

Rhein-Club Basel 1883-1983

Autor(en): Heinz Herzig
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1983

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/6903e480-799d-4d02-a6d5-23c642d7390c>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform 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>

Rhein-Club Basel 1883–1983

Die Gründung des Rhein-Club Basel (RCB) fällt in die Zeit, da Flösserei und Fischerei zurückgingen. Weil diese Gewerbe langsam verschwanden, schlossen sich Schiffer und Fischer zusammen und gründeten einen Wasserfahrverein. Ein weiterer Grund zum Zusammenschluss dürften vorausgegangene Hochwasser gewesen sein. Die Tradition, mit Ruder und Stachel einen Weidling fortzubewegen und geschickt durch hindernisreiche Wasser zu steuern, führt der Rhein-Club fort. In der langen Geschichte des Clubs wurden viele junge Leute zu tüchtigen Wasserfahrern ausgebildet. Der Rhein-Club ist stolz auf diesen Sport. Wasserfahren fordert Ausdauer, Geschicklichkeit und Kraft, stählt den Körper und hält ihn gesund.

Die Gründung

Im Restaurant der Witwe Kaiser, Rheingasse 12, heutige Alti Schmitti, haben am 12. Juni 1883 neun Männer den Rhein-Club Basel gegründet. Eine erste Zusammenkunft hatte bereits am 5. Juni stattgefunden. Es wurden vorerst nur zwei Vorstandsmitglieder gewählt. Präsident und zugleich Aktuar wurde Gustav Schardt, Vizepräsident und Kassier Albert Winkler. Noch hatte der Club weder Geld noch Schiffe. Deshalb war man froh, dass drei Gründungsmitglieder ihre privaten Weidlinge zur Verfügung stellten. Bei der Polizei wurde die Bewilligung zum Wasserfahren eingeholt und dem Feuerwehrkommando ein Schreiben des Inhalts zugestellt, dass sich der RCB bei Hochwasser mit seinen Mitgliedern und dem nötigen Fahrmaterial hilfsbereit zur Verfügung stelle.



Gründungstafel von 1883.

Die erste Jahrhunderthälfte

Schon bald nach der Gründung, am 26. August 1883, wurde der Beschluss gefasst, ein eigenes Schiff zu bestellen. «Der Weidling sollte 27 Fuss lang, 17 Zoll hoch in der Mitte vom Bord und 2 Fuss 9 Zoll breit sein. Er sollte zu einem günstigen Preis zu haben sein.» Dieses erste eigene Schiff gelangte im Herbst 1883 in den Besitz des Vereins und kostete 100 Franken. Bereits im November des gleichen Jahres wurde das erste Wettfahren mit dem Rhein-Club-Breite, dem spätern Pontonierfahrverein Breite, ausgetragen. Das zweite Schiff wurde am 15./16. März 1884 in Stilli bei Brugg durch Mitglieder abgeholt und auf dem Wasserweg nach Basel gerudert. Diese Fahrt wurde in 7 Stunden Fahrzeit und 4 Stunden Aufenthaltszeit, somit in 11 Stunden zurückgelegt. Noch standen keine Kraftwerke an Aare

und Rhein, welche die Fahrt hätten behindern können. Diese war nicht ungefährlich, verlief jedoch ohne Zwischenfall.

Die Fahrübungen wurden in den ersten Jahren von 6 bis 8 Uhr an den Sonntagmorgen durchgeführt. Erst gegen Ende der 90er Jahre wurden auch an zwei Wochentagen weitere Fahrübungen abgehalten. Nichterscheinen oder verspätetes Antreten zu den Übungen wurden gerügt. Jährlich fanden Ausfahrten nach Rheinfelden statt, und immer wurden End- und Preisfahrten durchgeführt. Bis 1902 sind die Generalversammlungen halbjährlich abgehalten worden. Erst von diesem Zeitpunkt an wurde der Vorstand für ein ganzes Jahr gewählt.

Der Rhein-Club blieb von Unglücksfällen nicht verschont. Der damals recht wilde Rhein forderte Opfer. Das Wasserfahren war nicht ungefährlich. Bei einem Unfall 1885, welcher der Unaufmerksamkeit der Fahrer zuzuschreiben war, ertranken drei Mitglieder. 1887 erkrankte der damalige, sehr beliebte Präsident. Bei einer Talfahrt von Rheinfelden im Jahr 1900 stiess dem Club ein weiteres Unglück zu. Im Augster Gwild kenterte einer der drei Weidlinge, wobei zwei Gäste und zwei Mitglieder ertranken.

Die erste Fahnenweihe fand 1889 statt. Es handelte sich um eine gemalte, von einem Maler in Dornach hergestellte Fahne, die 350 Franken kostete. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Club im Besitz einer einfachen, von der Lokalwirtin geschenkten Fahne.

Mit drei weiteren Vereinen wurde am 12. Januar 1894 der Kantonalverband der Basler Wasserfahrvereine gegründet. 1908 wurde das 25-Jahr-Jubiläum mit der Durchführung des Kantonalen Wettfahrens und der Weihe einer neuen Fahne gefeiert. Das zweite Vierteljahrhundert begann recht erfreulich. 1909 erhielt der Club die Bewilligung, am Schindgraben

Brief betreff des Weidlings.

(Basel, den 27 August 1883)

Für den Haver Heurt in Mumpst.

*Simmt Lunge ist ein un ob ein
die Güte selbst wollen mir eingepand den
Preis über einen mir zu liefernden Weidling
von*

37 Fuss Länge

14 Zoll hoch in Mitte vom Bord

2 Fuss 9 Zoll Bodenbreite

*angeben wollen, Insfallen mirf selbst für den
ungesucht werden a soll der Preis so billig
wie möglich zu stellen kommen.*

*Demnach ein mir wief ein mal
Zust ein dazü beifügen.*

Lebtungsvoll

fr. Louis Fischholz

G. Schardt, Maler & Bildhauer

Die erste Schiffsbestellung.

Rhein-Club-Mitglieder im 1898.





Fernfahrt Solothurn–Basel 1931, Halt bei der Kettenbrücke in Aarau.

Fernfahrt Schmerikon–Basel 1974, Passieren des Kappeler Wuhrs in Baden.



(Klingentalgraben) ein Bootshaus im Bau-recht zu erstellen; ein Plan, welcher eine Hütte mit Giebeldach vorsah, war vorhanden. Der Bau wurde rasch vorangetrieben, und bereits am 18. Juli konnte das neue Depot mit einem bescheidenen Fest eingeweiht werden. Ein Markstein in der Clubgeschichte wurde am 26. März 1911 gesetzt. An diesem Tag wurde in Mumpf ein 14 m-Langschiff abgeholt. Es kostete 250 Franken und erhielt den Namen Loreley. An Pfingsten wurde mit der Loreley die Fahrt Ragaz–Basel durchgeführt. 1913 liess man eine Vereinsphoto anfertigen, auf der alle damaligen Mitglieder mit Brustbild zu sehen sind. 1914 war alles für ein Wettfahren vorbereitet, das am 1./2. August hätte durchgeführt werden sollen. Am 31. Juli aber war Generalmobilmachung wegen des Ersten Weltkrieges, die meisten Mitglieder mussten ins Militär einrücken, und das Wettfahren konnte nicht durchgeführt werden, woraus dem Club grosser Schaden erwuchs. In den Kriegsjahren ruhte die Vereinstätigkeit fast gänzlich. Die Aktivität nahm aber in den Nachkriegsjahren wieder zu, und es wurden viele Wettfahrten besucht und Ausfahrten unternommen. Die harten Prüfungen in den Kriegsjahren forderten von den idealgesinnten, aufopferungswilligen Mitgliedern einiges an Mut und Selbstvertrauen. – Bei der Gründung des Zentralverbandes schweizerischer Wasserfahrvereine 1921 nahm der Club vorerst eine abwartende Haltung ein. Erst 1925 wurde der Eintritt vollzogen. Am ersten eidgenössischen Wettfahren 1925 beteiligte sich der Club mit 13 Fahrpaaren.

Die zweite Jahrhunderthälfte

1933 konnte das 50-Jahr-Jubiläum gefeiert werden. Die Feier wurde ein grosser Erfolg, obwohl die Zeiten nicht eben rosig waren und

es stark kriselte. – Mit dem Bau des zweiten Bootshauses wurde im November 1934 begonnen. Es brauchte einen mutigen und weit-sichtigen Beschluss mitten in der Krisenzeit, ein solches zu erstellen. Zur Finanzierung wurde ein Bankkredit aufgenommen. Im April 1935 konnte der Schlussbericht über den Bau abgegeben werden. Im neuen Bootshaus wurden auch Plätze für Paddelboote vermietet. – Im Oktober 1936 beteiligten sich die Fahrer an einer Fahrt auf dem Rhein zum Protest gegen das geplante Kraftwerk Birsfelden, und zwar mit über 60 Schiffen!

1937 wurde eine Faltbootsektion gegründet, welche aber trotz schönen Erfolgen 1941 wieder aufgelöst wurde. 1939 ist eine Clubzeitung geschaffen worden, die noch heute ihren Zweck erfüllt. Dann brach der Zweite Weltkrieg aus. Zur Leitung des Vereins wurde eine Verwaltungskommission eingesetzt. Ins Jahr 1941 fällt die Gründung einer Juniorensektion und der Sterbekasse. Mit einem Wettfahren und wiederum mit einer Fahnenweihe konnte der 60. Geburtstag 1943 gefeiert werden. 1952 löste die Mitteilung über den bevorstehenden Kasernenumbau bei den Mitgliedern die Befürchtung aus, bei einem solchen Umbau müssten die Bootshäuser des Clubs verschwinden. Bis heute ist aber noch gar nichts geschehen, und etwas zuversichtlicher sieht man der Zukunft entgegen. – Zur 80-Jahr-Feier wurde das eidgenössische Wettfahren 1963 organisiert. Die herkömmlichen Holzweidlinge hatten 1976 ausgedient, und es begann auch für unsere Schiffe das Kunststoffzeitalter. Die neuen Kunststoffschiffe sind etwa dreieinhalbmal teurer als die bisherigen Holzweidlinge, aber die Lebensdauer soll um vieles länger sein. Auch Pflege und Unterhalt sind einfacher.

Auf den Tag genau, am 11./12. Juni 1983 konnte das Zentenarioium mit einem Wettfah-

ren und der Weihe der fünften Fahne begangen werden. Im Beisein von 17 befreundeten Wasserfahrvereinen fand das Fest bei schönstem Wetter statt.



Jubiläumssignet 1983.

Die Fernfahrten

Schon früh führte der Rhein-Club Fernfahrten durch. Die erste 1884 von Brugg nach Basel wurde schon erwähnt. Es folgten 1897 Olten–Basel, 1907 Basel–Strassburg und 1911 Ragaz–Basel. Diese Fahrten dürften von den Teilnehmern einiges an Mut und Können verlangt haben. Erst bei der Inbetriebnahme der Kraftwerke Rheinfelden 1898 (des ersten am Rhein), Augst 1912 und Kembs 1932 wurde der reissende Strom zum ruhigen Wasser. Fast jährlich fanden Pfingstfahrten statt. Auf Aare, Reuss, Limmat und Rhein sind unzählige Fahrten durchgeführt worden. Auch Ziele im Ausland erreichten die Vereinsschiffe, so Strassburg, Karlsruhe, Breisach und Mannheim. Grosse Auslandfahrten führten 1952 nach Rotterdam–Amsterdam, 1958 nach Köln, 1964 von Ulm nach Wien auf der Donau, 1976 von Palzern (Trier) auf der Mosel nach Koblenz und 1979 von Stuttgart auf dem Neckar nach Koblenz. Zur Überwindung der zahlreichen Staustufen besitzt der Club seit 1951 einen Motor.