Sein Grabmal und das seines Sohnes Hans Wilhelm († 1609) stehen in der Oberkirche in Kientzheim.

Die genannte Weinbruderschaft ist aus der Herrenstübengesellschaft in Ammerschwihr (nahe bei Kientzheim) hervorgegangen und seit dem 15. Jahrhundert urkundlich belegt. Sie feierte ihren Jahrestag am Stephanusfeiertag, dem zweiten Weihnachtstag. Nach dem Krieg wurde sie dank der Initiative von Professor Joseph

Dreyer, Ammerschwihr, neu belebt als Confrérie Saint-Étienne, Ammerschwihr, und 1951 auf das ganze Elsass ausgedehnt als Confrérie Saint-Étienne, Alsace. Im Jahr 1957 führte sie ihre Prüfung elsässischer Weine ein und ihr «sigille», ihr Gütezeichen. Es steht höher im Kurs als das von Mâcon und von Paris und entspricht etwa dem Badischen Gütezeichen.

Damit hat diese Bruderschaft eine umfassendere Bedeutung erlangt, als sonst einer solchen Vereinigung zukommt. Sie ist bestrebt, den Wein nicht nur zu lieben, sondern auch zu erkennen, wobei die Weinbrüder und Weinschwestern bei Prüfungen ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen können. Nun werden sie ihre mannigfachen Veranstaltungen und Prüfungen in Kientzheim abhalten, während sie bisher in Colmar tagten und zweimal im Jahr bei ihren feierlichen Kapitelsitzungen in geschlossenem Zug durch die Stadt zogen. Ihre Veranstaltungen zeugen von hohem geistigen Niveau und grosser Weinethik sowie von der Wertschätzung der elsässischen Gebräuche und Sitten.

Auf der andern Rheinseite wurde in *Müllheim* (Baden) am 27. Mai 1974 ein Verein für Volkskunde und Heimatgeschichte gegründet mit dem Ziel der Errichtung eines Markgräfler Wein- und Heimatmuseums. Wohl sind manche Versuche an andern Orten, Weinmuseen zu gründen, gescheitert, da kaum mehr alte Gegenstände gefunden wurden oder schon im Besitz interessierter Kreise waren. Doch besteht die begründete Hoffnung, in Müllheim zum Ziel zu kommen. So ist bereits eine alte Weintrotte aus dem Jahr 1704 erworben und weitere Gegenstände sind sichergestellt. Leiter des neuen Vereins ist Redakteur i. R. und alt Stadtrat *Fritz Fischer*, Müllheim.

Zunächst sollen die Gegenstände im alten Rathaus ausgestellt werden, das als alter Weingutshof einen stimmungsvollen Innenhof und einen grossen Keller besitzt. Sicherlich wären diese Räume auch als endgültige Aufstellungsstätte geeignet. Doch soll sich das Museum nicht nur mit Sammlungsgegenständen begnügen, sondern auch die Möglichkeit bieten, den Markgräfler Wein zu verkosten. Eine ähnliche Einrichtung hat das spanische Weinmuseum in Villafranca del Panadés in der weiteren Umgebung von Barcelona. Museumsvorbilder sind u. a. das Museum in Riehen mit seiner Weinabteilung, der Weinkeller im Unterlinden-Museum in Colmar, die entsprechenden Abteilungen im Historischen Museum der Pfalz in Speyer, im Landesmuseum in Trier und im Mainfränkischen Museum in Würzburg, das Musée du vin de Bourgogne in Beaune, das Südtiroler Weinmuseum am Kalterersee in Schloss Ringberg und das Weinbaumuseum in Krems an der Donau. Eine Ergänzung bilden dann noch verschiedene Weinlehrpfade im Markgräfler Land, die zum Teil schon bestehen, zum Teil noch errichtet werden.