

Region

# Vom Schicksal der Baselbieter Rheinfähre bei Muttenz

Vor 640 Jahren wurde sie erstmals urkundlich erwähnt: Die Rheinfähre zwischen Grenzach und Muttenz, die oft als Lehen weitergegeben worden ist, Kriegs- und Schmugglerdienste leistete und schliesslich sang- und klanglos verschwand. Der Grenzacher Regionalhistoriker Dr. Erhard Richter hat Nachforschungen angestellt.

Zwischen dem Grenzacher Weiler Bertlikon und dem linksrheinischen Ufer bestand schon früh eine Fährverbindung, die oft als Lehen weitergegeben wurde. Diese Fähre unterstand der österreichischen Oberhoheit, da sie nicht zu dem 26 Jucharten grossen markgräflichen Gebiet am Rhein gehörte, das seit einem Schiedsspruch von 1353 wie eine Insel im dortigen österreichischen Gebiet lag.

lihen ist, die dan das nach Gelegenheit zu besetzen und entsetzen hat». Dabei wird ausdrücklich betont, dass die Obrigkeit der Pfarrei Grenzach «aus Gnaden» und ohne rechtliche Verpflichtung jährlich vier Schilling Zins von der Fähre zugestanden habe. Ausserdem musste der Pächter der Fähre Grenzacher Bürger für einen Denar (Pfennig) übersetzen und den Kirchmeier bei dienstlichen Fahrten sogar unentgeltlich befördern.

Von Dr. Erhard Richter

Am 31. Oktober 1349 wird «das var ze Bertlikon» erstmals erwähnt, und zwar in einem Lehnbrief des Grafen Johann von Habsburg. Damals hatte der Edelknecht Brun Phirter (Pfirter) von Liestal die Fähre zu Lehen, wobei betont wird, dass diese auch schon «sin vordren» (seine Vorfahren) besessen hätten. Im Kirchenberain von 1547 gibt dann erstmals ein Grenzacher «Zinss... vom Farr zu Bertlikon», nämlich «Engelhart Wetzler der alt». Dabei wird gesagt, dass ihm «das far von der oberkeit (Obrigkeit) gelihen und ver-

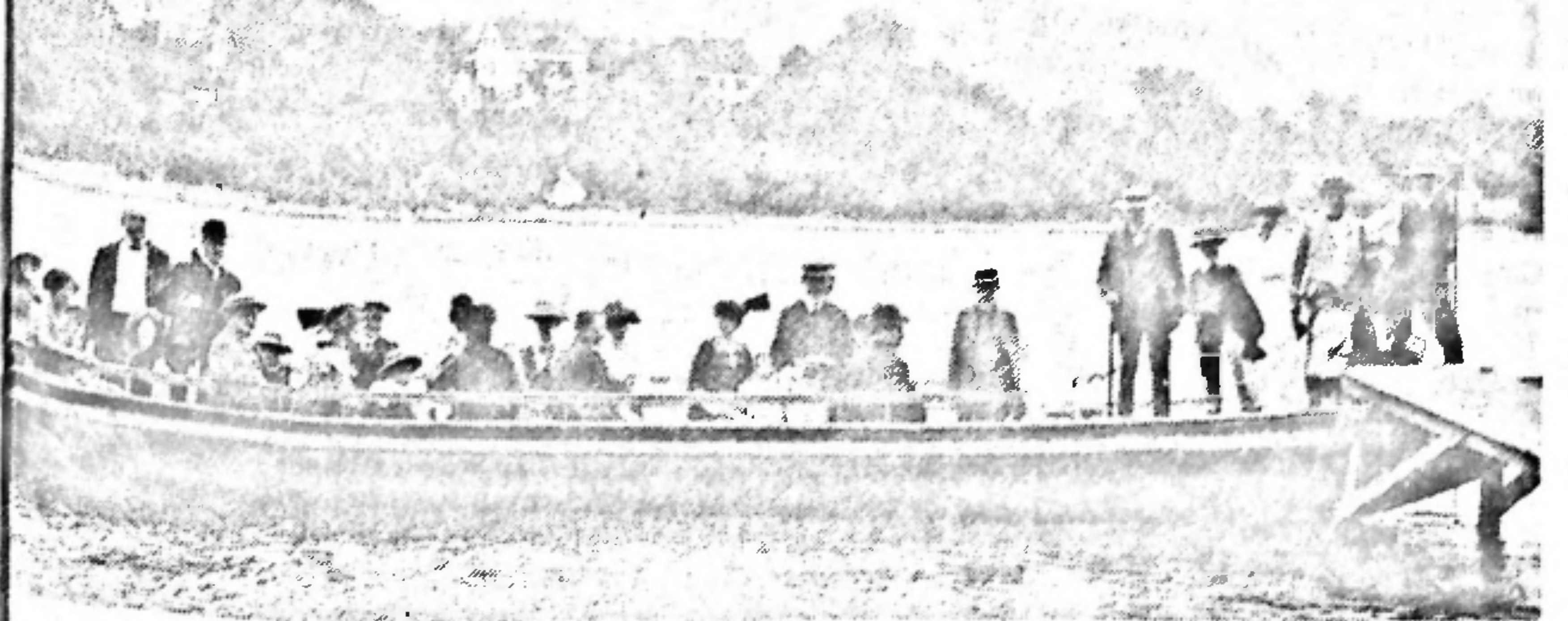
Die Nachkommen des 1536 erstmals erwähnten Engelhart Wetzler scheinen die Fähre sehr lange alleine betrieben zu haben, denn erst 1736 erfahren wir, dass «die Fischer zu Crenzach... vom fahrt zu Bertlingen» Zins geben. Dabei muss allerdings berücksichtigt werden, dass zwischen 1547 und 1736 keine Pächter urkundlich überliefert sind.

**Dreissigjähriger Krieg**

1618 bis 1648 hat die Fährverbindung am Hochrhein zweimal eine Rolle im Dreissigjährigen Krieg gespielt:

Am 15. Februar 1622 berichten nämlich die Amtleute zu Rheinfelden an die vorderösterreichische Regierung in Ensisheim, dass etwa hundert «Bünd-

Die Fähre zwischen Muttenz und Grenzach mit Sonntagsausflüglern oder einer Hochzeitsgesellschaft an der Muttenzer Anlegestelle in der Au. Gegenüber die Grenzacher Rheinhäuser.



nerische» und andere Soldaten aus der Eidgenossenschaft bei Pratteln angekommen wären, und sich dann «ein guete Anzahl in wölling vf den Rein begeben vnd gegen Crenzach vff marggrauischen (marggrauischen) grundt und boden hinüber uehren» liess.

In der hiesigen evangelischen Kirche scheinen sie einen Gottesdienst besucht zu haben, denn in dem Schreiben heisst es weiter, dass «fast zue meniglich (viele) in der kirchen gewessen» seien. Anschliessend sind sie «mit offenm schweizerischen tromstreich» (Trompetenstreich) durch Kleinbasel in die Markgrafschaft bezogen, um sich von dort zu dem im Elsass stehenden protestantischen Heerführer Graf von Mansfeld zu begeben.

Elf Jahre später, am 5. Juli 1633, zogen schwedische Truppen unter dem Kommando des Rheingrafen Otto Ludwig nach der Eroberung Röttelns gegen Rheinfelden. Dabei rückte eine Abteilung über den Dinkelberg und die andere über Grenzach vor, wo sie bei Bertlikon über den Rhein setzte und durch das neutrale Basler Gebiet vor die Stadt Rheinfelden rückte. Dieser wichtige österreichische Ort wurde nun vom linken und rechten Rheinufer aus belagert und beschossen. Nach zehn Tagen kapitulierte die Stadt.

**Lehen der Grenzacher Fischer**

Wie wir oben gesehen haben, geben im Jahre 1737 «die Fischer zu Crenzach... vom fahrt zu Bertlingen» Zins. Somit besass also nicht mehr die Fischerfamilie Wetzler das Lehen allein, sondern die Grenzacher Fischerzunft, welche zur sogenannten «Rheingenosenschaft» gehörte. Die etwa 1490 entstandene Fischergesellschaft umfasste die vorderösterreichischen Rheinorte zwischen Säckingen und Grenzach. Diesen Fischern hat Kaiser Maximilian I. im Jahre 1559 die Fischerei als Erb-lehen verliehen.

**Schmuggler-Dienste**

Die Fähre besass offensichtlich bis zum Jahre 1865 keine Drahtseilverbindung, denn damals baten verschiedene Grenzacher Bürger «um Herstellung einer ständigen Rheinfähre in Grenzach», woraufhin das Grossherzogliche Ministerium des Innern und der Finanzen die Verbesserung der Fähre «mittels Herstellung einer Drahtseileinrichtung» versprach.

Mit Schreiben vom 26. Juli 1865 ge-

nahmigte das Handelsministerium Karlsruhe die Drahtseilfähre, nachdem auch der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft zugestimmt hatte.

Im Jahre 1878 ist den Fähre-Unternehmern von Schweizer Seite die Konzession entzogen worden, weil sie Schmuggel geduldet haben sollen. Diese Massnahme geschah auf Geheiss des eidgenössischen Bundesrates durch die basellandschaftliche Regierung: Am 4. August 1878 teilte die Polizeidirektion des Kantons Basel-Landschaft dem Grossherzoglichen Badischen Bezirksamt Lörrach mit, dass die Fähre erst wieder betrieben werden dürfe, wenn sich die Besitzer «mit dem Bundesrathe in Ordnung gesetzt» hätten. Dabei wird auch erwähnt, dass die Betreiber einer Vorladung der Polizeidirektion nicht gefolgt waren.

Diese Angelegenheit wurde von Schweizer Seite keineswegs leicht genommen, denn erst etwa 15 Monate später, am 1. November 1879, teilte das Handelsministerium Karlsruhe der Gemeinde mit, dass der schweizerische Bundesrat den Fährbetrieb auch ausserhalb der Zollstunden genehmigt habe. Danach durfte die Fähre von April bis einschliesslich September zwischen 4 Uhr morgens und 10 Uhr abends, von Oktober bis einschliesslich März zwischen 5 Uhr morgens und 9 Uhr abends betrieben werden.

**Umweltverschmutzung**

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahre 1914 wurde natürlich auch der Betrieb der Rheinfähre eingestellt. Dabei ist man recht übereilt vorgegangen, denn anstatt das Drahtseil einzuziehen, liess man es einfach auf den Rheinboden absinken.

Am 4. März 1920 teilt das Bürgermeisteramt Grenzach dem Badischen Bezirksamt Lörrach mit, dass das Drahtseil noch immer im Rhein liege und «infolge Verrotten vollständig unbrauchbar geworden» sei. «Es wird daher ersucht den Rheinfährebesitzern August Kiefer & Genossen aus den vorhandenen Heeresbeständen ein neues Drahtseil mit Aufrollmaschine zukommen zu lassen». Am 5. November 1920 stellt das Vermögensamt Freiburg fest, dass zu Beginn des Krieges nur das Einziehen des Fährseils angeordnet worden sei, weshalb keine Verpflichtung der Heeresverwaltung für Ersatz bestehe.

Dennoch sei aber das «Landesfinanz-

amt in entgegenkommender Weise damit einverstanden, gegen Erstattung des Schätzwertes ein Fährseil, ein Fährschiff und eine Reckwinde den Fährbesitzern zu überlassen». Seltsamerweise dauerte es nun noch über fünf Jahre, bis der Fährbetrieb wieder aufgenommen werden konnte.

**Das Ende der Rheinfähre**

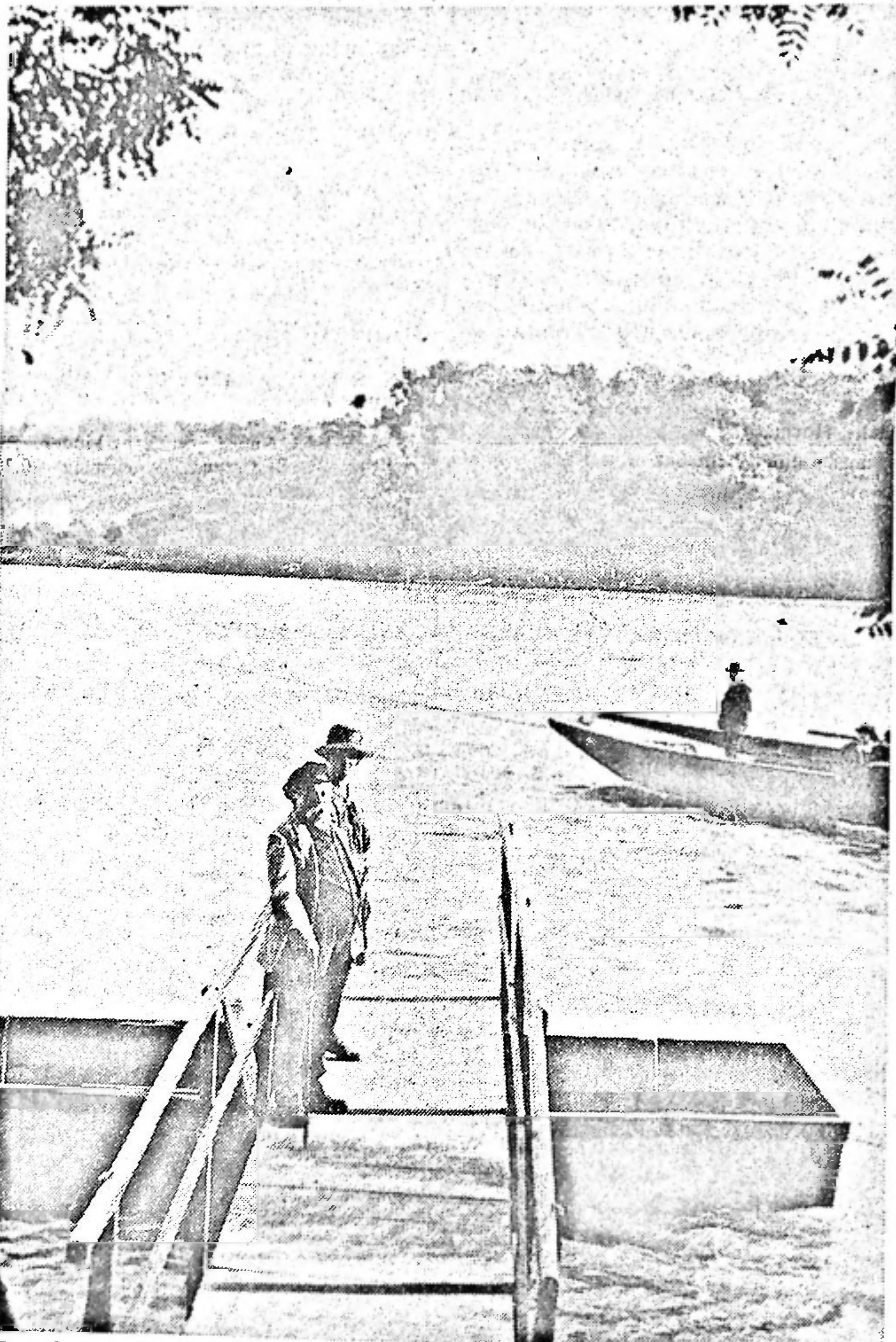
In den dreissiger Jahren kam es wegen der herrschenden Maul- und Klauen-seuche zu einer längeren Unterbrechung des Fährbetriebs. Am 8. März 1938 erhielten schliesslich die Fährbesitzer wieder ihre Berechtigungsscheine. Doch sie konnten sich nicht lange dieser Genehmigung erfreuen, denn bereits am 29. Juni desselben Jahres müssen sie dem Bezirksamt Lörrach mitteilen, dass ein Fährbetrieb wegen der Hafenarbeiten bei Birsfelden-Muttenz nicht mehr möglich sei.

Am 1. Juli 1938 beschwerte sich auch die Gemeinde Grenzach beim Bezirksamt Lörrach, wobei ausgeführt wird, dass durch die Ausbaggerung der Anlegestelle bei hohem Wasserstand ein vollständiges Hinterwasser entstehe und dadurch keine Strömung für den Betrieb der Fähre mehr vorhanden sei. Um den Fährbetrieb aufrechtzuerhalten, forderte die Gemeinde Grenzach den Bau eines Landungsstegs.

Am 12. September 1938 antwortete dann der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, dass er nicht Abhilfe schaffen könne, da die Konzession zum Betrieb der Fähre am 5./7. September 1878 nur unter der Bedingung gegeben worden sei, dass dadurch die Schifffahrt und Flösserei nicht gehindert würde. Diese Konzession sei widerruflich, und ausserdem müsse die Schweiz nur für Schäden auf dem rechten Rheinufer aufkommen, und nicht auf dem linken.

Am 23. November 1939 schrieb die Gemeinde Grenzach an den Reichstruänder für den Öffentlichen Dienst, Wirtschaftsgebiet Südwestdeutschland, Stuttgart: «Auf das dortige Ersuchen vom 14. dieses Monats teilen wir mit, dass die Rheinfähre in Grenzach auf behördliche Anordnung geschlossen worden ist. Eine Wiedereröffnung der Grenzacher Rheinfähre kommt nie mehr in Frage.»

Damit wurde eine wichtige Fährverbindung aufgehoben, die seit dem 14. Jahrhundert die Menschen beider Rheinufer miteinander verbunden hat.



Der Grenzacher Steg bei den Rheinhäusern: Die Fähre hat eben abgelegt. Repros Richter

Podiumsveranstaltung «EG 92 und die Region»

## Gut gestützte EG-Annäherung

Die von der SVP veranstaltete Podiumsdiskussion zum Thema «EG 92 und die Region» in Liestal vermochte etwas optimistische Perspektiven zu vermitteln.

fyg. Die SVP sei der Ansicht, dass über das Thema «EG 92» gerade die Nordwestschweiz genau wissen müsse, was auf sie zukomme. Mit diesen Worten eröffnete SVP-Kantonalpräsident Dieter Völlmin die von Radio Raurach live übertragene Podiumsdiskussion vom vergangenen Montagabend aus dem Hotel Engel in Liestal. Am Podiumsgespräch unter der Leitung von Caspar Baader, Gelterkinden, nahmen teil Rosmarie Furrer, Wirtschaftsförderung BL; die Nationalräte Felix Auer und Hans Rudolf Nebiker sowie Regierungspräsident Werner Spitteler.

**Liberaler Wirtschaft**

Den Anfang machte ein themenvertiefendes Referat von Jakob Kellen-

berger, Chef des Integrationsbüros EDA/EDV. In seinen Ausführungen erläuterte Kellenberger den Stand der Schweiz zum europäischen Umfeld und die Schaffung gemeinsamer Interessen zwischen EFTA und EG sowie die Erarbeitung binnenmarktähnlicher Verhältnisse, ein Raum ohne Grenzen für einen freien Güter-, Dienstleistungs-, Kapital- und Personenverkehr. Wichtige Gebiete seien die Gesetz-anpassung, die Ausländerpolitik, das Strassenverkehrsrecht und die Landwirtschaft. Kellenberger betonte, die EG habe ein grosses Interesse an einer liberalen Wirtschaft. Ein Vertragsabschluss führe dazu, dass die Schweizer Gesetzgebung angepasst werden müsse (EG-Binnenmarkt-Recht wird

«Völkerrecht»). Unser Föderalismus werde dabei in manchen Bereichen tangiert. Noch könne aber nicht gesagt werden, wie sich dies auf die direkte Demokratie auswirke.

**Drei Milliarden Franken**

In der anschliessenden Podiumsdiskussion unter der Leitung von Caspar Baader wurden wirtschaftliche, arbeitspolitische und verkehrstechnische Fragen diskutiert. Dabei wurde speziell betont, dass kleinere und mittlere Betriebe in der Nordwestschweiz sich vor einem europäischen Wirtschaftsraum nicht zu fürchten hätten, wenn sie auch künftig mit bester Qualität und genügend Intelligenz produziert. Zudem müsse gesamtschweizerischer der öffentliche Verkehr ausgebaut werden. In unserer Region vorab die Regio-S-Bahn grenzüberschreitend sowie der Euro-Flughafen Basel-Mülhausen.

Dabei betonte Spitteler den Grundsatz: die richtigen Verkehrsträger am richtigen Ort. Dazu gehöre auch die Rheinschifffahrt.

Nebiker wies seinerseits auf die begründete Angst der Landwirtschaft vor der EG hin. Die Landwirtschaft müsse eine besondere einfache Behandlung erfahren (Preispolitik). Müsstens doch die Bauern bei einem Beitritt ihre Produkte bis zu 40 Prozent billiger verkaufen, was eine Einbusse bis zu drei Milliarden Franken bringen würde.

Dadurch könnten, auf Baselland bezogen, von den heute noch existierenden 900 Landwirtschaftsbetrieben noch ganze einhundert überleben. Eine Erhaltung und Pflege der Kulturlandschaft sei aber nur mit mittleren und kleineren bäuerlichen Betrieben möglich. Indirekt habe sich aber die Landwirtschaft doch mit der EG zu befassen, sonst würde der Abstand zum übrigen Europa zu gross.

Rege benutzt wurde die anschliessende «Fragestunde», in welcher sich die Saalgäste und die Radio-Raurach-Hörer Fragen über die EG 92 von kompetenter Seite beantworten lassen konnten.

## Jeantet-Preis für Basler Forscher

bz. Die beiden Basler Professoren Gottfried Schatz vom Biozentrum und Harald von Boehmer vom «Basler Institut für Immunologie» erhalten zusammen mit Professor Nicole Le Douarin des «College de France» den diesjährigen Preis der «Louis Jeantet-Medizin-Stiftung» in Genf. Damit sollen, wie die Stiftung in ihrer Würdigung festhält, die langjährigen wissenschaftlichen Arbeiten der Preisträger ausgezeichnet werden.

Reklame

müller@optik.ch  
 Brillen Kontaktlinsen opt. Instrumente  
 sissach  
 Telefon 061 98 12 82