

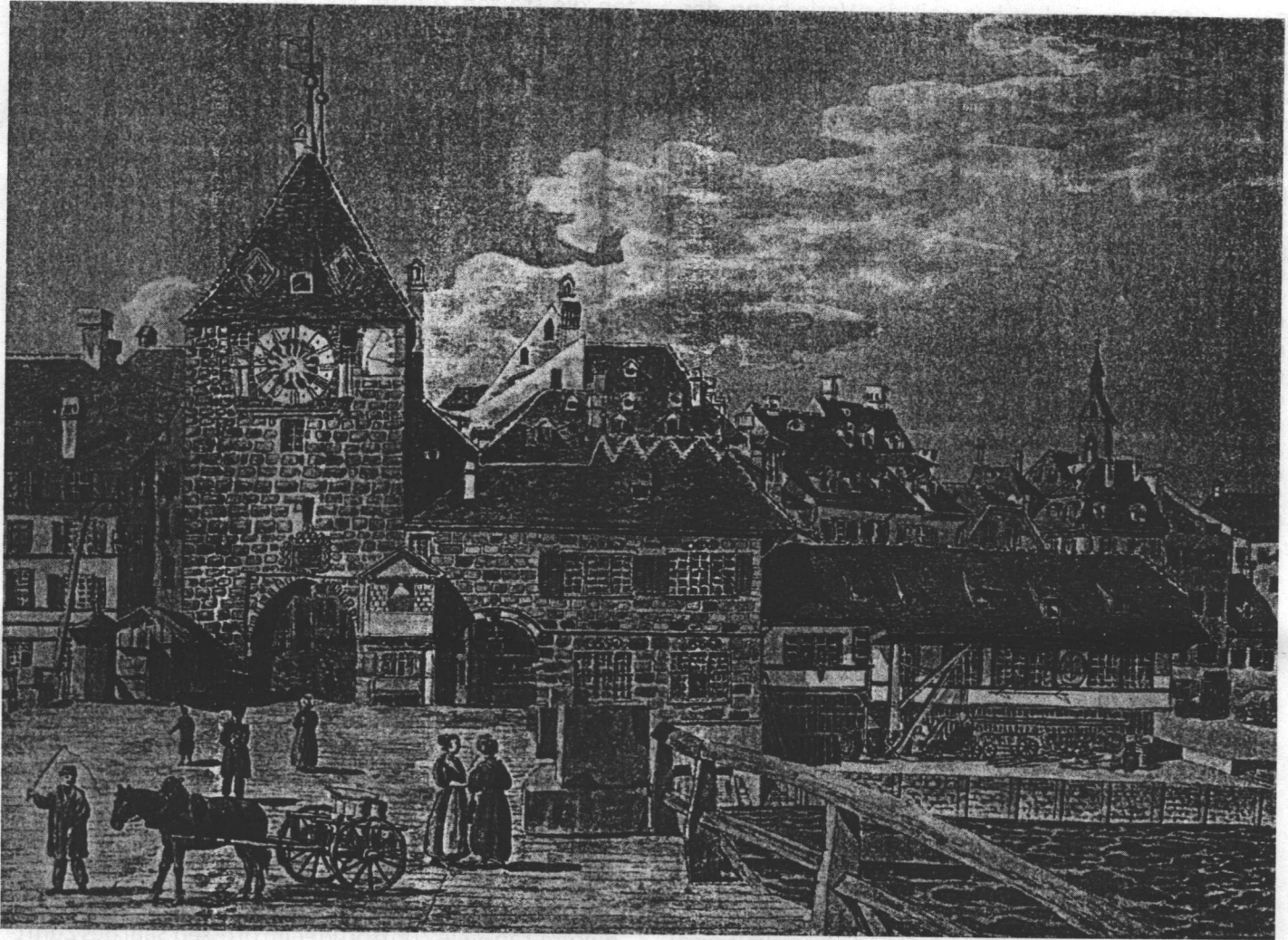


1354

Der Knote

Einer Ehrentwerten Zunft zu Schiffleuten Basel

Zunftztytig Nr. 7



Achilles Benz

Rheintor in Basel mit Schiffleuten-Zunftthaus und Schiffflände, von der Rheinbrücke her gesehen, vor 1838, Temperamalerei, Staatsarchiv Basel

Die Ecke des Meisters

Im heutigen «Knote» sind wir das erste Mal mit einer in zweifacher Hinsicht stärkeren Auflage erschienen. Erstens können wir Dir auf acht Seiten Informationen weitergeben und zweitens wird diese Ausgabe auch in unserer Schwesternzunft verteilt.

Deshalb beleuchten wir Teile unserer (gemeinsamen) Zunftgeschichte und lassen uns durch den Schreiber der Zunft zu Fischern über seine Zunft orientieren. Das Interview mit dem kantonalen Fischereiaufseher und Vorgesetzten der Zunft zu Fischern sowie die Fortsetzung des Textes über die Binnenschifffahrt vermitteln Eindrücke aus der Handwerkswelt, in der unsere Zünfte gross geworden sind.

Mein Kommentar zu der in der Presse bereits «angegriffenen» St. Jakobsfeier vom 26./27. August 1994, soll

Dich darauf aufmerksam machen, den 27. August 1994 in Deiner Agenda zu reservieren.

Das Zunftjahr 1994 ist ein besonderes, fallen doch für unsere Zunft gerade zwei Ereignisse an. 640 Jahre sind es her, seit unsere Zunft zu Schiffleuten und zu Fischern gegründet wurde und 550 Jahre sind es, seit die Schweizer bei St. Jakob die Schlacht verloren haben, an der mit grösster Sicherheit auch Zunftbrüder unserer Zunft teilgenommen haben.

Eine Niederlage zu feiern mag eigenartig sein, hat aber doch seine Berechtigung, wenn man daran denkt, dass die Franzosen einen Abzug weiteren verlustreichen Schlachten vorgezogen haben. Wir können Parallelen zur heutigen Schweizerarmee ziehen. Noch immer ist es deren Ziel, nicht das Gefecht zu führen,

sondern einen möglichen Gegner von einem Angriff abzuhalten.

Es scheint mir daher richtig, wenn wir als Zunft möglichst geschlossen am Festzug (vom Zeughaus nach Brüglingen zum ehemaligen Schlachtfeld) teilnehmen. Das anschliessende Mittagessen und das als Volksfest ausgestaltete Nachmittagsprogramm versprechen besinnliche, aber auch viele fröhliche Stunden.

Genau 640 Jahre sind es her, seit der Verleihung des Stiftungsbriefes durch Bischof Johann Senn von Münsingen. Es ist der erste in deutscher Sprache abgefasste Zunftbrief. Der 13. Februar 1354 ist somit der Gründungstag der «Zunft zü den Schiffläuten und Fischern». Grund genug, auch diesen Tag zu feiern.

In meiner ersten Rede als Meister im Jahre 1989 habe ich die Frage nach dem Sinn und Zweck einer Zunft gestellt. Die Arbeitsgruppe «Korporationen 2001» hat diese Frage auch aufgegriffen und dem Meisterbott vorgeschlagen, den Zünften den Auftrag zur Ausarbeitung eines Leitbildes zu erteilen. Unser Leitbild ist noch nicht erstellt, wir werden uns aber im Vorstand mit dieser Aufgabe zu befassen haben. Was immer auch dabei herauskommen mag, ein Absatz unserer «Zunftphilosophie» muss sich mit der Kontaktpflege zu anderen Zünften befassen. Eines meiner Anliegen als damals frischgewählter Meister war es, mit unserer Schwesternzunft die einstmaligen engen Bande wieder zu knüpfen und einen wirklich gemeinsamen Anlass durchzuführen. Am 5. November 1994 ist es soweit. Die Zunft zu Schiffläuten und die Zunft zu Fischern feiern das 640-jährige Jubiläum gemeinsam.

Leider herrschte nicht immer ein freundschaftliches Verhältnis zwischen den Fischern und Schiffläuten. Das Zunftwappen gab bereits 1416 Anlass zu grossen Diskussionen zwischen den zwei Halbzünften. Gegen Ende des 15. Jhd. musste gar der Rat einschreiten, da die Fischer neben der Fischerei die zahlreichen Pilger und Kaufleute sowie Waren transportierten. Im Gegenzug aber hielten sich auch die Schiffläute nicht zurück. Sie fischten im Rhein und konkurrenzten so die Fischer der Schwesternzunft. Handgreifliche Auseinandersetzungen waren da die Folge. Man stelle sich heute die beiden Meister vor, die vor dem Schifferhaus an der Schiffplände, in eine handfeste Prügelei verwickelt sind! Ich bin froh, dass ich heute und nicht im 15. Jhd. Meister der Schiffläutenzunft bin.

Wahrscheinlich hätte ich auch im 17. Jhd. als Meister der Schiffläutenzunft wenig Wert auf den allzu engen Kontakt mit den Fischern gelegt. Nicht wegen der Schifffahrt oder Fischerei, nein, weil ich vermutlich Angst gehabt hätte. Denn offenbar verfügten die Zunftbrüder unserer Schwesternzunft zu Fischern über recht eigenartige, ja magische Fähigkeiten.

So erzählt uns die Sage, dass «1617 der Ratsherr zu Fischern, Adelbert Meyer, auf einem Sessel durch die Stadt getragen, seines Ehrenamtes entsetzt und lebenslanglich in sein Haus verbannt worden sei. Er hatte seiner Frau in einem Spiegel zeigen können, wo und mit wem die Magd auf dem Markt geschwätzt hatte. Auch vermochte er junge Leute, besonders schöne Weiber und Jungfrauen, im Vorbeigehen zu verzaubern, dass sie stillstehen und vor seinen Augen ihr Wasser lösen mussten. Verzaubert hatte er auch eine Geiss, die von einem Mädlein auf einer Weid laufengelassen wurde, hat diese doch statt weisse rote Milch gegeben. Zudem hat er den Kindern allerhand Tierlein vorgezaubert wie

Mäuslein, Häslein, Hühnlein und Vögelein. Er ist 1629 gestorben.»

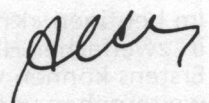
Ich gehe davon aus, dass die heutigen Ratsherren der Zunft zu Fischern die Kraft der Zauberei verloren haben, weshalb einem engen freundschaftlichen Kontakt nichts im Wege steht.

Dass die Fischer und die Schiffer nie über ein grosses Vermögen verfügten ist längst bekannt. Trotzdem wollten die stolzen Zünfter von damals auch ihre eigene Meisterkrone. Im Jahre 1743 liessen sie daher eine gemeinsame Krone durch den Goldschmied Johann Ulrich Fechter III. anfertigen. Wenige Jahre vor dem 500-jährigen Jubiläum der beiden Zünfte trug man sich mit dem Gedanken, einen Zunftbecher anzuschaffen. Wie gewöhnlich befand sich auch dieses Mal kein Geld in der Kasse, weshalb man kurzerhand beschloss, die Meisterkrone zu verkaufen. Damit galt sie für die Stadt Basel als verloren. Der Zufall wollte es, dass sie 1893 an der Auktion einer schwedischen Sammlung in Köln wieder auftauchte. Für Fr. 3000.— ging sie damals zurück an einen Sammler aus Stockholm. Der damalige Leiter der Firma J.R. Geigy erwarb sie dort und schenkte sie dem Historischen Museum in Basel. Im Untergeschoss der Barfüsserkirche kann sie, neben vielen Zunftschätzen anderer Zünfte, betrachtet werden.

Das ganze Gold und Silber im Museum darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Zeit der Zunftblüte eine beschwerliche, unsichere, von vielen Kriegen und schlimmen Krankheiten beherrschte Epoche war. Gerade die Arbeit auf und am Rhein war gefährlich und äusserst hart. Wenn wir uns das Rheinhochwasser vom Mai dieses Jahres vor Augen führen, so können wir nur erahnen, wie es unseren Zunftbrüdern von damals erging. Nicht selten wurde der damals noch nicht «gezähmte» Rhein zu einem reissenden Fluss, der seine Opfer auch unter unseren Zunftbrüdern forderte. Berichte über unverschuldete Unglücksfälle wurden in das «leidige Unglücksbuch» der Schiffläutenzunft eingetragen. Man las (so man lesen konnte) auch damals am liebsten die Rubrik «Unfälle und Verbrechen»!

Sicher wären noch viele zunftgeschichtliche Details aufzuführen. Gelegenheit dazu haben wir am 5. November. Ich freue mich auf diesen Anlass und hoffe, dass an diesem Tag viele Zunftbrüder im grossen Saal des Zunfthauses zu Safran zugegen sein werden.

Euer Meister
Peter Altherr



Auch die Fischer Jubilieren

Da man die Feste feiern soll, wie sie fallen, ist es wohl angebracht, auch den 640. Geburtstag mehr oder wenig würdig zu begehen. Dies geschieht im Falle der E. Zünfte Schiffleuten und zu Fischern bekanntlich am kommenden 5. November mit dem gemeinsamen Zunftessen.

Ebenfalls angebracht ist, bei einem so würdigen Anlass auch einen Blick in die Vergangenheit zu tun. Der Redaktor des «Knoten» hat mich aufgefordert, die E.E. Zunft zu Fischern etwas näher vorzustellen. Ich komme dieser Bitte selbstverständlich gerne nach, will mich allerdings nicht mit fremden Federn schmücken und zitiere nachfolgend ausschliesslich aus der zur 600-Jahr-Feier verfassten Schrift von Zunftbruder August Frei. Sie beginnt mit der Feststellung, dass sie «nur eine Halb- oder gespaltene» Zunft ist und zu den ärmeren Zünften gehört. Auch ist ihr Schrifttum nur spärlich erhalten.

Trotzdem ist es August Frei gelungen, eine Dokumentation zu erstellen, die deutlich macht, dass auch die «Kleinen und Armen» über Jahrhunderte hinweg eine Existenzberechtigung haben.

Der Zunftbrief

Von den Stiftungsbriefen der Basler Zünfte sind nur noch sechs erhalten, darunter jener der Fischer und Schiffleuten. Er ist in deutscher Sprache abgefasst und durch drei Siegel bekräftigt, das des Bischofs, des Domkapitels und der Stadt, also des Bürgermeisters und Rats. Während die Zunftbriefe früher lateinisch geschrieben waren, ist jener der Fischern-Zunft in der Sprache des Volkes gehalten. Er beginnt: «Wir Johans von gottes gnaden byschof zu Basel, tun kunt allen den die diesen Brief sehent oder hörent lesen, iemer eweglich, daz für unser gegenwirtigi kament unser leiben burgere die schiflüte und vischer gemeinlich zu Basel und batend uns diemüteclich, daz wir inen ein zunft geben...».

Durch den Zunftbrief erhielten beide Halbzünfte öffentlich-rechtlichen Charakter, völlige Selbständigkeit in allen Zunftangelegenheiten und eine feste Organisation. Die Vorstandsrechte waren zwar halbiert, doch jede Zunft verfügte über ein eigenes Haus, eigenen Stubenmeister und Stubenknecht. Nach aussen bildeten sie allerdings eine politische und militärische Einheit: sie wählten zusammen ihren Vertreter im Rat und leisteten gemeinsam den öffentlichen Dienst, sei es auf der Wache oder beim militärischen Auszug. Trotzdem: die Einrichtung der Halbzünfte gab vielfach Anlass zu Zwistigkeiten. Wenn sich die zusammengeschlossenen Berufe näher berührten oder gar überschritten, wie das bei Fischern und Schiffleuten durchaus möglich ist, traten zu den Reibungsflächen bei der Erfüllung der allgemeinen Pflichten auch mancherlei berufliche Streitigkeiten mit hartnäckigem Charakter hinzu.

Ein erster Streit entbrannte um die Wappen der beiden Zünfte. Die Schiffer wollten 1416 die gekreuzten Stacheln in ihrem Wappen mit dem Anker vertauschen, den andere Städte auch führten. Dagegen wehrten sich die Fischer und liessen, wenn auch von der Behörde

erstmalig abgewiesen, mit ihren Einwänden nicht nach, bis anno 1422 der Rat vermittelte. Im viergeteilten Feld sollten Anker und Fisch gleichmässig zur Geltung kommen.

Niedergang und Neubeginn

In den Stürmen der französischen Revolution ging das Zunftwesen unter. Die schwer erkämpften demokratischen Regierungsformen hatten den Aristokraten weichen müssen: überall regierte eine Oberschicht, in Basel waren es die Handelsherren.

Wer zur Macht gelangen wollte, musste einen günstigen Weg zum Aufstieg suchen und hatte dann beträchtliche Einführungskosten in Form von Mahlzeiten, Silbergeschirr und Trinkgeldern an Vorgesetzte, Zunft- und Stadtbedienstete zu übernehmen. Doch die Helvetik vermochte die sich überstürzenden Forderungen nicht in der Praxis zu verankern, und als im Frühjahr 1803 Staatenbund zurückführte, lebten auch die alten Traditionen wieder auf. Den Fischern und Schiffern, die weiterhin Halbzünfte blieben, war mit der Neuordnung allerdings nicht gedient. Der Kampf ums Dasein, den beide Berufsstände führen mussten, brachte erneut Streitigkeiten innerhalb und zwischen den beiden Halbzünften. Als eine der Massnahmen, die das Überleben garantieren sollten, wurde Fischern und Schiffern verboten, künftig mehr als einen Sohn das Handwerk erlernen zu lassen.

Einige Jahrzehnte später wurde allerdings in einem Gutachten festgehalten: «Wohl am geeignetsten wäre bei der geringen Gliederzahl der beruftreibenden Mitglieder der zwei Handwerke eine Totalvereinigung ihrer Halbzünfte in eine, um den getrennten Interessen ein Ende zu machen». Soweit kam's allerdings nie.

Die heutige Zunft zu Fischern

Da die Berufsfischer und Fischhändler nach und nach verschwanden, setzt sich heute die E. Zunft zu Fischern aus allen Bevölkerungskreisen zusammen. Die Zahl der Zunftgenossen betrug in den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts 140: sie stieg 1927 auf 210 an. Finanzielle Rücksichten zwangen dazu, den Bestand wieder zu senken und er wurde vor einigen Jahren auf maximal 160 Zunftbrüder festgelegt.

Soweit also – selbstverständlich stark gekürzt – die Geschichte der Zunft zu Fischern, wie sie August Frei im Dezember 1953 festhielt. In den letzten vierzig Jahren hat sich das «Gesicht» der Zunft insofern verändert, als der Fisch kaum mehr ein berufliches Thema darstellt, auf kulinarischem und sportlichem Gebiet allerdings immer noch viel zu diskutieren gibt, und über Streitigkeiten mit der «Schwesterzunft» zu Schiffleuten ist höchstens noch die Geschichtsschreibung zuständig: und sollten ganz tief unten doch noch solche brodelt, so können sie beim gemeinsamen Zunftessen vom 5. November dieses Jahres wohl endgültig beigelegt werden ...

Max Pusterla
Schreiber E.E. Zunft zu Fischern

«Der Knote» im Gespräch mit Fischerei-Aufseher Walter Herrmann

Zur Person des Fischereiaufsehers

Walter Herrmann, 51 Jahre, als Leiter der Fischereiaufsicht dem Polizeidepartement unterstellt, Grossrat der DSP, Irtenmeister der Zunft zu Fischern.

Was muss man an Wissen und Können mitbringen um Fischerei-Aufseher zu werden?

Die Aufgaben eines Fischereiaufsehers zeichnen sich durch Vielseitigkeit aus. Der Beruf setzt Freude und Interesse am Naturgeschehen, Liebe und Achtung zu und vor dem Leben und den Lebewesen voraus.

Die erforderlichen Kenntnisse lassen sich bei uns in der Schweiz weder an einer Berufsschule noch in einer anerkannten Berufslehre aneignen. Der Fischereiaufseher ist ein Idealist.

Was sind die hauptsächlichsten Aufgaben eines Fischereiaufsehers?

Unser Hauptaugenmerk gilt heute der Erhaltung der Fischgewässer und erst in zweiter Linie der Bewirtschaftung. Der Fischereiaufseher von heute ist nicht mehr nur das Polizeiorgan, das kontrolliert, ob die gesetzlichen Bestimmungen bei der Ausübung der Fischerei innegehalten werden. Er ist auch nicht ausschliesslich der Bewirtschafter der ihm unterstellten Gewässer, sondern Wächter und Bewahrer der ihm unterstellten Fischweiden.

Wie gross ist der Personalbestand bei der Fischereiaufsicht?

Seit dem 1. Juli 1988, nach dem Eintritt von Claude Wisson (Zunftbruder zu Fischern) sind zwei Personen mit der Fischereiaufsicht beschäftigt.

Wieviele Fische, und welche Fischarten setzen Sie pro Jahr in den Basler Gewässern aus?

In den Staus Birsfelden und Kembs konnten 1991 insgesamt 4 200 Bachforellen (14–18 cm), 150 kg Bachforellen (22–26 cm), 400 Stück Aeschen S (Wiese), 2 000 Stück Zander-Sömmerlinge, 1 000 Stück Hecht-Sömmerlinge, 600 Stück Karpfen K2, 5 500 Stück Gründlinge, 2 000 Stück Schmerlen, 500 Stück Bitterlinge, 1 000 Stück Schleien, 60 000 Stück Rotaugen/Rotfedern, 100 kg Bachforellen BF3 und 3 388 Stück einjährige Bachforellen aus dem St. Albenteich ausgesetzt werden.

Wieviele Fischarten werden in Ihrem Aufsichtsbereich geortet?

Von den 52 einheimischen Fischarten sind bereits 7 ausgestorben. 10 Arten sind stark gefährdet, während 15 Arten als potentiell gefährdet betrachtet werden müssen.

Walter Herrmann, was ist im Moment Ihr grösstes Anliegen?

Die Erstellung der Fischbrutanstalt «Bässlergut» ist eines meiner grössten Anliegen. Dieses Projekt ist aller-

dings zur Zeit vom Staat der gegenwärtigen Sparpolitik zum Opfer gefallen. Ein weiteres Anliegen ist für die Fischereiaufsicht ein sichtbarer Erfolg unseres seit Jahren geführten Projekts der Wiedereinsetzung des Lachses. Bis zum heutigen Zeitpunkt konnten lediglich in Iffezheim Lachse gefangen werden. Der negative Grund warum bis nach Basel noch kein Lachs zur Laichung eingetroffen ist, sind die mangelhaften Fischtreppen an den Stauwehren unterhalb von Basel.

Walter Herrmann, ich danke Ihnen für diese interessanten Ausführungen und wünsche Ihnen für die Zukunft viel Freude und Erfolg in Ihrer Tätigkeit.

Interview für «Dr Knote»
Dölf Stohler

Auswertung des Fragebogens in Nr. 6

-fr- Von den 150 Empfängern (Zunftbrüder) sind 42 Fragebogen retourniert worden. Die Auswertung hat ergeben, dass wir von der Redaktions-Kommission auf dem rechten Weg sind mit unseren Vorstellungen einer Zunftzeitung.

Einige Fragebogen kamen mit zusätzlichen Bemerkungen zurück, welche ich den Lesern nicht vorenthalten möchte.

Zu 2 Ausgaben pro Jahr:

- 1×4 Ausgabe pro Jahr gewünscht
- 1×1 Ausgabe pro Jahr gewünscht

Zu Artikeln über Zunftbrüder:

- ev. in Form eines Interviews, vor allem bei Veteranen (Vorstellung der ältesten Zunftbrüder)
- die geschichtliche Entwicklung unserer Zunft von Beginn bis heute, in Fortsetzungsbeiträgen den Zunftbrüder näher bringen
- mehr «Internas» (Anekdoten, Begebenheiten)
- z'Basel seit me doch nit «Dr Knote» me seit doch «Dr Knüppel» Hierzu eine Erklärung der Red. Kom.: «Dr Knote» als Kopf unserer Zunftzeitung hat 2 Bedeutungen. 1. Ein Knoten ist ein Geschwindigkeitsmass in der Schifffahrt, weshalb sich 2. «Dr Knote» sinngemäss auch als «Knüppel» verwenden lassen kann

Zum Basler Banner

- Format und Papiergewicht nicht gut
- «basler banner» für die Zünfte wichtig, muss deshalb auch von unserer Zunft unterstützt werden.

Zu Inseraten im «Dr Knote»:

- Echo sehr mässig
- 1 konkreter Interessent hat sich aber in der Zwischenzeit als nicht zu realisieren gezeigt

Fragebogen

Eingegangene Fragebogen: 42

betrifft unsere Zunftzeitung «Dr Knot»

	Ja	nein
Ich finde eine eigene Zunftzeitung sinnvoll	42	0
Ich bin mit 2 Ausgaben pro Jahr zufrieden	39	1
Inserate von Zunftbrüdern zur Selbstfinanzierung der Zunftzeitung finde ich sinnvoll	36	3
Artikel über Zunftbrüder wie in der vorliegenden Nummer 6 finde ich sinnvoll und interessant	38	3
Die gemeinsame Zunftzeitung «basler banner» möchte ich nicht missen und bin an einer weiteren Zusendung interessiert	34	5
Das «basler banner» kann wie bis anhin zusammen mit unserer Zunftzeitung «Dr Knot» verschickt werden	38	3

Informationsblatt

550 Jahre Schlacht bei St. Jakob

Datum	Samstag 27. August 94
Umzug	(ca. 1500 Teilnehmer)
Route	Zeughaus – Gellert – Brüglingen (Strecke 2,4 km, Dauer ca. 1/2 Std.)
Beginn	09.30 Uhr
Teilnehmer:	<ul style="list-style-type: none"> Delegation der franz. Armee als Nachfolger der Armagnaken Delegation der Landesregierung Delegation der Regierungen der Kantone der alten Eidgenossenschaft, begleitet von historischen Formationen Vertreter der Schweizer Armee Delegationen der Regierungen beider Basel Mitglieder des Grossen Rates Basel-Stadt Mitglieder des Landrats Basel-Landschaft National- und Ständeräte beider Basel Die Basler Zünfte und Gesellschaften mit Banner und Spiel Die Birsecker Zünfte Delegationen verschiedener Vereine
Festakt	in Brüglingen um 11.00 Uhr
Volksfest	anschliessend an den Festakt bis 02.00 Uhr
	<ul style="list-style-type: none"> Junges Leben Historisches Leben Leben heute mit Attraktionen vor allem auch für die Jugend ab 13.30 Uhr St. Jakobs-Schwinget der Jungschwinger

Gedenkfeier die trationelle Kranzniederlegung findet am Freitag, 26. August 1994 statt. Zu dieser Feier wird separat eingeladen.

Binnenschifffahrt an der Schwelle einer neuen Zeit (Fortsetzung)

Die Entwicklungsmöglichkeiten für den Einsatz der Verkehrsmittel hängen ab vom Ausbau ihrer Wegnetze. Was mit wechselndem Schwergewicht in Strassen und Schienen investiert wurde und wird ist allgemein bekannt. Aber den bescheideneren Ausbau der europäischen Wasserstrassen in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts wollen wir uns vergegenwärtigen:

Im Jahre 1954 hat die europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT) eine Wasserstrasse-Klasseneinteilung festgelegt und zwölf Wasserstrassenprojekten die

Qualifikation «von europäischem Interesse» erteilt. Sechs dieser Projekte sind verwirklicht oder stehen kurz vor dem Baschluss:

1. 1964 die Stauregulierung der Mosel
2. 1975 die Schelde-Rhein-Verbindung
3. 1976 der Elbe-Seitenkanal
4. 1984 die Verbindung Dünkirchen-Schelde
5. der Rheinausbau St. Goar-Strasbourg (Basel) das Ringerloch, die Fahrwasser vertiefung, die Staustufen von Ottmarsheim bis Iffezheim
6. 1992 die Verbindung Rhein-Main-Donau

Nicht, noch nicht verwirklicht wurden die sechs weiteren Projekte, nämlich:

1. der Ausbau der Maas
2. die Verbindung Maas-Rhein (Westkanal)
3. die Verbindung Rhône-Rhein (drei Varianten)
4. der Ausbau des Hochrheins
5. die Verbindung Oder/Elbe-Donau
6. die Verbindung Adria-Langensee

Ausserhalb der DEMT-Projekte hat das westeuropäische Wasserstrassennetz mancherlei Verbesserungen und Erweiterungen erfahren, beispielsweise im Ausbau der Kanäle der BRD und der Beneluxländer, in der Weiterführung der Neckarschiffahrt bis Plochingen und in der Saar-Mosel-Verbindung.

Jenseits des «Eisernen Vorhangs», der bis vor kurzem eine scharfe Trennungslinie zu den osteuropäischen Ländern bildete, wurden alle Verkehrsnetze, Strassen, Schienen und Wasserwege, völlig vernachlässigt, nur notdürftig oder überhaupt nicht unterhalten, geschweige denn ausgebaut. In besonderem Masse gilt das für die Wasserstrassen, für die Elbe und Oder und die Verbindungskanäle.

Die Machthaber der Sowjetunion, die nach dem zweiten Weltkrieg die Deutsche demokratische Republik, Polen, die CSSR und Ungarn beherrschten, hatten die Möglichkeit, grosse Flüsse für die Elektrizitätsgewinnung und für die Binnenschiffahrt auszunützen, klar erkannt. Doch nutzten sie die Erkenntnis nur für ihren ureigenen Raum Russland. In Wolga, Don und Dnjepr entstanden riesige Stauseen, flächenmässig von mehrfacher Grösse des Bodensees, gigantische Flusskraftwerke und grosse Schleusen für Schubkompositionen, Küsten- und Hotelschiffe. Zahlreiche Schiffahrtskanäle wurden gebaut, zum grossen Teil durch den Einsatz zahlloser deutscher Kriegsgefangener. Am grossartigsten ist wohl der 101 km lange Wolge-Don-Schiffahrtskanal bei Wolgograd, dem früheren Stalingrad. Der grössere Aufstieg von der Wolga zum Scheitel wird mit neun Schleusen, der kleinere vom Don mit vier Schleusen überwunden. Die Hubhöhe der Schleuse beträgt ca. zehn Meter.

Nun aber zurück zu den Wasserstrassen, welche die frei und selbständig gewordenen Staaten durchfliessen und sie mit dem entstehenden europäischen Wirtschaftsraum verbinden.

Die Elbe, schiffbar ab Kolin und auf der in sie mündenen Moldau ab Prag, dient zunächst der CSSR in ihrem Nordteil. Dann wird sie zur natürlichen Basis-Verkehrsader der ehemaligen DDR, vom Raum Dresden bis Amburg zur Nordsee und über den Elbe-Lübeck-Kanal zur Ostsee. Durch die schiffbare Saale ist das Gebiet von Halle, durch ein dreieckiges Kanalnetz der Grossraum Berlin an die Elbe angeschlossen.

Die Oder, schiffbar von der Opawa-Mündung bis in die Ostsee bei Stettin ist die bedeutendste Wasserstrasse Polens. Im unteren Teil ist sie Grenzfluss zu Deutschland (Oder-Neisse-Grenze). Ueber den 41 km langen Gleiwitzer-Kanal erschliesst sie das oberschlesische Industriegebiet und dient im Mittellauf Breslau und Frankfurt a.d.O. als Weg zum Meer, in den Grossraum Berlin und in den europäischen Wirtschaftsraum. trotz der Stauregulierung im oberen Teil auf ca. 200 km mit 23 Schleusen befindet sich die Oder in einem erbärmlichen Zustand.

Das Rheinstromgebiet ist mit der Elbe durch den Mittellandkanal verbunden, die Elbe mit dem Wassertrassendreieck Berlin durch den Elbe-Havel-Kanal. Zur Oder fährt man im Norden über den Havel-Oder-Kanal, im Süden über den Oder-Spree-Kanal. Eine Hypothenuse-Kurzverbindung zwischen Elbe und Oder bietet der Teltow-Kanal.

Der Mittelland-Kanal ist bis zur früheren DDR-Grenze zum grösseren Teil für das «Europaschiff» ausgebaut, zum kleineren Teil noch im Ausbau begriffen. Weiter östlich befindet sich aber das ganze Wasserstrassennetz, veraltet und vernachlässigt, in einem bedenklichen Zustand. Die Fahrwassertiefe der Kanäle beträgt zum Teil noch 1.85 m, diejenige der Elbe mangels Unterhalt der Buhnen selbst bei Mittelwasser kaum mehr als 2 m. Noch schlechter sind die Verhältnisse an der Oder. Dreiviertel aller Schleusen sind älter als 50 Jahre, bedürfen dringend einer Generalrevision und müssen für das «Europaschiff» vergrössert werden. Durchgängig befahrbar sind diese Wasserstrassen vorläufig höchstens mit dem Typenschiff «Gustav Königs» (67×8.20m) und ohne Ausnützung der schiffseigenen Abladetiefe von 1.50 m.

Das wiedervereinigte Deutschland steht auch hier vor einer Riesenaufgabe, um das 2316 km messende Wasserstrassennetz der neuen Bundesländer dem 4398 km messenden Netz der BRD anzupassen. Der neuernannte deutsche Verkehrsminister ist offensichtlich gewillt, diese Aufgabe in sein Programm einzubeziehen.

Glücklicherweise wird 1992 der Main-Donau-Kanal und mit ihm die längste, 3500 km messende Wasserstrasse zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer vollendet. Dank modernstem Ausbau erlaubt er den Einsatz aller, auch grössten Binnenmotorschiffe, auch von Schubverbänden mit zwei Leichtern.

Was schon im 9. Jahrhundert Karl der Grosse mit seiner «Fossa Carolina» erträumte und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts König Ludwig I. mit dem «Ludwigskanal» kleinkalibrig verwirklichte, wurde 1921 mit Gründung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft grosszügig geplant und tatkräftig an die Hand genommen. Mit dem neuen Flusskraftwerk entstand gleichzeitig eine Schiffahrtsschleuse. Weit fortgeschritten wurden die Bauarbeiten vorübergehend, Ende 1981 bis Mitte 1983, eingestellt. Der damalige Verkehrsminister Hauff hatte den Kanalbau als dümmstes Projekt seit dem Turmbau von Babel bezeichnet. Auf Drängen von Franz Josef Strauss beschloss dann die Regierung Kohl die Vollendung des Bauwerkes, das über die Gewinnung sauberer Energie in den Flusskraftwerken hinaus eine in die Erde eingegrabene europäische Verkehrsachse mit grösster Kapazität darstellt. Sie wird allen Donauländern eine unentbehrliche Hilfe sein, um sich in die europäische Wirtschaft einzugliedern. Nutzen ziehen werden vor allem sehr bald Oesterreich, Ungarn und die CSSR in ihrem Südteil, allmählich wohl auch Jugoslawien und später möglicherweise sogar Rumänien und Bulgarien, ganz abgesehen von den Staaten der EG und des entstehenden EWR.

Die Ausnützung der naturgegebenen Wasserwege, die ausgebaut für die moderne Binnenschiffahrt ein unbeschränktes Gütertransportvolumen schlucken können, kann und muss Strassen und Schienen entlasten. Nur so wird der massiv wachsende Güterverkehr im europäischen Wirtschaftsraum energiesparend und umweltschonend, sicher und kostengünstig bewältigt werden können.

Hoffen wir, dass diese Erkenntnis den führenden Persönlichkeiten der EG bewusst wird und die dringend nötige europäische Gesamtverkehrskonzeption befruchtet. Denn die Instandstellung, Verbesserung und Erweiterung des Wasserstrassennetzes ist die erste, grundlegende Voraussetzung, dass die Binnenschiffahrt vermehrt zur Verkehrsbewältigung beitragen kann.

Von den Wasserstrassen zur Binnenschiffahrt übergehend wollen wir zunächst im gedanklichen Gespräch mit den führenden Persönlichkeiten der EG bleiben: In Dankbarkeit, in einer weiteren Hoffnung und mit einem Wunsch.

Dankbar sind wir der EG für die Abwrackaktion. Die sogenannte «crise latente et permanente» der Rheinschiffahrt war schon Ende 1952, als ich von Zürich nach Basel geholt wurde ein geflügeltes Wort. In den Wirtschaftskonferenzen der Rheinzentralkommission wurden Mittel und Weg gesucht, um den Frachtzerfall im freien, grenzüberschreitenden Rheinverkehr Herr zu werden. Schon damals dachte man an Stilllegung und Abwrackung, beschränkte sich aber auf die Empfehlung von Konventionen und Poolverträgen. Bloss Konventionen wurden von der Rheinschiffahrt-Treibenden mangelhaft oder überhaupt nicht eingehalten. Mehr galt der Spruch: «Ich kann kein Unrecht sehen, an dem ich nicht beteiligt bin». Erst der Ersatz der Konventionen durch kartellartige Poolverträge brachte Erfolg. «Es gibt Menschen, die man zu ihrem Glück zwingen muss» und «Der Aufstieg vom Schuputzer zum Portier ist das Minimum, das wir erreichen müssen» sind mir unvergesslich gebliebene Sprüche von Dr. Nicolas Jaquet, unter dessen unermüdlichen Leitung der drei Tage und Nächte dauernden Verhandlungen im November 1954 die «Rheinfelder Poolvereinbarung» zustande kam. Mit dem «privatwirtschaftlichen Ordnungswerk» wurde das Ziel «Mindestens kostendeckende Frachten» erreicht, und wer das damals nicht anerkannte musste sich sagen lassen «Lerne klagen ohne zu leiden!»

Ein langes Leben hatten die Poolverträge nicht. Der ungezügelter, von einigen Ländern mit Steuerbegünstigungen oder anderen Mitteln zusätzlich noch angeheizte Bau neuer, grösserer und modernerer Schiffe, das spekulative Aufkommen von Sofareedereien und auch die Einführung der Schubschiffahrt führten zu einem fortschreitenden Missverhältnis von Angebot und Nachfrage mit dem entsprechenden, nicht mehr enden wollenden Frachtzerfall. Abhilfe bringen konnte jetzt nur noch eine massive Abwrackung. Vorbildlich ging die BRD schon 1969 mit einer gesetzlichen Förderung voran. Doch musste die ganze internationale Binnenflotte erfasst werden.

Unfähig dazu erwies sich das heterogene Binnenschiffahrtsgewerbe, impotent leider auch die Rheinzentralkommission, die schliesslich aber die von der EG inszenierte Abwrackaktion mitübernahm. Zusammen mit dem wachsenden Güteranfall und der Erschwerung von Neubauten dürfte die Abwrackaktion Angebot und Nachfrage ins Gleichgewicht bringen und die Schiffahrt-Treibenden von Existenzsorgen befreien.

Die weitere Hoffnung auf die EG also über den Ausbau des Wasserstrassennetzes hinaus, betrifft das Verhältnis der staatlichen Eisenbahnen zur privatwirtschaftlichen Binnenschiffahrt. Nur miteinander, nicht gegeneinander lassen sich die wachsenden Verkehrsanforderungen bewältigen. Mit vergünstigten Ablaufftarifen bewiesen

die Eisenbahnen früher ihren Willen zur konstruktiven Zusammenarbeit mit der Binnenschiffahrt. Heute ist das Gegenteil der Fall. Wiederholt hat das bayrische Verkehrsministerium mit schlüssigen Beispielen belegt, dass die Eisenbahn mit Sondertarifen dort billiger transportiert, wo sie mit der Binnenschiffahrt in Konkurrenz steht. Eine Tonnenjagd wird je länger desto widersinniger. Auszunützen ist doch jede Möglichkeit, wo die Binnenschiffahrt dank den Kapazitätsreserven des Wasserweges Schiene und Strasse entlasten kann. In dieser Hinsicht hoffen wir auf eine «Harmonisierung» durch die EG.

Der Wunsch an die EG ist gleichzeitig eine Anregung zur Rationalisierung. Es handelt sich um die Rechtsordnung der Binnenschiffahrt. Der Wunsch ist herausgewachsen aus meiner langjährigen Mitwirkung in den nautisch-technischen Kommissionen der Schweizerischen Schiffahrtsvereinigung und der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt e.V., jenen Untergruppen, in denen am ehesten nützliche Arbeit geleistet und konkret Ergebnisse erzielt wurden.

Doch ergaben sich unnötige Erschwerungen, seitdem an drei Orten von verschiedenen Völkergemeinschaften für die internationale Binnenschiffahrt legifertiert wird, in Strasbourg von der Rheinzentralkommission, in Brüssel von den europäischen Gemeinschaften und in Genf von der ECE im Rahmen der Unesco.

Die Rheinzentralkommission, basierend auf der Mannheimer Akte von 1976, war langezeit Vorläuferin der europäischen Integration, gewissermassen sogar ihr Exerzierplatz. Mit dem Alter wuchs die Erfahrung. Der rege Kontakt mit dem Rheinschiffahrtsgewerbe, mit Reedereien und Partikulieren, mit Arbeitgebern und Arbeitnehmern, entwickelte eine Praxisnähe, die den anderen, noch relativ jungen Institutionen mangelt. Warum profitieren Brüssel und Genf nicht von der reichen Erfahrung von Strasbourg? Warum werden die praxisbewährten Vorschriften der Rheinzentralkommission über Navigation, Ausrüstung, ADNR, Bemannung, Patentierung usw. nicht unverändert übernommen? Mehrere Köche verderben den Brei. Zu wünschen ist, dass die EG die Rechtsordnung für die Binnenschiffahrt der RZK überlässt, bzw. von ihr übernimmt und durch ihren starken Einfluss auf die ECE die desintegrierende, Unsicherheit erzeugende Mehrspurigkeit der Rechtssetzung beseitigen kann.

Über die Entwicklung der Schiffe könnten mehrere Spezialvorträge von weit sachkundigeren Referenten aus Ihrem Kreis gehalten werden. Hier sollen nur einige wenige Wandlungen in Erinnerung gerufen werden: Mit den Älteren von Ihnen erlebte ich noch die vorherrschende Schleppschiffahrt, die letzten qualmenden Raddampfer (Reederei Braunkohle, Raab-Karcher) und die bis 4000 PS starken Schleppboote (Schwyz und Unterwalden der Schweizerischen Reederei). Fast gleichzeitig begann aber der Bau grösser und grösser werdender Güter- und Tank-Motorschiffe, von denen die stärkeren auch noch Kähne im Anhang schleppen konnten. Geeignete Schleppkähne wurden motorisiert, und fast völlig verdrängt wurde dann die Schleppschiffahrt durch die Schubschiffahrt.

Forsetzung folgt

Jubiläen (runde Geburtstage ab 65) im 2. Halbjahr 1994

Name/Vorname	Alter	Geburtsdatum	zünftig seit	Name/Vorname	Alter	Geburtsdatum	zünftig seit
Maggiorini Renato	80	07.07.1914	1954	Dienst Gottfried	75	09.09.1919	1967
Niklaus Marcel	65	21.07.1929	1975	Allemann Albert	65	14.10.1929	1984

Terminkalender

2. Halbjahr 1994

Montag, 8. August
Zunftstamm Rest. Storchen

Samstag, 27. August
550 Jahre Schlacht bei St. Jakob

Montag, 10. Oktober
Zunftstamm Rest. Storchen

Samstag, 5. November
Zunftmahl zusammen mit unserer
Schwesternzunft zu Fischern, Rest. Safran

Montag, 12. Dezember
Zunftstamm Rest. Storchen

Für Druck und Beratung zeichnen verantwortlich

Richard Morf
Zunftbruder
EE Zunft zu Schiffleuten

Markus Morf
Zunftbruder
EE Zunft zu Fischern

morf+co ag

bimo print ag

Impressum:

Redaktionskommission: Peter Altherr, Meister; Dölf Stohler (verantwortlich für Herausgabe); Erwin Lehmann (Stellvertreter); Rudolf Bossert; Urs Jenny; Marcel Meyer

Manuskripte bitte an: Dölf Stohler, Paracelsustrasse 37, 4058 Basel