Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 1 (1925)
Heft: 15

Artikel: Die Rheinschiffahrt nach Basel
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-833628

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Rheinschiffahrt nach Basel

Jeder Schiffahrtsbetrieb, der größere Verkehrsgebiete unter sich verbindet, sei es in der See- oder in der Binnenschiffahrt, hat neben dem privatwirtschaftlichen Zweck eine volkswirtschaftliche Bedeutung und Auswirkung, die sich in bloßen Zahlenangaben nicht voll und ganz veranschaulichen läßt. Wir müssen uns hier mit den Feststellungen begnügen, daß in allen in obigem Sinne schiffahrttreibenden Ländern die betreffenden Regierungen für Schiffahrtsunternehmungen stets größtes Interesse zeigten und, falls privatwirtschaftliches Unternehmertum dabei nicht genügend Geldmittel aufbrachte, durch finanzielle Unterstützung den betreffenden Unternehmen Hilfe angedeihen ließen, damit die für die Volkswirtschaft notwendigen und der Gesamtheit gewinnbringenden Verkehrsverbindungen durchgeführt und die nötigen Verkehrsinstrumente beschafft werden konnten. Diese staatlichen Hilfen bestanden und bestehen auch heute noch zur Hauptsache aus billigen Darlehen oder direkten Subventionen an die Schiffahrtsunternehmen. Die deutschen Seereedereien bezogen nur für einzelne überseeische Verbindungen, die privatwirtschaftlich unrentabel waren, direkte Subventionen, während in Frankreich und Italien seit Jahrzehnten eine ständige, lebhafte Subventionspolitik betrieben wird zur Hebung der nationalen Schiffahrt, deren Bestand mit zu den lebenswichtigsten Einrichtungen dieser Länder gezählt wird. Amerikas Unterstützungen an die eigenen Reedereien haben vor, während und nach dem Kriege solche Ausmaße erreicht, die den amerikanischen, großzügigen Verhältnissen entsprechen. Brasilien, Argentinien, Australien, alles Länder, die in der Vergrößerung der Verkehrsmöglichkeiten eine Entwicklung ihrer eigenen Volkswirtschaft erkannt haben, betreiben mit Bezahlung von Subventionen an Schiffbau- und Schiffahrtsunternehmungen intensive und tatkräftige Schiffahrtspolitik.

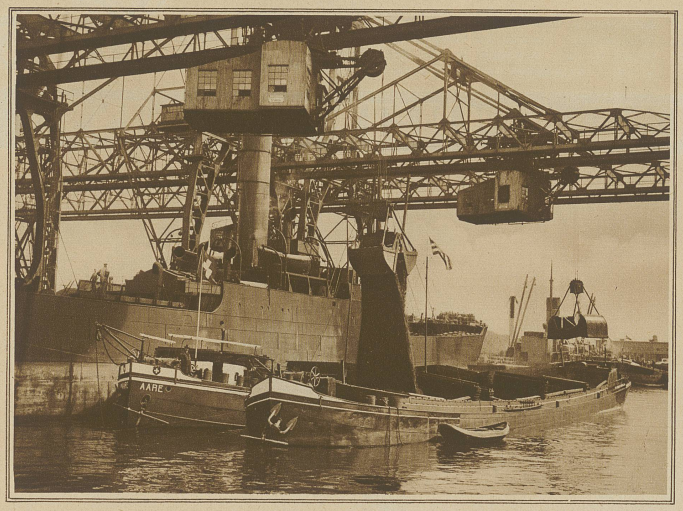
In der Binnenschiffahrt und auch auf dem Rhein, der, seitdem die schon vor über 20 Jahren eingesetzten Pionierarbeiten des Nationalrates Dr. h. c. Rudolf Gelpke zur praktischen Schiffahrt nach Basel geführt haben, unser Hauptinteresse in Anspruch nimmt, finden wir ähnliche Verhältnisse. Die seit dem Friedensschluß auf dem Rhein erschienenen französischen Reedereien stützen sich, was Beschaffung der nötigen Schiffe und der zu befördernden Lademengen anbetrifft, auf den Staat, der den Reedereien zu billigen Preisen die Schiffe (Reparationsschiffe) und auch Transporte zu auskömmlichen Frachten abgeben kann. Die deutschen Reedereien auf dem Rhein mit ihren Konzerngebilden haben ebenfalls ihre festen Stützpunkte in ihren Landesregierungen wie Preußen, Baden, Bayern, die mit den betreffenden Reedereien durch finanzielle Verpflichtungen und Transportvergebungen im Landesinteresse ständig in Verbindung stehen.

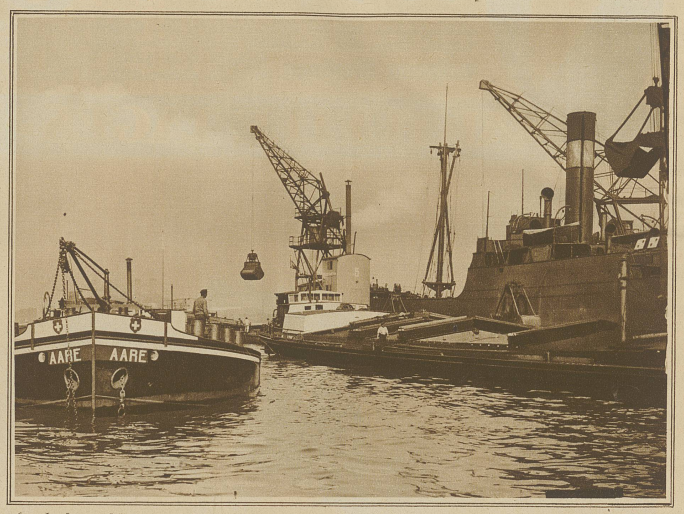
Seitdem der praktische Verkehr auf dem Rhein nach Basel Tatsache geworden ist, besteht heute schon die Verbindung von Basel auf dem Wasserwege nach den Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen, die auch von ausländischen Gesellschaften, zum Teil mit in Basel ansässigen Tochtergesellschaften, befahren wird.

Die 1919 gegründete Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Basel, an der statutengemäß nur schweizerisches Kapital beteiligt ist, hat sich seit ihrer Gründung mit Hilfe von Tochtergesellschaften in Rotterdam, Duisburg, Mannheim, Kehl und Straßburg ebenfalls die nötigen Stützpunkte am Rhein geschaffen und arbeitet in scharfer Konkurrenz mit altbewährten ausländischen Reedereien. Die Zentrale in Basel und diese Tochtergesellschaften arbeiten unter Schweizerführung. Auch die Vertretung in Antwerpen liegt in Schweizerhänden. Ein Teil der Flotte, Kähne und Dampfer, sind in der Schweiz gebaut worden.

Auch ohne Rheinkorrektion ist heute schon durch die Hafenanlagen in Basel dem schweizerischen Warenverkehr (Im- und Export) eine freie Straße zum Meer geschaffen. In der oben erwähnten Reedereigründung mit ihrem heutigen Ausbau und ihrer Flotte ist das nötige Werkzeug vorhanden, diesen neuen Verkehrsweg auszunützen. Von dem Gebrauch dieser Institution durch die einheimischen Handels- und Industriekreise hängt der Bestand der Schweizer Rheinschiffahrt von Basel bis zum Meer direkt ab. Den meisten schweizerischen Kreisen ist diese Tatsache neu und ist bei den meisten das Interesse dafür nur da, wenn dieser Transportweg für ihre Waren billiger wird, als die bisherigen Transportmöglichkeiten. Dieses ist jedoch ebenfalls der Hauptzweck und das Ziel einer Schweizer Rheinreederei, die durch ihre Nationalität sich außerhalb der Ringbildungen ausländischer Konzerne und als Regulator der Bahn- und Schiffahrtsfrachten in volkswirtschaftlichem Sinne betätigen soll. Ihr Bestehen wird dadurch zur Notwendigkeit. Das Bestehen liegt jedoch nicht in ihrem eigenen Vermögen,

(Fortsetzung Seite 11)

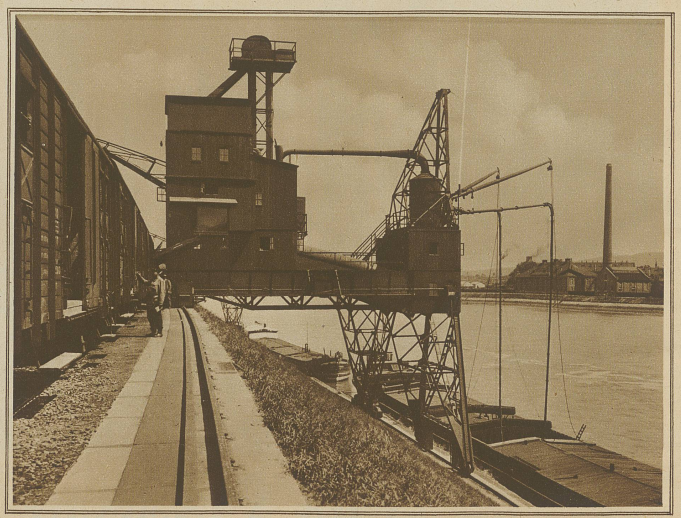




Im Hafen von Rotterdam. Verladen englischer Kohle vom Seedampfer direkt in Schweizerschiffe für den Verband Schweiz. Gaswerke

Schweiz. Dampfer und Kähne im Hafen von Straßburg

Ein schweizerisches Kranschiff leichtert Kähne für die Weiterfahrt nach Basel. Im Hintergrund zwei Schweizerdampfer



Pneumatischer Getreideheber in Aktion im Hafen von St. Johann, Basel