basler stadtbuch cms
Christoph Merian Stiftung

Drei Basler Schiffahrtsjubiläen

Autor(en): Heinz Herold

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1979

https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/89ce9e35-08e6-4609-a54e-20d6efbace9e

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 Ausdrucke 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 ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.
http://www.cms-basel.ch
https://www.baslerstadtbuch.ch

HEINZ HEROLD

DREI BASLER SCHIFFAHRTS-JUBILÄEN

75 JAHRE RHEINSCHIFFAHRT NACH BASEL

Rudolf Gelpkes Pioniertat

Im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts war die Schiffahrt auf dem Rhein bis hinauf nach Strassburg vorgetrieben worden. In der Schweiz und insbesondere in Basel stellte man Überlegungen an, wie unser Land an diese neuauflebende Wasserstrasse angeschlossen werden könnte. Es wurde erwogen, den vom Rhein-Rhone-Kanal bei Mülhausen abzweigenden Hüninger-Kanal bis Basel zu verlängern. Im Basler Stadtplan von 1896 ist dieses Projekt – mit zwei Hafenbecken auf dem heutigen Sandoz-Areal an der Hüningerstrasse – eingezeichnet. Dieses Vorhaben stiess aber bei der deutschen Regierung auf Ablehnung und musste 1903 abgeschrieben werden. Immerhin hatten die Abklärungen ergeben, dass ein Anschluss unseres Landes an die grossen internationalen Wasserstrassen bedeutende Vorteile sowohl für Basel wie auch die gesamte Schweiz brächte. Auf diese Einsicht konnte der damals erst 29jährige Tiefbauingenieur Rudolf Gelpke (geboren 1873) bauen, als er 1902 mit einer ersten Druckschrift den Kampf für seine Idee aufnahm: den Rhein von Strassburg nach Basel – und allenfalls bis zum Bodensee – für die Schiffahrt zu nutzen und zu diesem Zweck das Strombett technisch zu verbessern. Von Fachleuten aus dem Rheinland beraten, unternahm er auf eigene Kosten im Sommer 1903 mit einem Schleppdampfer eine erfolgreiche Erkundungsfahrt bis Basel. Im Jahre darauf, am 2. Juni 1904, gelang es ihm, mit einem ersten Schleppzug – dem Dampfer ‹Knipscheer IX› und dem Kahn ‹Christine›, der 300 Tonnen Kohle für das Basler Gaswerk geladen hatte – Basel zu erreichen. Die Zweifel an Gelpkes Idee waren widerlegt, der Weg für eine erfolgreiche Weiterentwicklung stand offen.

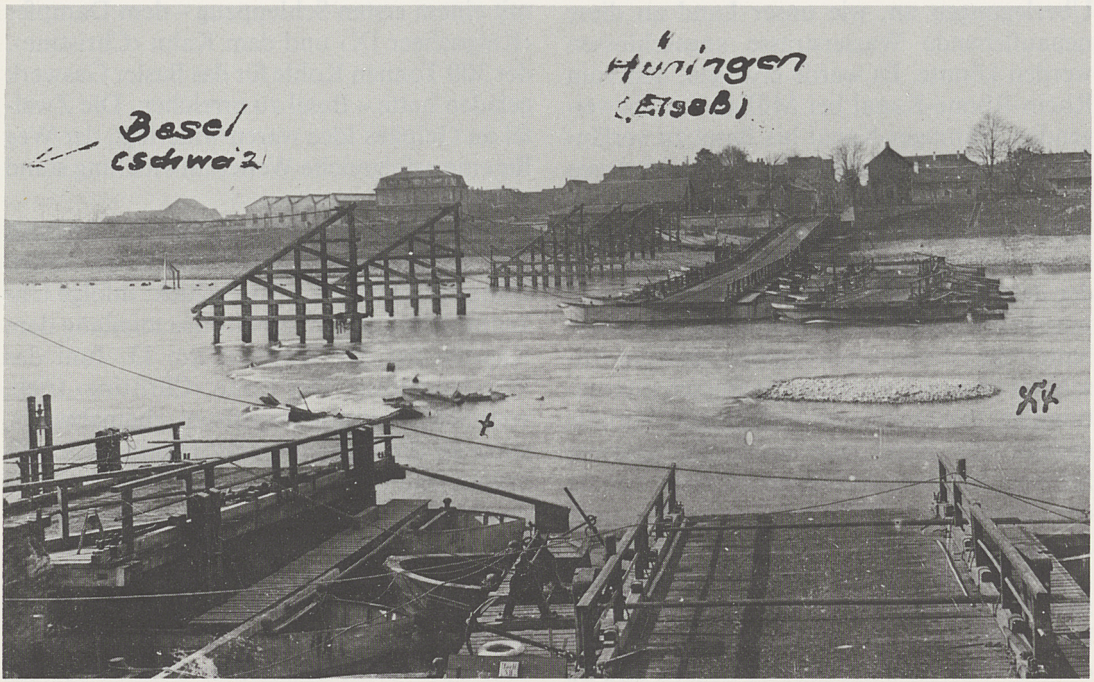
Die allgemeine Begeisterung über die Ankunft des Schleppzuges erlitt allerdings einen Dämpfer durch ein Missgeschick: Infolge Unkenntnis der Stromverhältnisse misslang dem Kapitän bei der Wegfahrt am 13. Juni das Wendemanöver. Der Kahn ‹Christine› trieb, vom Schleppstrang losgerissen, rheinabwärts, stiess an die Eisbrecher der Hüninger Schiffbrücke und sank. Kleinhüninger Fischer vermochten die Besatzung in Sicherheit zu bringen. Die Gegner der Schiffahrtsidee triumphierten, wurden jedoch bald durch weitere erfolgreiche Versuchsfahrten widerlegt. Unter tatkräftiger Mitwirkung deutscher Reeder, aber auch dank finanzieller Beihilfe sowohl

des Kantons Basel-Stadt als auch der Eidgenossenschaft, vor allem jedoch mit der Unterstützung aufgeschlossener Wirtschaftskreise entwickelte sich aus den Versuchsfahrten ein regelmässiger Frachtverkehr nach Basel; er musste sich jedoch auf die wasserreichen Sommermonate beschränken. Am Rheinquai St. Johann entstanden Umschlags- und Lagereinrichtungen. Im Jahre 1913 wurden dort 62 000 Tonnen ankommende und 34 000 Tonnen abgehende Güter umgeschlagen.

Eigene Reedereien

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges liess ein Vorhaben scheitern, mit welchem Kanton, Handelskammer und Banken in Anlehnung an eine deutsche Reederei eine ‹Schweizerische Rheinreederei› gründen wollten. Dieser Plan scheint allerdings auch im Kreise der Schiffahrtsfreunde Gegner gehabt zu haben, wie die geharnischte Druckschrift eines mit dem Pseudonym ‹Rauhreif› zeichnenden Autors beweist. Nachdem im Jahre 1917 die Schiffahrt bis Basel wieder hatte aufgenommen werden können, wurde im Februar 1919 eine rein schweizerische Schiffahrtsgesellschaft, die ‹Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft›, gegründet. Weitblickende Persönlichkeiten hielten diesen Schritt für unerlässlich angesichts der bedeutenden Investitionen, die durch den Bau einer weiteren Hafenanlage, in Kleinhüningen, notwendig wurden. Die Schiffahrt nach Basel sollte nicht allein ausländischen Reedereien oder von diesen abhängigen Unternehmen überlassen blei-

Schiffbrücke Kleinhüningen 1905.



ben. In den folgenden Jahren entstanden weitere schweizerische Schiffahrtsfirmen, und ausländische Reedereikonzerne errichteten in Basel Niederlassungen.

Rheinkorrektion

Die noch unkorrigierte Rheinstrecke oberhalb Strassburg bereitete der Schiffahrt grosse Sorgen. Im Jahre 1921 verhinderte das seit 100 Jahren ärgste Niederwasser vom März bis zum Dezember die Fahrt nach Basel. Eine ähnliche Periode im Jahre 1923 zwang die Reedereien, in Strassburg auf den Rhein-Rhone-Kanal auszuweichen und die Ladungen der Rheinschiffe in Kanal-Pénichen nach Basel zu bringen; 52 Schleusen waren auf dieser Strecke zu passieren.
Abhilfe gegen solche Schiffahrtsbehinderungen schuf die Rheinkorrektion, an welche die Schweiz, seit 1920 in der die Freiheit der Rheinschiffahrt überwachenden Rhein-Zentralkommission vertreten, namhafte finanzielle Beiträge leistete. Frankreich begann, den Grand Canal d'Alsace auszubauen. Die Inbetriebnahme der Kembser Schleusen 1932 brachte die dringend notwendige Lösung des Problems der Isteiner Schwelle, die zu überwinden für die Schiffahrt wegen der fortschreitenden Erosion von Jahr zu Jahr schwieriger geworden war.

Wachsendes Umschlagsvolumen

Die jährliche Umschlagsmenge in den Basler Rheinhäfen hatte 3 Mio. Tonnen überstiegen, als 1939 der Kriegsausbruch die Schiffahrt nach Basel unterbrach. Sie konnte 1941 in beschränktem Umfang wieder aufgenommen werden. Während der folgenden Kriegsjahre bis 1944 trugen die schweizerischen Rheinschiffe entscheidend zur Kohlenversorgung der Schweiz bei. Das Fortschreiten der Invasion der Alliierten unterbrach die Schiffahrt erneut; sie konnte erst im April 1946 wieder aufgenommen werden. Jetzt bewährten sich die kurz vor Kriegsausbruch unternommenen Anstrengungen, einen schweizerischen Nachwuchs von Schiffsbesatzungen heranzubilden. Junge Schweizer hatten schon während der Kriegsjahre auf den Schweizerschiffen die zum Wehrdienst eingezogenen ausländischen Schiffsjungen und Matrosen ersetzen müssen.

Engpässe

Der Nachholbedarf in der Versorgung mit Rohstoffen liess in den Nachkriegsjahren die Umschlagsmengen der Basler Häfen rasch wieder ansteigen. Die Rheinflotten der übrigen Anliegerstaaten, durch Kriegseinwirkungen erheblich dezimiert, wurden durch Schiffsneubauten wieder ergänzt. In Deutschland wurden Steuererleichterungen für Investitionen in Schiffsbauten gewährt, die auch branchenfremde Kapitalgeber reizten, Rheinschiffe zu bauen und durch Agenten in den Verkehr zu bringen. ‹Sofa-Reeder› nannte man in Rheinschiffahrtskreisen diese unwillkommene Konkurrenz. Bald drückte das Überangebot an Schiffsraum derart auf die Frachtraten, dass die Betriebskosten oft nicht mehr gedeckt waren. Manche Reederei längs des Rheines geriet in Schwierigkeiten und musste aufgeben. Im innerdeutschen Rheinverkehr wurden kostendeckende Mindestfrachten staatlich festgelegt. Derart vor dem Schlimmsten abgesichert, traten deutsche Reeder mit dem unbeschäftigten Teil ihrer Flotte in der Fahrt nach Basel – auf welcher das freie Spiel von Angebot und Nachfrage herrscht – mit Niedrigstfrachten als scharfe Konkurrenz auf. Im gleichen Zeitraum stiegen die Betriebskosten in der Schiffahrt erheblich an. Neubauten und Reparaturen wurden teurer. Bei den Löhnen und Sozialleistungen des Schiffspersonales war ein ansehnlicher

Nachholbedarf auszugleichen. Verschärft wurde auf diesem Sektor die Lage durch eine starke Abwanderung von Besatzungsmitgliedern aus ihrem unbequemen Beruf in die Industrie.

Rationalisierung

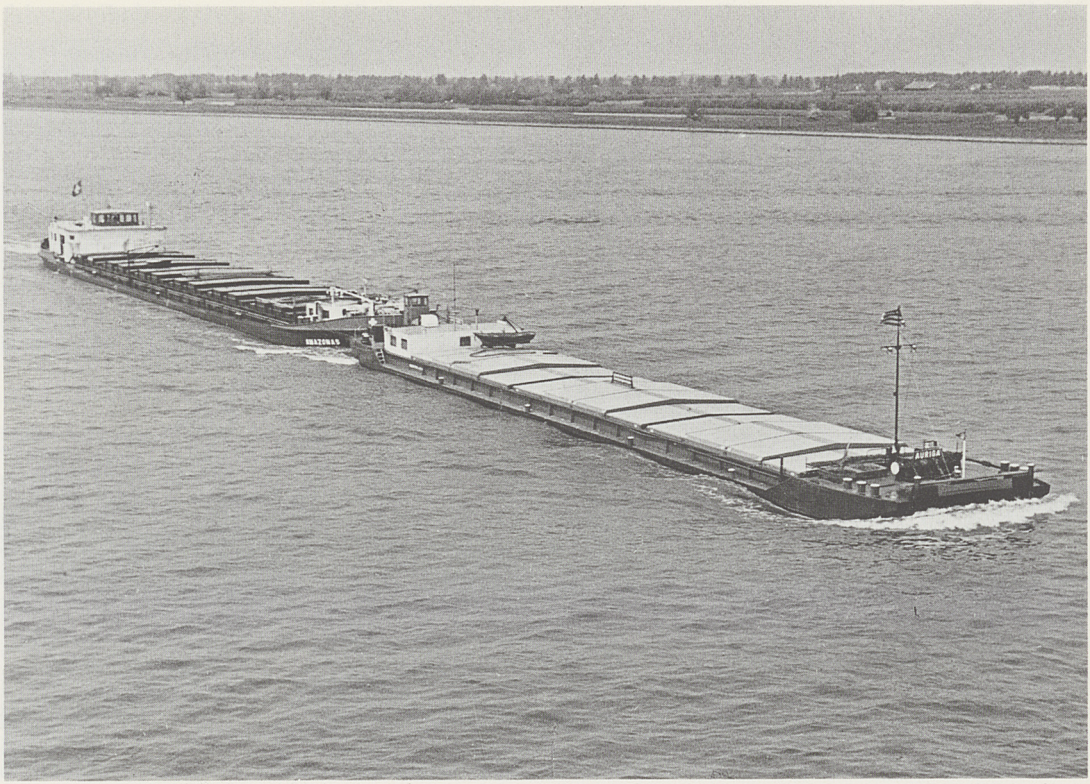
Die personalsparende Schubschiffahrt fasste Fuss auf dem Rhein. In der Fahrt nach Basel fehlten die Voraussetzungen für diese Betriebsform, doch bewährte sich hier eine neue Kombination, wonach stark motorisierten Güterschiffen ein Schubleichter mitgegeben wird. Die Zeit der majestätisch daherrauschenden Dampfschlepper war endgültig vorbei. Sie hatten zunächst den stärkeren Dieselschleppern Platz gemacht, bei deren Entwicklung zu Grossschleppern mit bis zu 4000 PS die Schweiz eine führende Rolle spielte. Die längs des Rheines – wegen des rotgestrichenen, rund ums Schiff laufenden Schanzkleides – ‹rote Schweizer› genannten Schlepper mussten jedoch in der Folge ebenfalls aus dem Dienst genommen werden; einerseits weil die Fahrt mit Schleppzügen zu personalaufwendig war, anderseits weil die Kohle, bisher als das Rückgrat der Rheinschiffahrt bezeichnet, weitgehend durch die flüssigen Treib- und Brennstoffe verdrängt wurde; diese werden in einzeln fahrenden Tankmotorschiffen befördert.

Um die Ertragslage ins Gleichgewicht zu bringen, mussten die Reedereien auf allen Gebieten rationalisieren. Die Umschlagsanlagen wurden modernisiert, damit man mit weniger Personal die Schiffe rascher löschen und beladen konnte. Die dadurch eingesparte Zeit kommt dem rascheren Umlauf der Schiffe zu gut. Schwergutkrane ermöglichen der schweizerischen Exportindustrie, riesige Konstruktionsteile, die weder mit der Bahn noch auf der Strasse befördert werden könnten, auf dem billigen Wasserweg in den Seehafen zum Verlad nach Übersee zu befördern und damit oft konkurrenzfähig zu bleiben.

Neue Staustufen und Schleusen

In den letzten Jahrzehnten sind unterhalb Kembs in rascher Folge sieben weitere Staustufen gebaut worden. Dadurch steht heute der Schiffahrt am Oberrhein eine ganzjährig den gleichen Wasserstand aufweisende Stromstrecke zur Verfügung. Unerwartete andere Probleme haben sich dafür eingestellt. Nach wie vor führt der Rhein dauernd beträchtliche Mengen von Geschiebe mit sich, das sich oberhalb der Staustufen ablagert. Unterhalb derselben schwemmt der Strom mehr Sand und Kies weg, als den Technikern lieb ist; dadurch vertieft sich der Fahrweg unterhalb der Schleusen, so dass die unteren Schleusenschwellen mit der Zeit zu hoch liegen. ‹Geschiebe-Beigabe› nennt man das Mittel gegen diese Erscheinung; es besteht darin, dass dem Rhein jährlich weit über 100 000 Tonnen Kies vom Land her zugeführt werden.

Mit dem Kraftwerkbau in Birsfelden war auch die Einrichtung einer Schleuse verbunden. Obwohl unterhalb Basel alle Staustufen über zwei parallele Schleusenkammern verfügen, begnügte man sich in Birsfelden mit einer einzigen Schleuse. Mit ernster Sorge erfüllte die Schiffahrttreibenden der Gedanke, dass durch ein länger dauerndes Ausfallen der Birsfelder Schleuse die Zufahrt zu den basellandschaftlichen Häfen unterbrochen, die oberhalb liegenden Schiffe blockiert und die Landesversorgung – vor allem mit flüssigen Brenn- und Treibstoffen – empfindlich gestört werden könnte. Dieses Damoklesschwert über der Schiffahrt verschwand endlich im Jahre 1979, als nach langjährigen Verzögerungen die zwei-



Motorschiff mit vorgekoppeltem Schubleichter – das für den Verkehr Rotterdam-Basel am besten geeignete Beförderungssystem der Schubschiffahrt.

te Schleuse in Birsfelden in Betrieb gesetzt wurde.

Gewölk am Horizont

Doch der Rheinschiffahrt bleiben noch Sorgen genug. Die noch immer andauernde Rezession wirkt sich im Ausbleiben von Transportgütern aus. Die Konkurrenz der Eisenbahnen längs des Rheines, die – ungeachtet ihrer jährlich vom Staat übernommenen Milliarden-Defizite – mit Frachtunterbietungen der Schiffahrt Ladegut entziehen, bringt das Schiffahrtsgewerbe in arge Bedrängnis. Die schweizerische Rheinschiffahrt erhält, entgegen immer wieder zu hörender Ansichten, keinerlei staatliche Zuwendungen und muss sich aus eigener Kraft durch alle Bedrängnisse durchkämpfen.

Wie in anderen Wirtschaftszweigen suchten in den letzten Jahren auch in der Rheinschiffahrt, sowohl längs des Rheines wie auch in Basel, Firmen durch Zusammenschluss ihre Position mittels rationellen Einsatzes ihrer Flotten und Umschlagseinrichtungen zu stärken. Ehemals schweizerische Unternehmen gliederten sich dabei auch in ausländische Konzerne ein. Die im Basler Schiffsregister eingetragenen Rheinschiffe sind übrigens

Eröffnung der zweiten Schleuse bei Birsfelden am 18. April 1979: Einfahrt des Passagierschiffs ‹Stadt Basel› am 18. April 1979. Masse der Schleusenkammer: 190 m Länge, 12 m Breite, 14,5 m Tiefe.

längst nicht alle ein Bestandteil dessen, was man als ‹Präsenz unseres Landes auf dem Rhein› betrachten möchte. Mancher ausländische Schiffseigner hat sich ein günstiges Steuerdomizil in Basel zugelegt; sein hier registriertes Schiff fährt unter Schweizerflagge in ausländischen Verkehrsrelationen, ohne je im Heimathafen anzulegen. Diese Schiffe stünden im Bedarfsfall unserer Landesversorgung wohl nicht zur Verfügung.

Den ohnehin nicht strahlenden Horizont der Rheinschiffahrt trübt seit einigen Jahren eine neue Wolke. Der durchgehende Schiffahrtsweg vom Rhein über den Main in die Donau wird in wenigen Jahren, wenn der im Bau befindliche Kanal fertiggestellt sein wird, auch den Schiffen der Ostblockländer ermöglichen, auf den Rhein zu gelangen und sich hier, im Schutze der traditionellen Freiheit der Rheinschiffahrt, am Verkehr zu beteiligen. Das Wirtschaftssystem dieser Länder könnte diese jedoch in die Lage versetzen, für ihre Schiffe Ladungen zu Dumpingfrachten zu akquirieren und damit eine neue Verschärfung des Konkurrenzkampfes auf dem Rhein auszulösen. Die Unterzeichner-Staaten der Mannheimer-Akte – Grundlage der erwähnten Schiff-

fahrtsfreiheit – haben nun im Herbst 1979 dieses seit 111 Jahren ausgezeichnet funktionierende Abkommen durch ein Zusatzprotokoll den neuen Verhältnissen angepasst: Angesichts der Verpflichtungen, welche die Signatarstaaten eingegangen sind, bleibt das bisherige freiheitliche Rheinregime auf diese beschränkt. Die Bedingungen, zu welchen Schiffe anderer Staaten sich am Rheinschiffahrtsmarkt beteiligen können, werden von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt festgelegt. Damit hofft man, die vorerwähnte ungünstige Entwicklung im Griff zu haben.

Liebe zum Schiffahrtsberuf

Man vergleicht das Rheinschiffahrtsgewerbe gerne mit der Landwirtschaft, teils wegen der ähnlichen Arbeitsbedingungen auf den Schiffen, vor allem jedoch wegen der das betriebliche Planen immer wieder in Frage stellenden grossen Abhängigkeit von der Witterung und deren Einflüssen auf den Wasserstand des Rheines. Aussenstehende behaupten auch mit maliziösem Lächeln, wie die Bauern fänden auch die Reeder unter jedweden Umständen Grund zum Klagen. Bald fehlt es an Wasser, weshalb die Tragfähigkeit der Schiffe nicht voll ausgenützt werden kann, bald wieder – wenn der Wasserstand günstig ist – reicht das Ladungsangebot nicht aus, alle Schiffe in Fahrt zu halten. Nur wenn der Pegel so tief sinkt, dass der Notstand des offiziellen Niederwassers die Reeder von der Transportpflicht entbindet, atmen sie im stillen etwas auf; denn für trotzdem ausgeführte Transporte können für kurze Zeit Zuschläge erhoben werden, die sich einem auskömmlichen Frachtsatz nähern. Meldet die Schiffahrtsdirektion für den Güterumschlag in den Basler Häfen einen Rekordmonat, so bedeutet dies keineswegs, wie man meinen könnte, zugleich einen ertragsmässigen Höhepunkt. Angesichts all der vorstehend aufgezählten Schwierigkeiten, Sorgen und Kümmernisse entsteht wohl der Eindruck, dass die Rheinschiffahrt für die darin Beschäftigten eine psychisch ungemein strapaziöse Tätigkeit sein müsse. Jedoch mit der gleichen ausdauernden Zähigkeit, die von den Mitarbeitern der Schiffahrt zu Wasser und zu Lande tagtäglich gefordert wird, hängen diese auch an ihrem Metier. Wer den hier unvermeidlichen persönlichen Einsatz nicht zu leisten imstande ist, wird sich bald ein anderes Tätigkeitsfeld suchen. Wer aber Hindernisse als Herausforderung annimmt, wird in diesem Berufszweig seine Befriedigung finden. Im Dienstleistungsbetrieb erhält die Treue zum Arbeitsplatz besonderes Gewicht, denn es kommt – auch beim Einsatz modernster technischer Hilfsmittel – dem ‹Know-how›, der Erfahrung und der Zuverlässigkeit des einzelnen Mitarbeiters grösste Bedeutung zu. Im Ausgeliefertsein an all die aufgezählten Unsicherheiten liegt die Wurzel einer kameradschaftlichen Hilfsbereitschaft, vor allem unter den Schiffsbesatzungen, die über die Grenzen der Firmen und der Nationen hinaus wirksam ist.

Schiffermast in Kleinhüningen

Sie fand kürzlich einen sinnfälligen Ausdruck, als Ende September 1979 im Rheinhafen Kleinhüningen ein Schiffermast eingeweiht wurde. Solche imposante Flaggenmaste stehen längs des Rheines und auch seiner schiffbaren Nebenflüsse an vielen Orten am Ufer. Vom ortsansässigen Schifferverein betreut, entbieten sie mit ihrem bunten Flaggenschmuck – zumal an Festtagen – den vorüberfahrenden Schiffsbesatzungen und ihren Angehörigen den Gruss der Landbevölkerung. Das bisherige Fehlen eines solchen Symbols in den Basler Häfen wurde von den Schiffern seit langem bedauert. Dem Schifferverein Klein-

Einweihung des Schiffermastes in Kleinhüningen Ende September 1979.

hüningen, in welchem sich aktive und ehemalige Schiffer sowie der Schiffahrt Nahestehende zusammengefunden haben, ist es gelungen, mit Unterstützung weiter Kreise und durch Fronarbeit von Vereinsmitgliedern das bisher vermisste Wahrzeichen aufzurichten. Der Schiffermast neben dem Gelpkebrunnen wurde unter reger Anteilnahme sowohl der hiesigen Schiffahrttreibenden als auch der Behörden und der Kleinhüninger Bevölkerung eingeweiht. Ein ökumenischer Gottesdienst gab dem Anlass eine ernste Note. Den Gruss des weiten Meeres entboten mit Seemannsliedern die ‹Störtebekers›, der Chor der Basler Sektion des Seemanns-Clubs der Schweiz. Von der Verbundenheit unter den Rheinschiffern zeugte die Anwesenheit stattlicher Delegationen von ausländischen Schiffervereinen, ehrwürdige Fahnen mitführend und Erinnerungsgeschenke überreichend. Alle ihre Sprecher schlossen ihre Glückwünsche mit dem traditionellen Gruss, mit dem auch heute noch viele Schiffsführer jeden Morgen ihre Fahrt beginnen: Drei dreifache Anschläge der Schiffsglocke, die bedeuten: In Gottes Namen – gute Fahrt! Er möge auch für die weitere Zukunft der Rheinschiffahrt nach Basel gelten.

75 JAHRE SCHWEIZERISCHE SCHIFFAHRTSVEREINIGUNG

Einige Monate vor der erfolgreichen ersten Fahrt eines Schleppzuges bis Basel versammelte deren Initiant, Ingenieur Rudolf Gelpke, im März 1904 eine Schar von Interessenten und Freunden der Schiffahrtsidee, um in einer Orientierungsversammlung seine Ziele und deren wirtschaftliche Aussichten darzulegen. Gemeinsam mit Emil Ziegler, Direktor einer Kohlenhandelsfirma in Basel, und Ingenieur Giovanni Rusca, dem tessiner Schiffahrtspionier, führte Gelpke anschliessend in der ganzen Schweiz eine grossangelegte Aufklärungskampagne, um einflussreiche Persönlichkeiten zur Mitarbeit an der Förderung des Schiffahrtsgedankens zu gewinnen. Die wirtschaftlichen Interessen unseres Landes an dessen Anschluss an die Wasserstrasse des Rheins sollten aufgezeigt und durch die Bildung eines Vereines gesichert werden.

‹Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein›

Nachdem im Juni 1904 mit der Ankunft des ersten Schleppzuges die technische Möglichkeit der Fahrt nach Basel bewiesen war, schritt man im Dezember zur Gründung einer Körperschaft, die sich ‹Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein› nannte. Zu ihrem Präsidenten wählte die Gründungsversammlung Professor Dr. Paul Speiser, der gänzlich unvorbereitet an der Veranstaltung teilgenommen hatte. Er nahm die Wahl an, um – wie er später schrieb – den Schwung des Unternehmens nicht zu bremsen. Diese Wahl war eine denkbar glückliche. Nicht nur bürgte der Name des angesehenen Staatsmannes für die Ernsthaftigkeit der Vereinsziele; seine geistigen Qualitäten, Besonnenheit und Urteilskraft in Wirtschaftsfragen wirkten als Gegenpol zum jugendlichen Enthusiasmus Gelpkes. Nur zögernd erlaubte die Basler Handelskammer ihrem Sekretär, Dr. Traugott Geering, das Sekretariat dieses Vereins zu führen. Zusammen mit Gelpke befasste sich dieses mit allem, was die Schiffahrt auf dem Rhein betraf: Untersuchungen des Stromes, Ausbauprojekte, ja sogar Vermittlung von Frachten für die weiteren Versuchsfahrten.

Im Jahre 1906 erschien erstmals die Vereinszeitung ‹Die Rheinquellen›, die – 1943 in ‹Strom und See› umbenannt – noch heute als angesehenes Fachorgan erscheint. Die Aufgaben des Vereins nahmen mit der Zeit ein Ausmass an, welches die Einrichtung eines eigenen ‹Schiffahrts-Büros› erforderte. Nachdem Professor Dr. Paul Speiser, im Jahre 1907 erneut zum Regierungsrat gewählt, zurückgetreten war, übernahm Werner Stauffacher den Vorsitz, welches Amt er während 22 Jahren ausüben sollte. Auch er war ein idealer Mitarbeiter Gelpkes, der in überlegener Weise die immer wieder auftauchenden Vorurteile gegen Gelpkes stürmisches Vorgehen zu zerstreuen wusste. So protestierte Gelpke energisch gegen den von Frankreich geplanten Grand Canal d'Alsace, den er als ‹Todesstoss gegen die Schiffahrt› bezeichnete. Der Kanal erwies sich dann aber doch als segensreich, da er die ganzjährige Befahrung der Strecke Strassburg – Basel ermöglichte.

Jahrzehnte lang blieb Gelpke die Seele der Rheinschiffahrt bis Basel. Er kümmerte sich um alles, setzte sein Vermögen und seine Gesundheit aufs Spiel und war unermüdlich tätig, sein Lebenswerk zu fördern. Dieser Einsatz war auch nötig, denn der Erste Weltkrieg und die darauffolgenden Jahre bedrohten ernsthaft das Weiterbestehen der Schiffahrt nach Basel. Anderseits hatten sich nach 1919 zu den im Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein zusammengeschlossenen Freunden und Interessenten in Basel gegründete oder durch hier errichtete Niederlassungen vertretene Reedereien gesellt. Wirtschaftliche Fragen waren nun in den Vordergrund getreten. Die jährlichen Umschlagsleistungen der Basler Häfen hatten 1 Mio. Tonnen überschritten, als sich Gelpke im Jahre 1931 ins Privatleben zurückzog. Im Jahre zuvor war das Präsidium des Vereins an den Basler Kohlenkaufmann Paul Joerin übergegangen; er hatte es bis 1942 inne.

Neuer Verband und Zusammenschluss

Neben dem Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein hatte sich schon 1924 ein ‹Verband der Interessenten an der Basler Rheinschifffahrt› gebildet, mit welchem Reedereien, Umschlagsfirmen sowie Handels- und Industrieunternehmen praktische Zwecke verfolgten. Im Jahre 1942 schlossen sich die beiden genannten Körperschaften zur ‹Basler Vereinigung für schweizerische Schiffahrt› zusammen. Ihr Präsident wurde Dr. Nicolas Jaquet; durch Ideenreichtum, Weitsicht und Durchsetzungsvermögen mit Gelpke vergleichbar, hatte er die von ihm geleitete Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft zur führenden schweizerischen Rheinreederei ausgebaut, die Ausbildung eines einheimischen Schiffernachwuchses an die Hand genommen und massgeblich zur Einführung der Schweizerflagge zur See (April 1941) beigetragen. Während 27 Jahren lenkte er die Geschicke der Schiffahrtsvereinigung und vertrat mit Nachdruck im Nationalrat sowie in zahlreichen in- und ausländischen Gremien die schweizerischen Schiffahrtsinteressen. Als weitere führende Persönlichkeit der schweizerischen Schiffahrt, die ebenfalls im Ausschuss der Vereinigung mitarbeitete, ist Dr. Alfred Schaller zu erwähnen. Als langjähriger Hafendirektor, dann als Nationalrat, Regierungsrat und Vorsteher der Rheinschiffahrtsdirektion wie auch als schweizerischer Delegierter in der Rheinzentralkommission, schliesslich als Präsident der Schweizerischen Reederei und Neptun AG, hat er die Entwicklung der schweizerischen Schiffahrt auf dem Rhein und zur See massgeblich mitgestaltet.

Als Geschäftsführer des Vereins hatten von 1908 bis 1919 Fritz Krapf, von 1918 bis 1937 Jean Richard Frey und von 1937 bis 1939 Dr. Primus Feldmann amtiert. Dann übernahm Dr. Peter Zschokke, der vor Eröffnung seiner Anwaltspraxis während zehn Jahren die Vertretung der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Ruhrort geleitet hatte, nebenamtlich das Sekretariat. Als er 1946 in den Regierungsrat gewählt wurde, folgte ihm Dr. Rainer Faesch. Von 1950 bis 1969 war es dann der erfahrene Schiffahrtsjurist Dr. Walter Müller, der nebenamtlich als geschäftsführender Vizepräsident die Geschäfte der Vereinigung besorgte. Da die schweizerische Rheinschiffahrt ein den gesamtschweizerischen Interessen dienender Verkehrszweig geworden war und sich ihr Mitgliederkreis nicht mehr nur aus der Nordwestecke des Landes rekrutierten, änderte 1965 die Basler Vereinigung für schweizerische Schiffahrt ihren Namen um in ‹Schweizerische Schiffahrtsvereinigung›. Seit 1969 liegt deren Geschäftsfüh-

50 Jahre Präsidium der Schweizerischen Schiffahrtsvereinigung: Paul Joerin (rechts) 1930–1942, Dr. Nicolas Jaquet (links) 1942–1969, Regierungsrat Dr. Edmund Wyss (Mitte) seit 1969.

rung in den Händen von alt Nationalrat Albin Breitenmoser, der sie nebenamtlich ausübt, neben seiner Aufgabe als Redaktor von ‹Strom und See›; diese erfüllt er seit 1951 fleissig und umsichtig.

Wandlung der Aufgaben

Die Aufgaben der Schiffahrtsvereinigung haben sich im Laufe der Jahre gewandelt. Ging es in den ersten zwei Dezennien um die Schaffung einer schweizerischen Rheinschiffahrt, so steht seit längerer Zeit das Bewahren des Erreichten, dessen Anpassung an die fortschreitende Entwicklung und die Abwehr drohender Beeinträchtigungen der Freiheit der Rheinschiffahrt im Vordergrund. Zahlreiche das Wohl der Schiffahrt gefährdende Probleme werden allerdings durch die Schiffahrttreibenden selber gelöst. So, um ein Beispiel zu nennen, wenn es sich darum handelt, der Selbstzerfleischung des Gewerbes im allzu heftigen Konkurrenzkampf durch in aufreibenden Verhandlungen erzielte Ordnungswerke entgegenzuwirken. Die Vertretung von Ideen für die Weiterführung der Schiffahrt bis zum Bodensee sowie über die Aare durch die Juraseen und den Genfersee zur Rhone ist von

anderen Vereinigungen übernommen worden, die in der Ostschweiz und im welschen Landesteil ihre Schwerpunkte haben. Diese Weiterführungspläne haben vor allem mit wirtschaftlichen Problemen zu tun. Die in Basel ansässigen Schiffahrtsunternehmen verhalten sich ihnen gegenüber zum grössten Teil abwartend. Schliesslich sind die Häfen beider Basel mit ihren modernen Ausrüstungen in der Lage, über die bisher erreichten Umschlagsmengen von jährlich rund 10 Mio. Tonnen noch einige weitere Millionen zu bewältigen.

Schiffahrt zur See

Wie schon aus der Namensänderung von 1965 und dem Titel des Vereinsorganes ‹Strom und See› hervorgeht, ist der Rhein – abgesehen von unseren Seen – nicht mehr das einzige Gewässer, auf dem die Schweiz Schiffahrt betreibt. Seit April 1941 verkehren Seeschiffe unter Schweizerflagge auf den Weltmeeren. Auch auf diesem Gebiet werden die Interessen des Landes in erster Linie durch die Praktiker, den Verband schweizerischer Seereedereien, wahrgenommen. Dennoch bleibt die Schiffahrtsvereinigung ein wichtiges Bindeglied zwischen der Schiffahrt und den Behörden sowie der Öffentlichkeit.

Das Jubiläum von 1979

Unter dem Präsidium von Regierungsrat Dr. Edmund Wyss (seit 1969) feierte die Schweizerische Schiffahrtsvereinigung am 21. Juni 1979 ihr 75jähriges Bestehen. Nicht mit einem grossangelegten Fest und einer unvergesslichen Flottenschau wie am 50-Jahr-Jubiläum 1954 hat die Vereinigung diesmal ihren Jahrestag begangen, sondern der heutigen Wirtschaftslage entsprechend im Rahmen einer gutbesuchten Mitglieder-Jahresversammlung. Der Vorsitzende hielt einen prägnanten Rückblick auf die Basler Rheinschiffahrt und ihre Entwicklung seit 1904. Anschliessend an die Begrüssung der Ehrengäste konnte er von zwei Glückwunschschreiben zum Jubiläum Kenntnis geben: Das eine kam von der Witwe des Pioniers Rudolf Gelpke, das andere vom Sohne des Johann Kirchgässer, des Schiffsführers und Eigners des ersten in Basel eingetroffenen Rheinkahnes ‹Christine›.
Bundesrat Willy Ritschard überbrachte in einer humorgewürzten Ansprache den Gruss der Landesbehörde an die jubilierende Rheinschiffahrt, wobei er deren Leistungen seit 1904 würdigte: Insgesamt 231 Mio. Tonnen Güter sind in dieser Zeitspanne in den Basler Rheinhäfen umgeschlagen worden. Dem eine Phase magerer Jahre durchstehenden Schiffahrtsgewerbe gab er als Trost zu bedenken, dass es Köstliches gebe, das den Reichen immer versagt bleibe: Die Sehnsucht, reich zu werden! Dass die Rheinschiffahrt in eine glückliche Zukunft fahre, daran hätten nicht nur die Jubilare ein Interesse: «Wenn die Rheinschifffahrt blüht, wird sich immer auch das ganze Schweizervolk an der Ernte freuen und von ihr profitieren dürfen.»
Schliesslich umriss Vizepräsident Dr. Walter Müller, Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Reederei und Neptun AG, in einem eindrücklichen Referat die Grundsätze der schweizerischen Rheinschiffahrtspolitik. Er zeigte eine reichhaltige Palette von wichtigen Fragen, über die auf internationaler Ebene zur Zeit verhandelt wird. Dabei wurde deutlich, dass es auch in Zukunft des kraftvollen Einsatzes weitsichtiger Persönlichkeiten bedarf, um unserem Lande den freien Zugang zum Meer über den internationalen Rhein mit seinen wirtschaftlichen Vorteilen zu erhalten.

25 JAHRE SCHIFFAHRTSAUSSTELLUNG ‹UNSER WEG ZUM MEER›

Am 8. Mai 1954 wurde im Rheinhafen Kleinhüningen die Schiffahrtsausstellung eröffnet. Die Schweizerische Reederei AG, das bedeutendste der in Basel ansässigen Schiffahrtsunternehmen, hatte diese publikumsfreundliche Einrichtung im Alleingang geschaffen. Der damalige Leiter dieser Firma und Initiant der Ausstellung, Dr. Nicolas Jaquet, hatte schon in den zwanziger Jahren die Bedeutung der Public relations, lange bevor dieser Ausdruck in Gebrauch stand, erkannt. Kontakt mit der breiten Öffentlichkeit war für die neuzeitliche Rheinschiffahrt seit ihrer Entstehung 1904 besonders bedeutungsvoll, weil sich ihre für unsere Volkswirtschaft so wichtige Tätigkeit fast ausschliesslich ausserhalb unserer Landesgrenzen abspielt und nicht, wie bei SBB und Swissair, durch ihre blosse Präsenz schon ins Bewusstsein der Bevölkerung dringt. Bis zur Betriebsaufnahme der Häfen Birsfelden und Au war auch auf der durch die Stadt führenden Stromstrecke so gut wie nichts von der Güterschiffahrt zu sehen. Auch hatte bis nach den Kriegsjahren der grösste Teil der Basler den Rheinhafen in Kleinhüningen nie besucht.

Eine erste Aktion zur Popularisierung der Rheinschiffahrt war allerdings schon während der mehrere Monate dauernden Internationalen Binnenschiffahrtsausstellung im Jahre 1926 unternommen worden. Die damalige Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft hatte an der Aussenseite ihres Silos in einem gewaltigen Balkengerüst einen Personenlift zur Turmterrasse aufgestellt, der regen Zuspruch fand. Aus Anlass des Eidgenössischen Sängerfestes in Basel 1935 wurde dieser Siloturm erneut – diesmal endgültig – den Hafenbesuchern geöffnet. Allerdings musste die Aussichtsterrasse zu Fuss über 242 Treppentritte erstiegen werden! Nachdem der Siloturm während der Kriegsjahre gesperrt gewesen war, installierte die nunmehr auf Schweizerische Reederei AG umbenannte Firma einen Lift im Innern des Turmes. Er ist seither von über 1,7 Mio. Besuchern benützt worden. Immer häufiger verlangten nun Besuchergruppen, insbesondere Schulklassen, nach Hafenführungen. Allzuviel Neuartiges bot sich den Hafenbesuchern, das den Wunsch nach Erklärung der Zusammenhänge weckte. Es war dem Reedereibetrieb jedoch unmöglich, dieser Nachfrage entsprechend viele Sachkundige zur Verfügung zu stellen. Überdies war es recht schwierig, alles Wissenswerte nur mit Worten zu erklären. Diese Sachlage führte zu dem Entschluss, in einer entbehrlich gewordenen Lagerhalle beim Hafeneingang eine permanente Ausstellung über die schweizerische Rheinschiffahrt einzurichten. Unzählige Schülergruppen, vor allem aus der deutschsprachigen Schweiz, unternehmen seither regelmässig Ausflüge nach Basel, deren Standardprogramm der Besuch des Zolli und des Rheinhafens, oft verbunden mit einer Rheinfahrt, und insbesondere die Besichtigung der Schiffahrtsausstellung bilden. Wer in Basel auswärtigen Besuch bekommt, führt ihn zum Hafen, von Stolz erfüllt darüber, etwas in der Schweiz Einmaliges bieten zu können.

Seitdem auch Jahr für Jahr junge Schweizer – bis heute über 1700 Jünglinge aus fast allen Kantonen – in Basel zu Matrosen ausgebildet werden, ist die Rheinschiffahrt weitherum im Lande im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. Hiezu hat die Ausstellung ‹Unser Weg zum Meer› einen wesentlichen Beitrag geleistet. Sie wird diese Aufgabe auch künftig erfüllen, eher noch besser als bisher. Der Grosse Rat hat im Sommer 1979 einen Kredit für die nach 25 Jahren ihres Bestehens dringend notwendige Erneuerung der Ausstellung bewilligt. Bei der Neugestaltung werden die bisherigen Erfahrungen berücksichtigt; bisher noch Fehlendes wird ergänzt und das Ganze der Entwicklung der zwei letzten Jahrzehnte angepasst.

Literatur:

– Hans Rudolf Schwabe. Die Entwicklung der schweizerischen Rheinschiffahrt 1904–1954. Basel 1954.

– Strom und See. Zeitschrift für Schiffahrt und Weltverkehr. Basel 1979.