

Blog Schweizerisches Nationalmuseum – Juni 2026

Von Jean-Luc Rickenbacher, Historiker und Kurator im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

## Das Tor der Schweiz zur Welt

Ein Grossteil des weltweiten Warenverkehrs wird über den Seeweg abgewickelt. Obwohl die Schweiz keinen direkten Zugang zum Meer hat, ist sie über den Rhein mit den globalen maritimen Handelsrouten verbunden. Eine Schlüsselrolle spielen dabei die Schweizerischen Rheinhäfen in Basel: Hier werden rund zehn Prozent aller Schweizer Importe umgeschlagen.



Buntes Treiben am Dreiländereck: Der Hafen Basel-Kleinmünchen im Juli 1965.  
ETH-Bildarchiv

Bereits in der Antike war der Rhein ein bedeutender Verkehrs- und Transportweg. Wie die Schiffe den Fluss auf- und abwärts befuhren, hat sich im Laufe der Zeit stark verändert. Es wurde gerudert und gesegelt, Flösserei betrieben, [gestakt](#) – dabei wurde ein Boot mit einer langen Stange am Flussboden vorwärtsgestossen – sowie [getreidelt](#), wobei Menschen, Tiere oder Maschinen die Schiffe vom Ufer aus zogen. Die Erfindung der Dampfmaschine im 19. Jahrhundert ermöglichte mit dem Dampfschiff eine von Wind und Wetter unabhängige Fortbewegung. Damals mäandrierte der Rhein noch stark: Kleine Inseln ragten aus dem Fluss, und Hochwasser veränderten immer wieder die Landschaft. Flusskorrekturen und Begradigungen sollten den Rhein für die Schifffahrt in ein festes Bett zwingen. Die rechtliche Grundlage der Rheinschifffahrt bildet bis heute die 1868 unterzeichnete revidierte Rheinschifffahrtsakte, die

sogenannte «Mannheimer Akte». Das völkerrechtliche Abkommen garantiert die freie Schifffahrt auf dem Rhein. Hüterin der Akte ist die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Ihr gehören heute die Niederlande, Deutschland, Belgien, Frankreich und die Schweiz an. Die ZKR geht auf den Wiener Kongress von 1815 zurück und wird als älteste noch bestehende internationale Organisation der Welt angesehen.



Am 2. Juni 1904 erreichte der erste Schleppzug Basel: der Schleppdampfer «Johann Knipscheer IX» mit dem Güterschleppkahn «Christina». Hafenumuseum, Basel

### **Erster Schleppzug in Basel**

Der Abschnitt des Oberrheins zwischen Strassburg und Basel galt bis Anfang des 20. Jahrhunderts für die moderne Grossschifffahrt als unpassierbar. Der Basler Ingenieur Rudolf Gelpke (1873–1940) trat dieser Auffassung entgegen und veröffentlichte 1902 die Schrift «Die Ausdehnung der Grossschifffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel». Ein Jahr später erbrachte er den praktischen Beweis und fuhr mit dem Schraubendampfer «Justitia» bis zur Mittleren Brücke.

1904 erreichte mit dem Schleppdampfer «Knipscheer IX» und dem mit 300 Tonnen Kohle beladenen Schleppkahn «Christina» der erste Schleppzug Basel. Die Schleppschifffahrt, bei der ein motorisiertes Schiff einen oder mehrere Lastkähne zieht, war auf dem Rhein weit verbreitet. Nachdem in Basel bis ins 19. Jahrhundert nur einfache Lande- und Umschlagplätze bestanden hatten, begann 1906 der Bau des ersten Rheinhafens im St. Johann. Heute befindet sich dort der Campus des Basler Chemieunternehmens Novartis.



In den 1920er-Jahren hielt der Dieselmotor Einzug in die Rheinschifffahrt: Gütermotorschiff «Säntis» bei Kaub mit der Burg Pfalzgrafenstein (unten) und der Burg Gutenfels (oben) im Hintergrund, 1929. Swiss Ships/MB Archiv

### **Ausbau der Rheinhäfen für eine Vielzahl von Gütern**

Der steigende Güterverkehr machte den Ausbau der Hafenstandorte notwendig: Ab 1919 wurde der Hafen Basel-Kleinhüningen ausgehoben, zwischen 1936 und 1941 entstanden die Hafenanlagen in Birsfelden und der Auhafen in MuttENZ. Über den Rhein gelangten Getreide, Kohle, Kies, Dünger, Chemieprodukte, Mineralöl und weitere Güter nach Basel. Diese Vielfalt spiegelte sich in der Hafeninfrastruktur wider: Es entstanden Getreidesilos, Freilager für Kohle, Hafenkräne, Strassen, Gleisanlagen der Hafenbahn, Tanklager und die Revierzentrale zur Überwachung der Schiffsbewegungen. Der Schifffahrt wurde grosse Bedeutung für die Landesversorgung zugeschrieben: 1941 beschloss der Bundesrat per Kriegsnotrecht, Hochseeschiffe zu erwerben – die Schweiz wurde zur [Seenation](#).

Parallel entwickelte sich die Basler Personenschifffahrt, und das Dreiländereck wurde in den 1950er-Jahren zu einem beliebten Ausflugsziel. Mit dem zunehmenden Import von Konsumgütern erreichten ab den 1980er-Jahren immer mehr Containerschiffe Basel. Container wurden zum Symbol des globalen Güterverkehrs und ermöglichten den effizienten Umschlag zwischen Schiff, Bahn und Lastwagen. Basel entwickelte sich zu einem wichtigen Knotenpunkt der Nord-Süd-Transitachse zwischen Rotterdam und Genua.



Kräne laden im Hafen St. Johann die Güter von den Schiffen auf die Güterwagen um, 1919. Wikimedia, Schweizerische Rheinhäfen



Bis in die 1960er-Jahre dominierten grosse Kohlelager im Hafen Basel-Kleinmünchen. SBB Historic

## Der Hafen und seine Menschen

Zahlreiche Menschen und Berufsbilder sorgen dafür, dass die Rheinschifffahrt und der Hafenbetrieb rund um die Uhr funktionieren. Da Rheinschiffer oft wochenlang unterwegs waren, stellte die Vereinbarkeit von Beruf und Familie eine grosse Herausforderung dar. Viele ihrer Kinder verbrachten einen Teil ihrer Jugend im Basler Schifferkinderheim.



Kinder beobachten 1959 das Geschehen am Kleinhüninger Hafenbecken 1. SBB Historic



Kinder spielen vor dem Motorschiff «Lällekönig» im Hafen Basel-Kleinmünchen, 1955.  
ETH Bildarchiv

Wer seine berufliche Zukunft auf dem Rhein sah, absolvierte ab 1939 die Matrosenausbildung auf dem Schulschiff «Leventina». Sie war männlichen Jugendlichen vorbehalten; militärische Disziplin und das Tragen einer Uniform gehörten ebenso dazu wie theoretischer und praktischer Unterricht, Turnen, Schwimmen, Kochen sowie Französisch und Niederländisch. Der Schifferberuf prägt oft ein Leben lang, und viele Schiffer bleiben über Vereinigungen, den Seemannsclub, das Magazin «Flaschenpost», den Schifferverein oder den Seemannschor miteinander verbunden.



Videobeitrag «Wie wird man Matrose?» in der Sendung «Zytglogge» vom 9. Juni 1961 auf dem Schulschiff «Leventina». Youtube/SRF Archiv

Die Aufgaben der Häfen verändern sich stetig: Während grosse Kohlelager verschwunden sind und der Mineralölanteil zurückgeht, gewinnen Kreislaufwirtschaft, digital vernetzte Logistik sowie alternative Energieträger an Bedeutung. Längst stehen auch Kapitäninnen am Schiffssteuer.

Das nautische Erbe der Schweiz lässt sich besonders im Basler Quartier Kleinhüningen erleben: Neben dem geschäftigen Hafenbetrieb finden sich dort das Hafenmuseum, eindruckliche Bauten sowie Restaurants und Hafenkneipen mit Namen wie «Rostiger Anker», «Schiff» und «Seemannskeller». Auch heute bleibt die Schweiz in der Rheinschifffahrt aktiv: 2026 und 2027 hat die Schweiz den Vorsitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt inne und ist damit gewissermassen Hüterin der «Mannheimer Akte».

### **Bildergalerie:**



Der Güterumschlag erfordert grosses Koordinationsgeschick: Ein Hafenmitarbeiter in einer Kommandozone in Basel-Kleinhüningen, 1966. ETH-Bildarchiv



Ein kleiner «schwimmender Verkaufsladen» versorgte die Arbeitenden in den Häfen mit allerlei Waren: Getränke, Snacks und Zigaretten. Aufnahme von 1955. ETH-Bildarchiv



Auch wenn die Schifffahrt auf dem Rhein als sehr sicher gilt, haben sich bereits Havarien ereignet. Grosse Aufmerksamkeit erregte 1984 der Unfall der «Corona» bei der Mittleren Brücke in Basel. Da das Schiff von der Strömung immer wieder an die Brückenpfeiler gedrückt wurde, blockierte es den Schiffsverkehr fast drei Wochen lang. Hafenmuseum, Basel



Das Getreide fällt vom Silo direkt in einen Güterwagen der Hafenbahn. Aufnahme vom 04.10.1974. ETH-Bildarchiv



Der Hafen Birsfelden und im Hintergrund der Auhafen in Muttenz, 1986. ETH-Bildarchiv