Bericht der Rheinschifffahrtsdirektion des Kantons Basel Stadt für das Jahr 1939

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **32 (1940)**

Heft 10-11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922094

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei 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 Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

mässige, ziemlich stabile Flußsohle geschaffen werden konnte.[1]

Unterhalb der Kirchenbrücke, km 2,65, hört die Korrektion auf. Links ist noch die alte Wehre vorhanden, die trotz ihrer Mangelhaftigkeit nochmals standhielt. Es ist aber vorgesehen, sie durch Hochwasserdämme zu verstärken. Auf der rechten Seite reicht die Korrektion ungefähr bis km 2,8. Unterhalb dieser bestand als Fortsetzung noch eine alte Wehr, die überströmt und teilweise eingerissen wurde. Auf dieser Strecke wird die Korrektion weitergeführt. Die infolge der starken Niederschläge ausserordentliche Intensität der sonst bedeutungslosen kleinen Zuflüsse der Muota vom linken Berghang zeigt Abb. 8, und jene des rechten Berghanges Abb. 9. (Schluss folgt)

[1] Obering. E. Meyer, S.B.Z. Bd. 116, S. 13.

Bericht der Rheinschiffahrtsdirektion des Kantons Basel-Stadt für das Jahr 1939

Dem Berichte der Rheinschiffahrtsdirektion des Kantons Basel-Stadt für das Jahr 1939 entnehmen wir folgende Angaben von allgemeinem Interesse:

Der Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und den Westmächten hatte die völlige Einstellung der Schiffahrt auf dem Oberrhein zur Folge. Zwischen Basel und Lauterburg sind im Laufe der letzten Jahre beide Ufer des Stromes stark befestigt worden. Es war deshalb unvermeidlich, dass der Rhein vom Beginn der Feindseligkeiten an die Frontlinie zwischen den feindlichen Mächten bildete. Eine Fortführung der Schiffahrt war unmöglich. Die schweizerische Rheinschiffahrt und mit ihr die schweizerische Wirtschaft werden durch den Verkehrsunterbruch schwer geschädigt. Mit der Einstellung des Schiffsverkehrs musste die Landesversorgung innert kürzester Zeit auf andere Zufuhrwege und Transportmittel umgestellt werden. In initiativer Weise haben auch die schweizerischen Rheinreedereien aktiv an der notwendig gewordenen Umschichtung des Verkehrs Anteil genommen durch die Errichtung von neuen Agenturen auf wichtigen Hafenplätzen und durch Aufnahme und Erweiterung wichtiger Geschäftsbeziehungen mit dem Ausland.

In den Basler Hafenanlagen liegen seit Kriegsbeginn rund hundert Schiffe verschiedener Nationalität, die wegen des Unterbruchs der Schiffahrt nicht mehr zu Tal fahren konnten. Da die Schiffe nicht ausgenützt werden können, entstehen den Reedereien grosse Verluste. Anderseits bestehen, da der Rheinverkehr zwischen Mannheim und den Nordseehäfen nicht eingestellt wurde, am untern Teil des Rheins gute Verdienstmöglichkeiten. Es wurde daher versucht, durch Verhandlungen mit den kriegführenden Staaten wenigstens den unter neutraler Flagge fahrenden Schiffen die Talfahrt zu ermöglichen. Leider blieben diese Bemühungen ohne Erfolg.

Am 2. September sind die Schützen am Wehr und am Kraftwerk Kembs in die tiefste Lage gebracht worden. Die Auswirkungen der dadurch hervorgerufenen Absenkung und ebenso die möglichen Folgen der Zerstörung einzelner Teile des Kraftwerkes oder des Wehres auf Strom und Hafen wurden eingehend studiert. Die Untersuchung hat ergeben, dass das Stadtgebiet von Basel und die Hafenanlagen kaum gefährdet sein dürften. Dagegen wäre bei aussergewöhnlichem Hochwasser das Kembserwerk gefährdet, da die Rheinuferdämme unterhalb Basel überschwemmt würden. Die Wiederaufnahme der Schiffahrt würde dadurch erschwert, insbesondere da bei einer solchen Katastrophe auch die Rheinregulierungsarbeiten weitgehend zerstört würden.

Die drei Eisenbahnbrücken über den Rhein bei Neuenburg-Chalampé, Breisach-Neu-Breisach und Wintersdorf-Roppenstein sind gesprengt worden. Dagegen wurden die beiden Brücken zwischen Strassburg und Kehl nicht zerstört. Alle Schiffbrücken zwischen Basel und Lauterburg wurden ausgefahren.

Die Arbeiten an der Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein wurden ab 1. September eingestellt.

Mit einer Verordnung des Bundesrates wurde auf 1. April die revidierte Rheinschiffahrtspolizeiverordnung für die schweizerische Strecke des internationalen Rheins in Kraft gesetzt. Auf den gleichen Zeitpunkt wurden die Vorschriften auch von den übrigen an der Rheinschiffahrt beteiligten Staaten als wirksam erklärt.

Ende April fanden in Basel Verhandlungen zwischen einer deutschen und einer schweizerischen Delegation zur Aufstellung einer Schiffahrtspolizeiverordnung für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden statt. Die Delegationen kamen überein, ihren Regierungen zu beantragen, es sei die revidierte Rheinschiffahrtspolizeiordnung auch auf dieser Strecke in Anwendung zu bringen mit einigen den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Aenderungen und Ergänzungen. Die Vorschläge enthalten auch eine Regelung für die Benützung der Augster Schleuse durch die Schiffahrt.

Auf 1. April wurde auf der ganzen Länge des deutschen Rheinufers eine neue Kilometereinteilung eingeführt, deren Nullpunkt die Konstanzer Rheinbrücke bildet.

Zwischen Frankreich und Deutschland kam ein Uebereinkommen zustande, das die Beseitigung von sieben Schiffbrücken auf der Strecke Basel-Lauterburg und deren Ersetzung durch Fähren vorsieht. In Fortsetzung früherer Bemühungen hat das Schiffahrtsamt Schritte unternommen, um in absehbarer Zeit auch die Ersetzung der Hüninger Schiffbrücke durch eine Motorfähre zu erreichen.

Die Rheinzentralkommission ist im April und im November zu ordentlichen Sessionen zusammengetreten. Die zweite Session wurde im Haag abgehalten. Zur Hauptsache gelangten Geschäfte administrativer Natur zur Behandlung. — Das Sekretariat der Rheinzentralkommission wurde wegen der Kriegswirren nach Chalon sur Saône evakuiert.

In Zusammenarbeit mit einigen Reedereien hat das Schiffahrtsamt die Frage der voraussichtlichen Wasserfrachten auf der Hochrheinstrecke Basel-Bodensee studiert und den zuständigen eidgenössischen Stellen über das Ergebnis berichtet. Die öffentliche Diskussion über die Wünschbarkeit der Schiffbarmachung des Hochrheins war bis zum Kriegsausbruch sehr lebhaft. Erklärungen

von offizieller deutscher Seite, dass die Reichsregierung den Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Arbeiten als gekommen erachte, verschafften dem Problem vermehrte Aktualität.

Zu Handen eidgenössischer Stellen hat das Schiffahrtsamt auch zur Frage der Erstellung einer Pipeline für den Transport flüssiger Brennstoffe vom Atlantischen Ozean nach der Schweiz Stellung genommen.

Nach langen mühsamen Verhandlungen wurde am 28. April 1939 in Paris ein Abkommen zwischen den belgischen, französischen, deutschen und holländischen Staatsbahnen und den schweizerischen Rheinreedereien unterzeichnet, welches eine Verkehrsteilung der wichtigsten Transporte zwischen den Kanal- und Nordseehäfen (Caen bis Hamburg) und der Schweiz festlegt. Mit dieser Vereinbarung wurde einem unerfreulichen Kampf zwischen den Bahnen und der Schiffahrt im Verkehr nach und von der Schweiz ein Ende gesetzt. Es war anzunehmen, dass das Abkommen, das von Seite gewisser Export- und Speditionskreise nicht unangefochten blieb, in seiner gesamthaften Auswirkung für die Bahnen, die Schiffahrt und die schweizerische Volkswirtschaft von Vorteil sein werde.

In der achtmonatigen Berichtsperiode wurden 1068 *Rheinkähne* nach Basel *geschleppt*. Die im Schleppverkehr beförderte Gütermenge beträgt 882 403 Tonnen. Die durchschnittliche Ladung der Rheinkähne betrug somit 827,7 Tonnen. Zum Teil trafen sehr schwer beladene Schiffe ein; die schwerste Last brachte RS «Mannheim 205» mit 1800 Tonnen bei 2015 Tonnen Tragfähigkeit. Weit mehr als die Hälfte der im Basler Verkehr eingesetzten Rheinkähne wiesen eine Tragfähigkeit von über 1300 Tonnen auf. Talfracht konnte 149 ausfahrenden Rheinkähnen mitgegeben werden mit einem Ladegewicht von 85 366 Tonnen.

Die von 1670 *Güterbooten* nach Basel gebrachte Gütermenge beläuft sich auf 532 210 Tonnen, was einer durchschnittlichen Belastung der Selbstfahrer von 318,6 Tonnen entspricht. Für Talladungen werden mit Vorliebe Güterboote verwendet. Es wurden 739 Selbstfahrer mit Talfracht beladen mit einer Gesamtmenge von 50 815 Tonnen.

Ueber den Hüningerkanal kamen 2373 *Kanalschiffe* mit einer Gesamtladung von 547 192 Tonnen nach Basel. Durchschnittsbelastung der Penichen: 230,5 Tonnen. Für Taltransporte sind 115 Kanalschiffe verwendet worden; davon 82 mit 10 254 Tonnen auf dem Rhein und 33 mit 7692 Tonnen auf dem Kanal.

Die Gesamtzahl der in Basel eingelaufenen Schiffe beträgt 5111. In dieser Zahl sind die Schleppdampfer und Schleppboote nicht inbegriffen.

Der gesamte *Umschlagsverkehr* betrug im Berichtsjahre 2 115 932 Tonnen. Davon entfallen auf den Bergverkehr 1 961 805 Tonnen und auf den Talverkehr 154 127 Tonnen. Auf dem offenen Rhein sind 1 561 048 Tonnen und auf dem Kanal 554 884 Tonnen befördert worden (1938: Rhein 1 814 350 Tonnen, Kanal 890 168 Tonnen). Die Schiffsgüter verteilen sich mengenmässig wie folgt:

Bei den Bergtransporten stehen an der Spitze die festen Brennstoffe (Kohlen, Koks, Briketts) mit 980 587 Tonnen. Es folgen Getreide und Futtermittel mit 435 404 Tonnen, flüssige Brennstoffe mit 218 322 Tonnen, Zellstoff und Holzschliff mit 43 367 Tonnen, Oelsaaten und Oelfrüchte mit 28 518 Tonnen, Zucker mit 26 141 Tonnen, Fette und Oele mit 19 716 Tonnen, Kaolin und Ton mit 16 461 Tonnen, andere chemische Erzeugnisse mit 14 302 Tonnen, andere Erdölderivate mit 13 749 Tonnen, andere mineralische Rohstoffe mit 12 962 Tonnen, Rohkupfer und Kupferlegierungen mit 11 225 Tonnen usw.

Im Talverkehr stehen Erztransporte mit 68 584 Tonnen an erster Stelle. Dann folgen Pyritabbrände mit 22 180 Tonnen, andere chemische Erzeugnisse mit 14 988 Tonnen, Zement mit 6877 Tonnen, Asphalt mit 3722 Tonnen, Natursteine, roh und bearbeitet mit 2857 Tonnen, Alteisen und Abfälle von Eisen und Stahl mit 2667 Tonnen, Papier und Pappe mit 2540 Tonnen. Nahrungs- und Genussmittel mit 2370 Tonnen, Häute und Felle mit 2320 Tonnen usw.

Auf die einzelnen Hafengebiete verteilt sich der Gesamtumschlag wie folgt:

	Bergverkehr			Talverkehr			Gesamt-
	Rhein	Kanal	Total	Rhein	Kanal	Total	total
	t	t	t	t	t	t	t
St. Johann	369 722	53 689	423 411	8 826	7	8 833	432 244
Kleinhüningen	781 578	387 488	1 169 066	133 841	7 685	141 526	1 310 592
Klybeckquai	263 313	106 015	369 328	3 768	—	3 768	373 096
	1 414 613	547 192	1 961 805	146 435	7 692	154 127	2 115 932

Der im Hafen umgeschlagene *Transitverkehr Ausland-Ausland* hat im Berichtsjahr eine starke Steigerung erfahren und übertraf in den acht Schiffahrtsmonaten mit 44 992 Tonnen den letztjährigen Gesamttransit von 36 072 Tonnen beträchtlich. Die erfreuliche Steigerung des Umschlags von Transitgütern ist zur Hauptsache auf die Zunahme des Verkehrs mit Italien zurückzuführen.

Verkehr der Umschlagstellen oberhalb Basel:

	Bergverkehr	Talverkehr	Total
Rheinfelden	20 574 t	43 482 t	64 056 t
Grenzach	4 868 t	3 742 t	8 610 t
	25 442 t	47 224 t	72 666 t

Der Ab- und Zutransport von Schiffsgütern mit Autolastwagen hatte folgenden Umfang:

	Abfuhr von Berggütern	Zufuhr von Talgütern
Kleinhüningen	87 979 Tonnen	8 431 Tonnen
St. Johann	36 703 Tonnen	2 089 Tonnen
	124 682 Tonnen	10 520 Tonnen
Gesamtverkehr mit Camions		135 202 Tonnen.

Es wurden somit 6,4 Prozent der Berggüter und 6,8 Prozent der Talgüter mit Autolastwagen ab- bzw. zugeführt.

Der Hafenbetrieb ist wegen der Stillegung der Schiffahrt keineswegs lahmgelegt. Die grossen und modernen Lagereinrichtungen für Getreide, feste und flüssige Brennstoffe usw. werden im Interesse der Landesversorgung soweit als möglich ausgenützt. Dementsprechend hat auch der Bahn- und Autoverkehr der Hafenanlagen immer noch einen ansehnlichen Umfang.

Die Schweizerische Reederei AG. hat ein Kanalschiff zu einem Schulschiff für schweizerische Schiffsjungen umgebaut. Die Heranbildung junger Schweizer für den Rheinschifferberuf ist in verschiedener Hinsicht sehr erwünscht. Die Initiative der Schweizer Reederei AG. ist verdienstlich.

Hafenanlagen: A. Rheinhafen St. Johann. Die «Rheinsilo» Rheinspedition & Silo AG. hat einen Getreidesilo mit einem Fassungsvermögen von rund 2500 Tonnen erstellt. Der Umschlag des Getreides vom Schiff in den Silo erfolgt durch eine pneumatische Anlage.

Die «St. Johann» Lagerhaus- & Schiffahrtsgesellschaft begann die Bauarbeiten zu einer grossdimensionierten Erweiterung ihres Getreidesilos. Die Arbeiten wurden nach Kriegsbeginn eingestellt.

B. Rheinhafen Kleinhüningen mit Klybeckquai. Im Zusammenhang mit den Ausbauarbeiten im Hafenbahnhof wurde die grosse, zirka 230 m lange Ufermauer am Unteren Rheinweg erstellt.

Die «Neptun» Transport und Schiffahrts AG. nahm die Erstellung eines Getreidesilos mit einem Fassungsvermögen von zirka 6500 Tonnen in Angriff. Der Neubau wird im Frühjahr 1940 vollendet.

Auf dem Terrain der Basler Reederei AG. wurden grossräumige Kohlenbunker und eine Förderungsanlage zu den Geleisen am Rheinquai erstellt.

Die Standard Mineralölprodukte AG. hat ihre Benzin- und Oeltankanlagen erweitert.

Zweites Hafenbecken. Der Grosse Rat bewilligte mit Beschluss vom 29. Juni auf Grund des vorgelegten Ratschlages auf Rechnung der Rheinschiffahrtsanlagen einen Kredit von 1 709 000 Fr. für den Ausbau des Südquais und auf Rechnung des Arbeitsrappenfonds 483 000 Franken für die Erweiterung des Wendebeckens und den Ausbau des untern Teiles des Ostquais im ersten Hafenbecken. Die Kreditbewilligung erfolgte unter Vorbehalt einer angemessenen Bundessubvention. Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat einen Bundesbeitrag von 25 Prozent an die reinen Baukosten bewilligt mit einer oberen Begrenzung des Beitrages bei 540 000 Fr.

Die «Rhenus» AG. für Schiffahrt und Spedition errichtete auf ihrem Baurechtsterrain eine grosse Lagerhalle.

Die «Satram» Transbordement et Manutention S. A. und die Kohlenversorgungs AG. haben grosse Ladebrücken und Sortieranlagen, sowie je ein Dienstgebäude erstellen lassen.

Mit der Basler Rheinschiffahrt AG. und der «Neptun» Transport und Schiffahrt AG. wurden Vorverträge zu den Baurechtsverträgen für je einen Terrainabschnitt am Südquai des zweiten Hafenbeckens abgeschlossen. Damit ist das ganze verfügbare Baurechtsterrain am zweiten Hafenbecken vergeben.

Mitteilungen aus den Verbänden

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband
Protokoll der 29. ordentlichen Hauptversammlung vom 14. September 1940 in Genf

Anwesend sind zirka 90 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende, a. Ständerat Dr. *O. Wettstein*, heisst die Anwesenden herzlich willkommen. Wir freuen uns, dass wir die 29. Hauptversammlung in Genf abhalten können. Wir mussten zu dieser Versammlung zweimal einladen. Verschiedene Umstände, namentlich die Mobilisation, hatten zur Folge, dass bei der ersten Einladung zu wenig Anmeldungen eingegangen sind. Auch bei der heutigen Versammlung bestehen verschiedene Hindernisse. Der VSE hält in Thun eine Jubilarenfeier ab, ferner sind verschiedene Behördemitglieder infolge der gleichzeitig stattfindenden Baudirektorenkonferenz verhindert. Es freut uns doppelt, dass trotzdem eine so grosse Zahl sich in Genf eingefunden hat. Unser Verband war bisher nur zweimal in der Westschweiz, das erstemal in Freiburg, das zweitemal in Sitten. Nur 25 Jahre hat es gedauert und wir stehen wieder mitten in einem Weltkrieg. Darum ist es doppelt wichtig, dass sich deutsche und welsche Landesteile zusammenschliessen. Wir versprechen, in Zukunft mehr als bisher unsere Versammlungen in die Westschweiz zu verlegen. Wir verdanken Herrn Ing. Boissonnas, Präsident der «Services industriels de Genève» die Einladung nach Genf. Das im Bau begriffene Werk Verbois ist für die Schweiz und den Kanton Genf von grösster Bedeutung. Es ist erfreulich, dass in den Zeiten der Zerstörung es möglich ist, positive Werte zu schaffen.

Um die Organisation der Versammlung haben sich insbesondere die Herren a. Stadtingenieur Archinard und a. Direktor Filliol verdient gemacht, denen wir hiermit für ihre Mitarbeit herzlich danken.

Der Vorsitzende gibt dann das Wort an Herrn Ing. Boissonnas, président des Services industriels de Genève, zu einer Ansprache:

M. Boissonas remercie le président de ses aimables paroles. Il se déclare enchanté de constater la présence d'un aussi grand nombre de personnalités éminentes, s'intéressant à la régularisation de nos cours d'eau suisses et à leur aménagement, puis il ajoute: «Nos forces hydrauliques constituent une partie importante de notre richesse nationale. Une somme de 2,2 milliards de francs a été investie pour leur utilisation. Le 50 % de cet énorme capital est déjà amorti. Les bénéfices nets réalisés par nos diverses usines hydro-électriques ascendent à 110 millions de francs par an, ce qui correspond à un rendement de 10 % par rapport au capital actuellement engagé. Bien peu d'entreprises peuvent accuser des résultats aussi satisfaisants. Mais pour apprécier les services rendus par nos usines, il ne faut pas se borner à considérer leur rendement financier. Il faut se demander si elles profitent à l'ensemble de la population du pays. Or, il est bien évident que c'est le cas. Ces usines favorisent grandement le développement de l'industrie en abaissant dans une mesure sensible le coût de l'énergie électrique et contribuent à nous affranchir du moins partiellement à la sujétion résultant de l'achat des combustibles provenant de l'étranger. Cette dernière considération prend une importance toute particulière dans les circonstances actuelles.

Au nom des Services industriels de Genève je vous remercie donc très chaleureusement d'avoir choisi Genève pour votre réunion de cette année.

Nous sommes tout particulièrement heureux d'avoir aujourd'hui la possibilité de vous faire visiter la nouvelle usine du Verbois dont les travaux ont atteint précisément un stade très intéressant.»

Der Vorsitzende dankt Herrn Boissonas für seine Worte und macht einige geschäftliche Mitteilungen, die von Herrn Ing. *Archinard* ergänzt werden. Dieser war erfreut darüber, dass er mit Herrn Filliol zusammen die Organisation vorbereiten konnte. Er gibt die Namen der Mitarbeiter bekannt.

Hierauf werden die geschäftlichen Traktanden behandelt. Der Vorsitzende gibt zunächst die *Entschuldigungen* bekannt, die zum Teil auf die erwähnten Parallelveranstaltungen zurückzuführen seien.

1. *Protokoll der 28. ordentlichen Hauptversammlung vom 1. Juli 1939 in Zürich.* Das Protokoll ist im Jahresbericht 1939, Seite 31, abgedruckt. Es wird genehmigt.