Unser Weg zum Meer [Fortsetzung]

Autor(en): **Ammann, Julius**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **54 (1960)**

Heft 7

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-925303

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

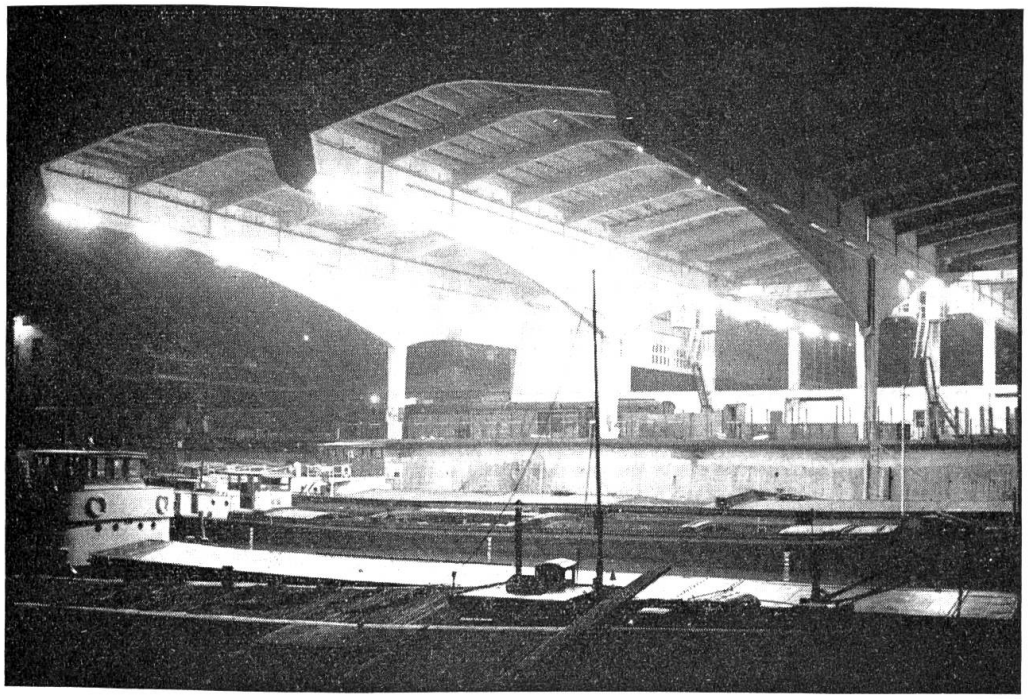
Unser Weg zum Meer

Von Julius Ammann (Fortsetzung)

6. Die Basler Hafenanlagen

Man sagt, vor 2000 Jahren sei Basel gegründet worden. Und seither besteht in Basel auch die Schiffahrt. Aber so bedeutsam wie heute war sie nie. Die Schiffahrt war vor Jahrhunderten eben unsicher. Da und dort am Rhein standen Raubritterburgen. Handelsschiffe wurden geplündert. Und wenn ein Schiff auf eine Sand- oder Kiesbank geriet, galt die Ware als Strandgut: Jeder, der es wagte, ans gestrandete Schiff zu kommen, durfte die Ware für sich behalten. Waren keine Kriegszeiten, dann waren es die Zölle, die die Schiffahrt teuer gestalteten. Nicht weniger als 40mal mußte man rheinaufwärts Zoll bezahlen. Es gab eben am Rhein gar viele Herrschaften, Landgrafen und Fürsten, die die Durchfahrt sperren konnten und so verdienten. Als man aber im Saarland und im Ruhrgebiet Kohlen aus dem Boden holte, und als Dampfschiffe gebaut wurden, erwachte die Lust wieder, Schiffahrt zu treiben. Am 28. Juli 1832 kam das erste Dampfschiff nach Basel. Das Schiff hieß «Frankfurt». Zwei Dampfschiffahrts-Gesellschaften versuchten es, einen Schiffsverkehr zu unterhalten. Das war in den Jahren 1837 bis 1841. Allein die Fahrt auf dem Oberrhein war damals noch zu unsicher. Die Eisenbahnen wurden der Schiffahrt vorgezogen.

Es war der Ingenieur Rudolf Gelpke aus Basel, der die Schiffahrt neu ins Leben rief. Am 2. Juni 1904 kam der erste Schleppzug in Basel an. Es war damals für die ganze Stadt Basel ein bedeutungsvoller Tag. Im gleichen Jahr gründete Gelpke den Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein. 1919 gründete dann Professor Paul Speiser, ein Mitarbeiter Gelpkes, die Schweizerische Schleppschiffahrts-Genossenschaft. Heute heißt diese «Schweizerische Reederei AG.». 1930 wurde der Rhein zwischen Straßburg und Istein reguliert, und 1932 war der Kanal bis Kembs fertig erstellt. Zuerst wurden Schiffsanlagen am linken Rheinufer von der Dreirosenbrücke abwärts bis zur Landesgrenze gebaut. Dort ist auch heute noch ein Teil der Gasfabrik von Basel. Das Gaswerk konnte nun die Kohlen viel billiger haben als mit der Bahn. Der Hafen St. Johann wurde erstellt, von 1906 bis 1911. Dort stehen sieben elektrische Krane, zwei Getreidesauger, vier Lagerhäuser und ein Tanklager für 27 Millionen Liter flüssiger



Moderne Umschlagsanlage im Basler Rheinhafen bei Nacht

Brennstoffe. 1919 bis 1922 baute man das Hafenbecken Ostquai bei Kleinhünigen auf der rechten Seite des Rheines. Nun standen die Schiffe nicht mehr im fließenden Rhein. Dieser Hafen ist 740 m lang und 60 bis 100 m breit. Da stehen 15 elektrische Krane, 9 Lagerhäuser und Getreidesilos und ein Taklager für 58 Millionen Liter flüssiger Brennstoffe. In den Jahren 1936 bis 1942 wurde ein zweites Hafenbecken erstellt. An dem stehen elf elektrische Krane und vier Lagerhäuser und Getreidesilos. Beide Hafenbecken haben eine gemeinsame Bahnverbindung mit der badischen Bahn, die bis zum Badischen Bahnhof nach Basel führt und mit dem Bundesbahnhof in Verbindung steht. Als dann das Kraftwerk in Birsfelden erstellt wurde (mit einer Schiffsschleuse), entstand von 1937 bis 1940 der Hafen Birsfelden und der Auhafen am linken Rheinufer auf dem Boden von Baselland. Die Schleppkähne fahren also durch die Stadt Basel hinauf. Beim Auhafen ist die Bahnverbindung mit dem Güterbahnhof Muttenz-Pratteln. Von dort geht nun ein direkter Bahnverkehr nach der ganzen Schweiz. Der Hafen Birsfelden hat drei Krane, zwei Lagerhäuser und ein Tanklager für 178 Millionen Liter flüssiger Brennstoffe, der Auhafen sieben Krane, eine Brikettentlade-Anlage, für Lagerhäuser und Getreidesilos und ein Tanklager für 228 Millionen Liter flüssiger Brennstoffe. So ist Basel in wenigen Jahren zur Hafenstadt der ganzen Schweiz geworden.

Die 28 Lagerhäuser fassen zusammen 350 000 Tonnen Waren. Alle Tanks fassen 592 Millionen Liter Brennstoff. Ein Elsässer Bürgermeister meinte einmal: «Das gäb e Müül voll, wenn's Wy wär!» (Das gäbe ein Maul voll, wenn alles Wein wäre!) Sind wir froh, daß wir so viele Vorräte in der Schweiz aufstapeln können. Zu alledem liegen noch ganze Berge von Kohle und Schwefel auf den Lagerplätzen im Freien. Und dabei werden die Schiffsgüter so rasch als möglich umgeladen in die Güterwagen der Bundesbahn. So wurden im Jahr 1958 Güter von den Hafenanlagen in Basel an die Kantone verschickt wie folgt:

	Tonnen		Tonnen
1. Bern	524 759	14. Neuenburg	63 583
2. Zürich	460 378	15. Graubünden	54 993
3. Aargau	386 602	16. Tessin	45 762
4. Solothurn	183 610	17. Freiburg	43 357
5. St. Gallen	160 797	18. Schwyz	42 818
6. Luzern	144 886	19. Zug	29 548
7. Baselstadt	142 882	20. Glarus	26 251
8. Thurgau	141 689	21. Uri	12 411
9. Waadt	136 673	22. Obwalden	9 390
10. Baselland	126 154	23. Außerrhoden	7 062
11. Wallis	72 223	24. Nidwalden	5 012
12. Schaffhausen	70 087	25. Innerrhoden	287
13. Genf	67 779		

Total der Ausgänge:

mit Bahn	3 160 270	Tonnen
mit Camion	1 064 039	Tonnen

Aus dieser Aufstellung ersehen wir, wie wichtig die Hafenanlagen von Basel für die ganze Schweiz sind. Aber auch für die ganze Rheinschiffahrt ist Basel wichtig. Basel steht heute schon an der 5. Stelle. Vor Basel stehen noch Ruhrort, Mannheim, Ludwigshafen und Straßburg. Die Rheinschiffahrt beschäftigt in Basel über 1700 Personen. Im Fahrdienst stehen schon mehr als 300 Schweizer. Es gibt also schon Schweizer Schiffsjungen, Matrosen und Kapitäne.

Neueste Meldungen

Kronstadt, den 1. April 1960. Das neue russische Passagierschiff «Kolossolnik» ist von Stapel gelaufen. Es ist so groß, daß hinten immer noch Leute einsteigen können, wenn es vorne längst abgefahren ist.

Gorgonzola. Der Schuhmachermeisterverband hat den Preis für das Schuhe-Besohlen um 30 Prozent heraufgesetzt. Zum Protest gegen diese Verteuerung des Schuhzeuges hat die empörte Bevölkerung beschlossen, so lange nur noch auf den Händen zu gehen, bis die Schuhmachermeister auf den Aufschlag verzichten.

(Siehe Fernseh - Reportage aus Gorgonzola am 1. April!)