

## 100 Jahre moderne Rheinschifffahrt bis Basel

Autor(en): Urs Vogelbacher

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2004

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/4e166fb5-da85-4a51-93c3-3fc979f25fd5>

### Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# 100 Jahre moderne Rheinschifffahrt bis Basel

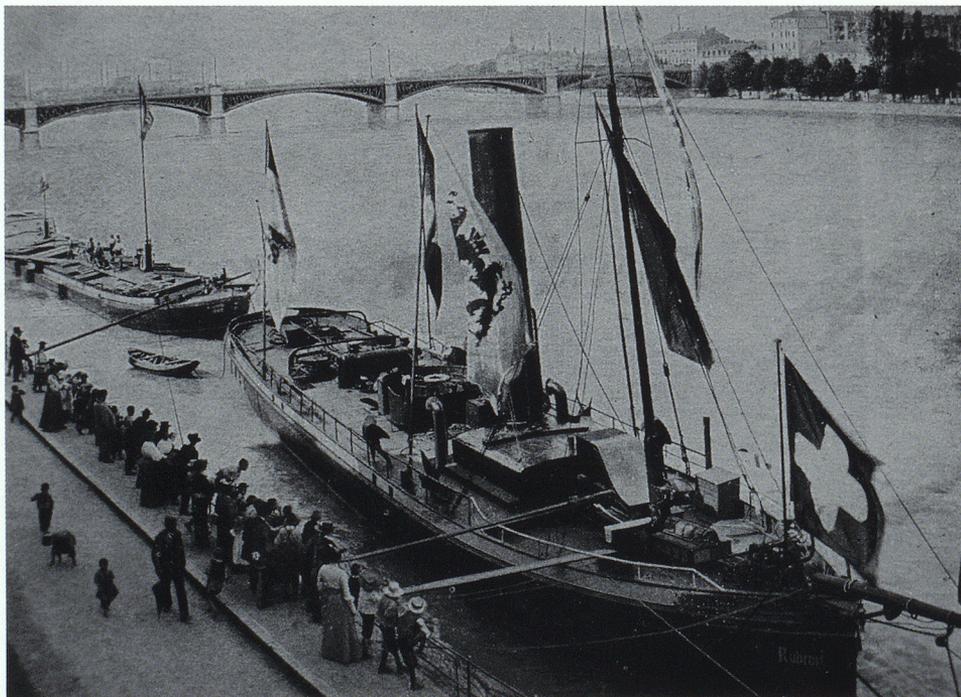
Urs Vogelbacher

## Vom Schleppkahn zum Containerschiff

Drei Jubiläen durfte Basel im Zusammenhang mit der Schifffahrt feiern: 100 Jahre moderne Rheinschifffahrt bis Basel, 100 Jahre Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) und 650 Jahre E.E. Zunft zu Schifflenten.

Als Dank für seine Festansprache vor der Jubiläums-GV der SVS wurde der schweizerische Verkehrsminister, Bundesrat Moritz Leuenberger, zu einer Fahrt auf einem Frachtschiff eingeladen. Er liess es sich nicht nehmen, an Bord des *«GMS Grindelwald»* von den Niederlanden nach Basel zu fahren.

Schraubendampfer *«Knipscheer IX»* und Schleppkahn *«Christina»* am Totentanz.



### Vor 1904

Die Binnenschifffahrt ist der älteste Verkehrsträger. Lange vor der Erfindung des Rades wussten unsere Vorfahren die Flüsse und Seen für Transporte zu nutzen. In der Koblenzer Zollordnung von 1209 finden wir erstmals eine urkundliche Erwähnung baslerischer Rheinschiffe. Die Gründung der Basler Zunft der Schifflente und Fischer erfolgte im Jahr 1354. Der Basler Bürgermeister Rudolf Wettstein nutzte im Jahr 1646 den Wasserweg für seine Reise zum Friedenskongress in Münster/Westfalen.

Vor der Erfindung der Dampfkraft war die Schifffahrt auf dem Rhein oberhalb von Strassburg nur in talwärtiger Richtung möglich. Die Schiffe gelangten daher in der Regel nach Beendigung ihrer Fahrt als Bauholz zum Verkauf.

Nachdem anno 1817 das englische Dampfschiff *«The Defiance»* als Erstes seiner Art den Niederrhein befuhr, dauerte es nur fünfzehn Jahre, bis die *«Stadt Frankfurt»* als erstes Dampfschiff unsere Stadt erreichte. Das Problem der Dampfschiffe auf dem Oberrhein war, dass sie ei-

nerseits infolge ihres Tiefgangs bei Niedrigwasser nicht fahren konnten und andererseits bei einem hohen Wasserstand ihre Maschinenkraft für die Bergfahrt nicht ausreichte. So war es ihnen denn lediglich während etwa zwei Monaten im Jahr möglich, auf dem damals noch nicht regulierten Rhein zwischen Strassburg und Basel zu verkehren. Nach Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen diesen beiden Städten im Jahr 1844 hatte die Schifffahrt vorerst keine Chance mehr im Konkurrenzkampf mit dem neuen Verkehrsträger, der unabhängig vom Wasserstand fahrplanmässige Fahrten anbieten konnte.

Die zweite industrielle Revolution zu Beginn des 20. Jahrhunderts liess die Transportmengen derart ansteigen, dass die Bahn an Kapazitätsgrenzen stiess. Der Schweizer Ingenieur Rudolf Gelpke aber erinnerte sich an die gute alte Schifffahrt. Er moti-

vierte Gleichgesinnte aus Politik und Wirtschaft und bewirkte schliesslich, dass 1903 eine Versuchsfahrt mit dem Schraubendampfer *Justitia* nach Basel durchgeführt wurde.

#### 1904 – 1954

In Zusammenarbeit mit dem Ruhrorter Reeder Johann Knipscheer und dem Schiffseigner Johann Kirchgässer aus Oberwesel organisierte Gelpke 1904 erstmals einen Transport von 300 Tonnen Gaskohle ab Duisburg-Ruhrort nach Basel. Im Anhang des 350 PS starken Doppelschrauben-Dampfschleppbootes *Knipscheer IX* (ex *Justitia III*) erreichte der eiserne Güterschleppkahn *Christina* am Abend des 2. Juni das damalige Gaswerk beim heutigen Rheinhafen St. Johann.

Schon vor Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die Hafenanlagen St. Johann ausgebaut. 1919

Ungarischer Koppelverband im Hafenbecken II.



Bundesrat Moritz Leuenberger auf dem Containerschiff MS Grindelwald wird bei seiner Ankunft im Rheinhafen vom Basler Feuerlöschboot begrüsst.



kaufte die Schweizerische Schleppschiffahrts-Genossenschaft ein Heckrad-Dampfschleppboot, das den Namen *«Schweiz»* erhielt und als erstes grösstes Rheinschiff die Schweizer Flagge führte. Es folgten der Bau der Kleinhüninger Hafenanlagen, die Errichtung einer Werft in Augst, die Inbetriebnahme des Kraftwerks Kembs mit seiner Zweikammerschleuse im Jahr 1932 und schliesslich der Bau der basellandschaftlichen Hafenanlagen.

#### **1954–2004**

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der modernen Rheinschiffahrt bis Basel bezeichnete man die Stadt als das *«goldene Tor der Schweiz»*. Die schweizerische Rheinflotte, die den 2. Weltkrieg mit relativ wenig Schäden überstand, befand sich in den Nachkriegsjahren in einer ausgezeichneten Marktposition. Die damalige Raumknappheit erlaubte mehr als nur kostendeckende Frachten. Die Gewinne lösten eine intensive Neubautätigkeit aus. Die Schweizerische Reederei AG brachte die stärksten Motorschleppboote auf dem Rhein in Fahrt. Das weisse Kreuz an der roten Verschanzung und am Kaminkranz war omnipräsent. Ihre jungen und dynamischen Schiffsführer fuhren schon vor der Einführung von Radargeräten in der Binnenschiffahrt in klaren Nächten durch. In Schifferkreisen bezeichnete man den Mond als *«Schweizer Sonne»*.

Als Folge der Substitution der Kohle durch Erdgas und Mineralölprodukte sowie des damit verbundenen Baus von Pipelines in Europa trat allmählich eine Überkapazität an Schiffsraum ein. Die Frachten kamen unter Druck; man sprach von der *«crise latente et permanente»*. Die Reedereien begannen ihre Schiffe an Familienunternehmungen zu verkaufen. Die schweizerische Rheinflotte ist von über 500 Schiffen im Jahr 1972 auf rund 100 zusammengeschrumpft. Der Trend geht bei den Güter- und Tankmotorschiffen noch immer nach unten. Lediglich bei den Fahrgastschiffen zeigt sich eine umgekehrte Tendenz, gefördert durch die Eröffnung des Main-Donau-Kanals im Jahr 1992. Traditionsreiche Firmen, wie zum Beispiel die über 200 Jahre alte Franz Haniel AG, verschwanden

völlig von der Bildfläche. Dass die Schweizerische Reederei AG ein gutes Vierteljahrhundert nach ihrer Fusion mit der Neptun durch die Rhenus übernommen wurde, hat bei den Betroffenen – ganz im Gegensatz zum Swissair-Grounding von 2001 – kaum für Aufregung gesorgt.

Die Basler Schiffahrts- und Umschlagsbetriebe haben sich mit Erfolg den geänderten Anforderungen des Marktes gestellt. Acht bis neun Millionen Tonnen werden jährlich in den Rheinhäfen beider Basel umgeschlagen. Dies entspricht einem Anteil von rund 15% am gesamten schweizerischen Aussenhandel. Mit über 4 Millionen Tonnen bilden die flüssigen Treib- und Brennstoffe die mengenmässig wichtigste Gütergruppe. Von zunehmender Bedeutung ist der Containerverkehr. Die modernen doppelwandigen Einraum-Containerschiffe sind bis zu 135 m lang und mit modernster Informationstechnologie ausgerüstet.