

Zeitschrift: Rheinfelder Neujahrsblätter
Herausgeber: Rheinfelder Neujahrsblatt-Kommission
Band: 72 (2016)

Artikel: Rheinschifffahrt Basel-Rheinfelden bis 1914
Autor: Hofer, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-894954>

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: 10.01.2026

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

Rheinschifffahrt Basel–Rheinfelden bis 1914

Rudolf Hofer

Vorgeschichte

Zwischen dem rechtsrheinischen Städtchen Mülheim am Rhein (heute ein Stadtteil von Köln) und dem linksrheinischen Köln bestand bis vor 150 Jahren eine einzige Brücke. Wohl existierten Dampfschiffe, aber sie dienten vor allem dem Gütertransport. Im Jahre 1867 gründete der Mülheimer Kaufmann Christoph Musmacher (1808-1884) ein Schiffahrtsunternehmen «zwecks Einrichtung und Betreibung einer Lokalfahrt zwischen Köln und Mülheim». Es waren kleine Raddampfer, und zwar sogenannte Glattdeckschiffe ohne Oberdeck, im Unterschiff vorne und hinten je eine Kajüte. Sie hatten ein ungefähres Fassungsvermögen von 350 Personen. Zwischen Mülheim und Köln fuhren sie alle 15 Minuten und wurden von den Bewohnern liebevoll «Mülheimer Böötche» genannt.

Für seine Schiffe erhielt Ch. Musmacher die Genehmigung, zwischen Strassburg im Elsass und dem Meer zu verkehren. Die Flotte wurde auch nach seinem Tode weiter ausgebaut und hatte sich bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges aus einem Lokalschifffahrtsbetrieb zum grössten Unternehmen dieser Art auf dem ganzen Rhein entwickelt.



Ein «Mülheimer Böötche» vor dem Basler Münster

Rudolf Gelpke (1873-1940) aus Basel bewies 1904, dass auch der Oberrhein von Strassburg bis Basel mit Dampfschiffen befahrbar war. Auf seine Anregung hin wurde der Hafen St. Johann gebaut. Neben dem Gütertransport fuhren ab 1907 auch Personendampfschiffe von Basel nach Köln. Eingesetzt wurde die «Christoph Musmacher» des Mülheimer Schifffahrtsunternehmens.

Dieses Glattdeckschiff wurde 1887 bei Escher, Wyss & Cie in Zürich gebaut. Es war rund 44 m lang und 5 m breit und konnte bis 500 Personen aufnehmen. Bemannt war es mit zwei Matrosen, einem Maschinisten und einem Heizer.

Am 24. November 1912 kollidierte das Schiff mit einem holländischen Frachter, dessen Kapitän für seine rüpelhafte Fahrweise berüchtigt war. Der Güterdampfer war überladen und die Positionslichter verdeckt, somit am Abend nicht sichtbar. Die «Christoph Musmacher» sank innert wenigen Minuten, und von den 15 Passagieren kamen drei leider ums Leben. Später wurde das Schiff gehoben, instand gesetzt und unter anderem Namen verkauft. 1923 wurde es endgültig verschrottet.

Von Basel nach Rheinfelden

Rudolf Gelpke und sein Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein wollten auch den lokalen Personenschiffsverkehr fördern. So wurde die «Mülheim am Rhein» nach Basel geholt. Sie war 1888 ebenfalls bei Escher, Wyss & Cie gebaut und gleich gross wie die «Christoph Musmacher». Das Schiff fuhr ab dem 1. Mai 1910 zweimal täglich von der Anlegestelle St. Johann bis zum Waldhaus in Birsfelden. Eine Weiterfahrt nach Rheinfelden war nicht möglich, da von 1908–1912 das Doppelkraftwerk Augst-Wyhlen gebaut wurde.

Nachdem 10 Tage vorher erste Versuchsfahrten stattgefunden hatten, konnte am 14. September 1912 die Schleuse des Kraftwerkes feierlich in Betrieb genommen werden.

Dazu schrieb die damalige «Volkstimme aus dem Fricktal»:

Rheinfelden «Dampfschiffahrt»

Wer hätte vor zehn Jahren daran gedacht, dass einst Dampfschiffe den Rhein bis Rheinfelden befahren würden! Jetzt ist's zur Tatsache geworden; der Bau des Augster Kraftwerkes hat uns gleichzeitig auch die Schifffahrtsstrasse gebracht und letzten Samstag ist dieselbe anlässlich der 8. Generalversammlung des Vereins für Schifffahrt auf dem Oberrhein offiziell eröffnet worden. ...

Mit einer Beteiligung von zirka 300 Personen folgte dann am Nachmittag auf den drei Dampfern «Mülheim am Rhein», «Rudolf Gelpke»

Rheinschiffahrt.

Zum würdigen Empfang des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel, werden die verehrlichen Einwohner von Rheinfelden, besonders der Marktgasse gebeten, auf nächsten Samstag abends ihre Häuser zu beflaggen.

Auch Nichtmitglieder haben Gelegenheit, sich bei Hrn. Waldmeier-Glinz bis Samstag vormittags zur Teilnahme an der Generalversammlung in Basel, an der Fahrt Basel-Rheinfelden und am Bankett im "Salmen" anzumelden. Abfahrt von Rheinfelden Samstag den 14. September, nachmittags mit Zug 1. 07.

Zeitungsausschnitt
vom September
1912.

und «Fendel 15» eine Fahrt nach Rheinfelden, die auf's prächtigste verlief. Rheinfelden hatte sich festlich geschmückt und bereitete den Gästen einen sympathischen Empfang. Bei der Anlage vor dem sogen. Neutor war eine Landungsstelle errichtet worden, die, wie auch die Marktgasse, im Flaggenschmuck prangte. Abends gegen 7 Uhr krachten Böllerschüsse und verkündeten die Ankunft der Schiffsflotte. Rheinklub, Pontonierfahrverein und Stadtmusik sowie eine nach vielen Hunderten zählende Volksmenge standen zum Empfang bereit und unter den rauschenden Klängen der Musik und dem Jubel der Bevölkerung vollzog sich die Landung. Mit der Musik an der Spitze hielten die Gäste ihren festlichen Einzug in's Städtchen und begaben sich in den «Salmen» zum Bankett. Die Teilnehmerzahl war eine so grosse, dass der Saal kaum alle zu fassen vermochte. Der Männerchor erfreute die Erschienenen mit

Eröffnung der Grossschiffahrtsschleuse beim Kraftwerk Augst



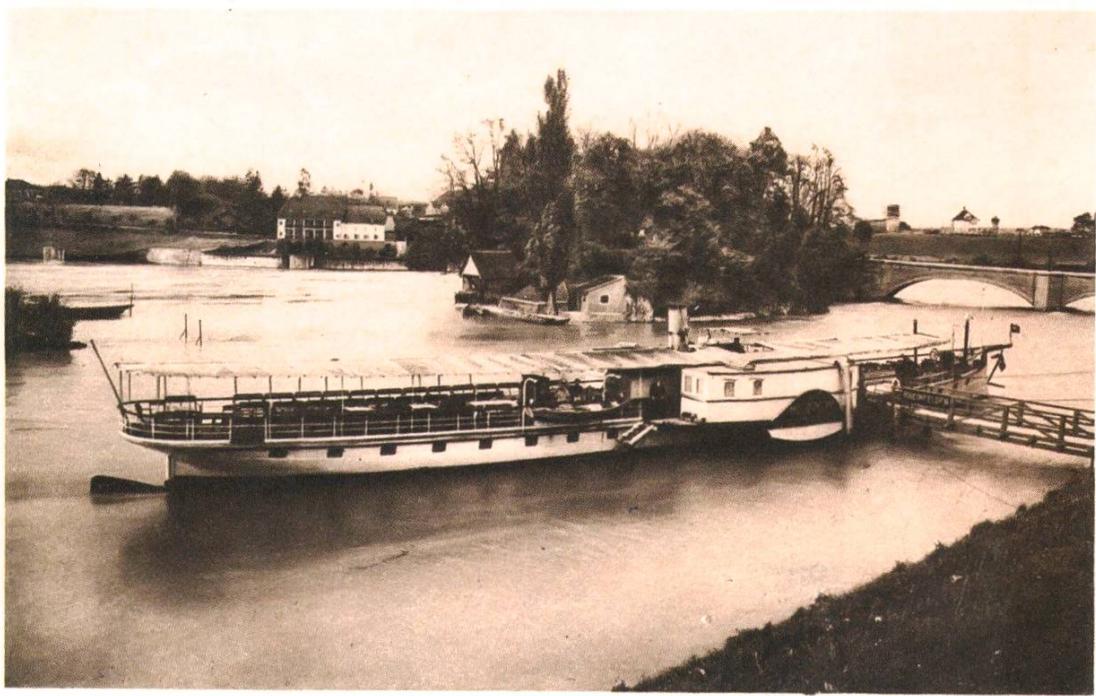
Vorne ein Schleppdampfer, dahinter ein Personendampfschiff in der Schleuse

Liedervorträgen. Während des Banketts ergriff zuerst Hr. Stadtam-mann Brunner das Wort, der seiner Freude über die grosse Anzahl der Teilnehmer mit beredten Worten Ausdruck gab und sie als gutes Omen für die zukünftige Schiffahrtsstrasse auffassen will. Er wies darauf hin, wie man in Rheinfelden immer an dem Projekte der Rheinschiffahrt gezweifelt habe, und wie nun doch alles viel schneller gekommen sei als man allseits erwartete. Wohl ist er sich bewusst, dass nun erst die eigentlichen Schwierigkeiten beginnen, aber er will hoffen, dass sie nicht unüberwindliche sein werden. Von der nunmehr eroberten neuen Rheinstrecke erhofft er einen intensiveren Verkehr zwischen Basel und Rheinfelden und den Dank dafür fasste er zusammen in ein Hoch auf den Pionier der Rheinschiffahrt, Ingenieur R. Gelpke. Nach ihm sprach Hr. Kommerzienrat L. Stromeyer (Konstanz), der im Namen der aus Deutschland erschienenen Gäste die Einladung verdankt und darauf hinweist, dass man eine Etappe zurückgelegt habe, die ausser-ordentlich bemerkenswert sei; mit inniger Freude seien alle durch die Schleuse gefahren, die ein Werk sei der Einigkeit und der Mithilfe. Mögen auch die anderen Hindernisse auf der Strecke Rheinfelden-Konstanz auf dieselbe Weise überwunden werden, damit er in Bälde den Freunden im Westen zurufen könne: auf Wiedersehen in Konstanz! ...

Ein Extrazug entführte um ½11 Uhr die Teilnehmer wieder nach Basel.



Zwischenhalt mit Ausstiegsmöglichkeit bei der Brauerei Salmenbräu.



RHEINFELDEN MIT DAMPFSCHIFF.

Die «Mülheim am Rhein» legt in Rheinfelden bei der Schifflände an.



Dampfer-Fahrten auf dem Rhein.

Von heute an bis auf weiteres
täglich :

Basel ab 2 ³⁰ Uhr nachm. Rheinfelden an 5 ⁰⁰	Rheinfelden ab 6 ⁰⁰ Uhr nachm. Basel an 7 ³⁵
---	---

Ausserdem an Sonntagen :

Basel ab 8 ³⁰ Uhr vorm. Rheinfelden an 11 ⁰⁰	Rheinfelden ab 12 ²⁵ Uhr nachm. Basel an 2 ⁰⁰
---	--

mit Haltestellen in Augst, Schweizerhalle und Waldhaus.

Inserat in der «Volksstimme aus dem Frickthal», 14. September 1912.



Durch den Brückenbau ist eine Weiterfahrt stromaufwärts unmöglich geworden.



Da eine grosse Nachfrage nach diesen Postkarten bestand, wurden sie abgeändert. Die Manipulationen waren durch die Drucktechnik auch schon vor über 100 Jahren möglich. Das vordere Schiff wurde auf dieser Karte hineinkopiert! (Unmögliche Stelle und Rauchfahne nach links)

Am 24. September 1912 schrieb die «Volkstimme aus dem Fricktal»:
Die Dampfschiffahrt auf dem Rheine hat sich rasch die Sympathie des Publikums errungen. Als am letzten Sonntag mittags 12.25 das Dampfschiff von hier nach Basel fuhr, war es recht gut besetzt. Die Fahrt auf dieser Wasserstrasse ist aber auch höchst interessant; man erhält ein Bild von den Schönheiten des Stromes und seiner Ufer, von dem man bei der Bahnfahrt keine Ahnung hat. Als das Schiff in Basel ankam, wartete am Ufer eine nach vielen Hundertenzählende Volksmenge, welche die Rückfahrt nach Rheinfelden mitmachen wollte. In kurzer Zeit war das Schiff, welches für 500 Personen Platz bietet, in den Kajüten und auf dem Verdeck vollständig mit Passagieren angefüllt, so dass es eine ungewöhnliche Last auf seiner Bergfahrt zu befördern hatte.

Die Ankunft in Rheinfelden verzögerte sich daher etwas, statt um 5 Uhr langte das Schiff erst nach 1/2 6 Uhr an. Es wäre daher zweckmäßig, wenn in dem Fahrplan eine Änderung vorgenommen würde, in der Weise, dass den ankommenden Passagieren hier ein längerer Aufenthalt ermöglicht werden könnte.

Ingenieur Wylemann der technischen Abteilung vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement fuhr mit der «Mülheim am Rhein» von Basel nach Rheinfelden. Hier sein Bericht:



Einkopierter Dampfer mit Rettungsboot

Bern, den 3. Juni 1914

Notiz für die Fahrt mit Schiff Mülheim a/Rh.

Am 20. Mai d. J. hat der Unterzeichnete eine Bergfahrt mit dem Schiff Mülheim a/Rhein ausgeführt, nur soweit es ihm möglich war die inneren Einrichtungen und die Ausrüstung besichtigt. Sowohl die ersten als die letzten geben zu neuen Anmerkungen nicht Anlass, die Ausrüstung entspricht den deutschen Vorschriften betr. der Rheinschifffahrt. Die Signallichter sind mit Petrollampen ausgerüstet, weder diese noch die Lampengehäuse sind musterhaft, es sind Altertümer!

Die gewöhnlichen Fenster des Schiffes sind mit Jalousieholzladen versehen, so dass ein dichter Verschluss hier nicht möglich ist. – Notausgänge scheint man hier nicht zu kennen.

Die Belastung ist immer noch gleich 500 Personen angeschrieben, es ist dies für unsere Verhältnisse, wie schon früher berichtet habe, zu viel. – Das Schiff hat die Abmessungen von «Schaffhausen» (verkehrte auf dem Rhein und dem Untersee; Red.) und sollte nicht höher als auf 400 Personen taxiert werden!

Maschinenanlage ist im ordentlichen Zustand, der Gang der Maschine war ruhig.

Ueber den Kessel gibt das beiliegende Revisionsprotokoll Aufschluss – eine neue Untersuchung fand dieses Jahr nicht statt. Die Petrolfeuerung ist wieder entfernt worden, sie hat sich nicht bewährt nur erwies sich im Betrieb leiser als die Kohlenfeuerung.

Die Saugeinrichtungen entsprechen nicht unseren Anforderungen es ist nur eine Saugpumpe mit Wasserentnahme aus der Maschine vorhanden – sodann eine tragbare Handpumpe mit Schläuchen auf Deck. –

Bern, den 3. Juni 1914.

W

Nötig für die Fahrt mit Schiff Wilhelm of Rhine

Am 20. Mai d. J. hat der Verkehrsclub der
eine Probefahrt mit Schiff Wilhelm of Rhine ausgeführt
und wurde es ihm möglich, was die inneren Einrichtungen
und die Ausstattung betrifft. Sankt die ersten
ob. der letztere geben zu mögen Beurteilungen nicht
aus, die Ausstattung entspricht den deutschen Ver-
kehrsflus. bei der Rheinschifffahrt. Bei Signalfeuer wird
mit Rettungsbooten ausgerichtet, weder dies nach der
Lampe geblieben wird unbedenklich, es nicht absehbar!

Bei gewöhnlichen Reisen des Schiffes wird mit Galionsrichtholz,
Laden verschließen, so dass ein dichter Verchluss herzustellen
möglich ist. — Nohausgänge haben man bereit zu bringen.

Bei Belastung ist über nach gleich 500 Passagieren ange-
schehen, es ist dies für untere Verhältnisse, mittleren ferner
berücksichtigt, zu viel. — Was hat die Abmessungen von
Schiff Wilhelm of Rhine aus, nicht mehr als 500 Passagieren haben
zu werden?

Maschinenanlage ist in ardenblühendem Zustand,
der Gang der Maschine war zu klein.

Neben den Räumen gibt das bestiegene Dreibausbootaball
Aufstiegs — eine innere Verbindung fand dieses Fahrt nicht
statt. Bei Rettungsfahrt ist wieder entfernt vorzusehen, sie
hat sich nicht bewährt mit einer Strecke von Rettungskörpern als die
Wahrnehmung.

Die Luftanlagen entsprechen nicht diesen Anforderungen
es ist nur ein Luftpumpe mit Wasserentnahme aus der Deckhütte
vorhanden — welches eine tragbare Hauptpumpe mit ablaufen
auf Deck. —

Die Fahrzeiten Rhein auf waren bei schlecht besetztem Schiff,
die folgenden:

<u>Basel St. Johann</u> – Rheinweg ab 2 ²⁰ .	48 min.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{fah. } 3,0 - 3,4 \text{ Uhr} \\ \text{an } 305 \text{ ab } 308 \end{array} \right.$
<u>Waldhaus</u> an 305 ab 3 ⁰⁸	20 min.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{dahn } 45\% \text{ v. } 64\% \\ \text{an } 305 \text{ ab } 308 \end{array} \right.$
<u>Schweizerhalle</u> an 3 ²⁵ ab 3 ²⁸	36 min. bis Kraftwerk Stat.	
<u>Augst Schleuse</u> Einfahrt 3 4 ⁷² –	–	Tore gr. 50% Wasser ein 52
		= 8 min. + 4 $\frac{1}{2}$ min. etwas lang.
obere Tor auf 3 ⁵⁹ . Schiff aus 4 ⁰¹ .		
	= 11 $\frac{1}{2}$ min.	= 15 $\frac{1}{2}$ min. <u>Rheinfelden</u>
<u>Augst Kraftwerk Stat.</u> an 4 ⁰² . ab 4 ⁰⁴	8 min. wenn Station nicht wäre.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{fah. } 3,0 \text{ bis } 7,0 \\ \text{Kraftwerk Station } 45\% \text{ Wasser ein} \\ \text{an } 402 \text{ ab } 404 \end{array} \right.$
<u>Kaiseraugst</u> vorbei 4 1 ⁰²	hier steigt selten jemand ein.	
<u>Rheinfelden</u> : an 4 ³⁵	25 min.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{fah. } 3,0 \text{ bis } 7,0 \\ \text{Kraftwerk Station } 45\% \text{ Wasser ein} \\ \text{an } 435 \text{ ab } 442 \end{array} \right.$

Eine Talfahrt kann ich mangels an Lest nicht mitmachen.

H. Wylemann.

Die Fahrzeiten Rhein auf waren bei schlecht besetztem Schiff,
die folgenden:

Basel St. Johann – Rheinweg ab 2²⁰

48 Min.

Waldhaus an 305 ab 3⁰⁸

20 Min.

Schweizerhalle an 3²⁵ ab 3²⁸

36 Min. bis Kraftwerk Station

Augst Schleuse Einfahrt 3⁴⁷ – Tore zu 50% Wasser ein
oberes Tor auf 3⁵⁹ Schiff aus 4⁰¹

Augst Kraftwerk Stat. an 4⁰² ab 4⁰⁴

8 Min. wenn Station nicht wäre
hier steigt selten jemand ein.

Kaiseraugst vorbei 4¹⁰

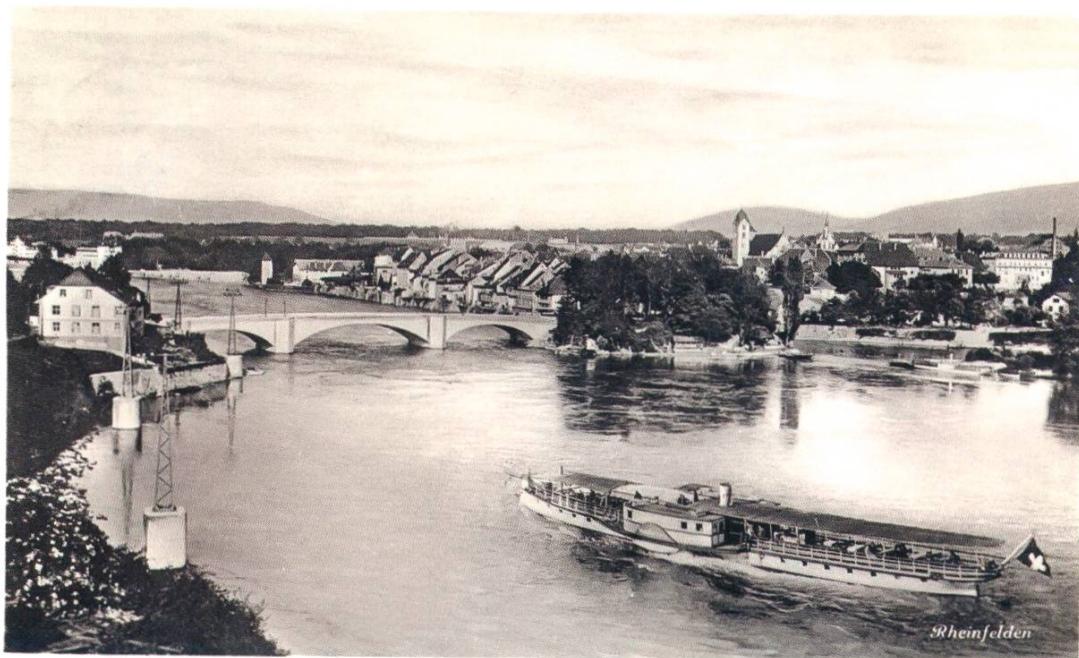
25 Min.

Rheinfelden: an 4³⁵

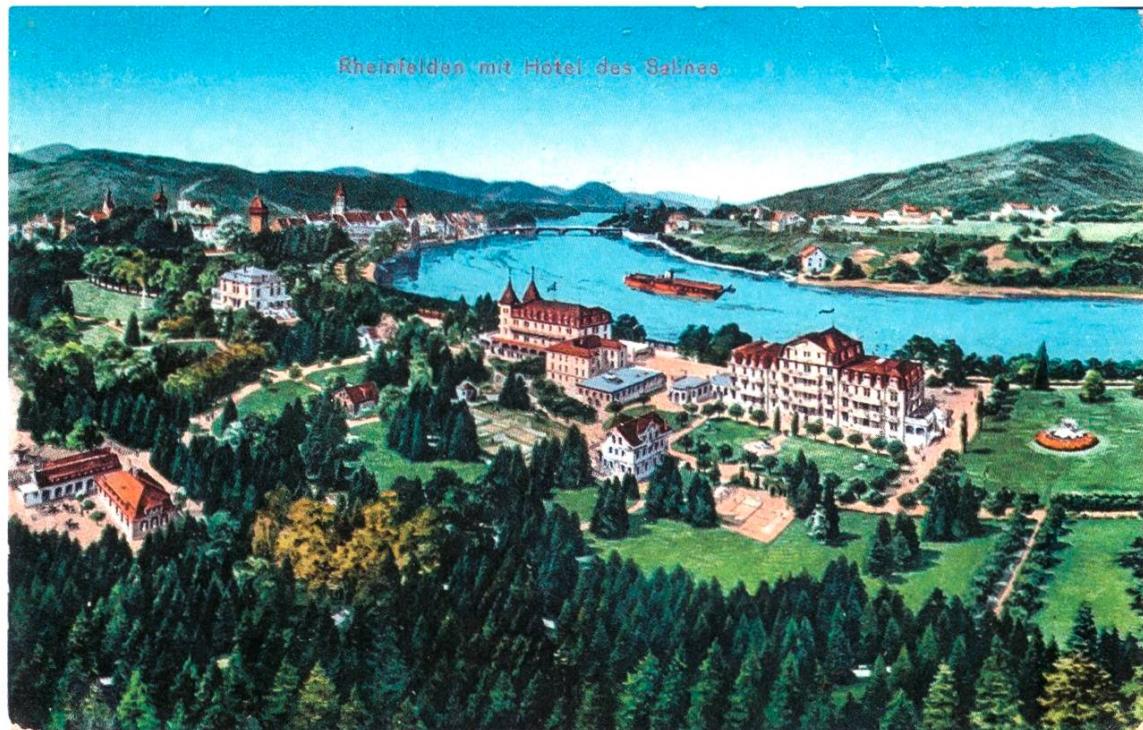
Eine Talfahrt konnte ich mangels Zeit nicht mitmachen

H. Wylemann

Hier noch einige Ansichtskarten zum Schmunzeln:



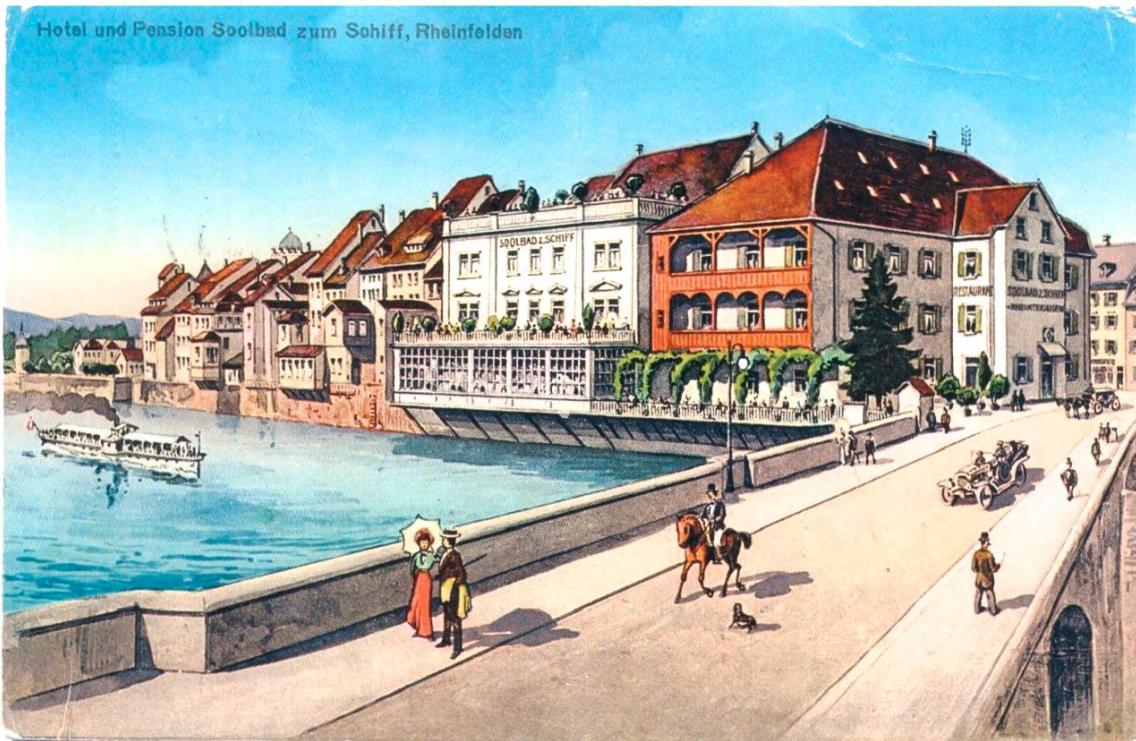
Schweizer Schiff auf deutscher Seite; beim Inseli ein zweites Schiff.



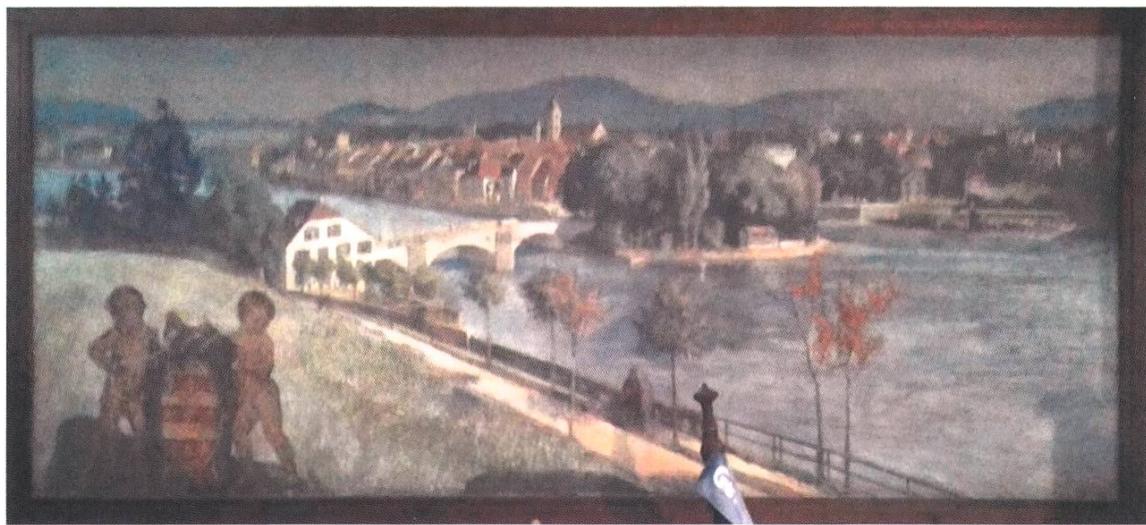
Das Hotel Salines möchte gerne einen Schiffsanschluss ans Meer!



Wäre heute noch eine Attraktion für Rheinfelden.



Werbung des Hotels Schiff mit dieser geschönten Zeichnung.



Bildplakat aus der Ringmauerscheune, gemalt 1913. Mit diesen Plakat warb Rheinfelden an der Landesausstellung vom 15. Mai bis zum 15. Oktober 1914 für den Kurort. Mit dem Schiff wollte man auch die einzige Schleusenfahrt von Basel nach Rheinfelden propagieren.

Mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914 wurde die Rheinschiffahrt eingestellt. Die «Mülheim am Rhein» gelangte noch rechtzeitig nach Köln zurück. Die Mannschaft wurde für den Kriegsdienst eingezogen. Wann das Schiff verschrottet wurde, geht aus den Unterlagen nicht hervor.

Rudolf Gelpke unternahm erst 1924 einen neuen Anlauf. Er gründete die «Basler Personenschifffahrtsgesellschaft BSG», die mit neueren Schiffen den Fahrbetrieb zwischen Basel und Rheinfelden aufnahm und heute noch besteht. Und der Traum von der Schifffahrtsstrasse bis nach Konstanz konnte durch den Bau der Rheinfelder und Laufenburger Brücke und den vielen Kraftwerken am Hochrhein nie verwirklicht werden.

Quellen:

Diverse Seiten im Internet

Eidgenössisches Bundesarchiv Bern

Volkstimme aus dem Fricktal; heute Neue Fricktaler Zeitung; Plakat: Fricktaler Museum

Alle Ansichtskarten sind im Besitz des Autors.

