Vom Basler Rheinumschlag im Jahre 1922

Autor(en): **J.R.F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt**

Band (Jahr): **15 (1922-1923)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-920336

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

dient zur Deckung eines Vorschusses von 35,5 Millionen Fr., den der Bund im Jahre 1921 zur Verbilligung der Kohlenvorräte an die Kohlengenossenschaft, die Bundesbahnen und die Gaswerke usw. gewährt hat. Es ist offenbar nicht angängig, die Rückzahlung eines Darlehens an den Staat als eine fiskalische Gebühr zu bezeichnen. Zudem muss die ausstehende Summe nur mit 4 Prozent verzinst werden, so dass der Bund noch bedeutende Beträge drauflegen muss. Die aus unseren Wasserkräften erzeugte elektrische Energie steht heute im Begriffe, die Kohle nach und nach auch auf dem Gebiet der Wärmeerzeugung zu verdrängen. Dabei spielt die Preisfrage eine Hauptrolle. Die Verfechter der wasserwirtschaftlichen Interessen wünschen keineswegs eine Bevorzugung der Wasserkraft gegenüber der Kohle, die selbst in kohleproduzierenden Ländern üblich ist, sie verlangen aber wenigstens die fiskalische und wirtschaftliche Gleichstellung beider.

Vom Basler Rheinumschlag im Jahre 1922.

Wie in der Presse bereits berichtet worden ist, hat der Rheinverkehr von und nach Basel im abgelaufenen Jahre eine erhebliche Steigerung erfahren, denn bei einem Gesamtumschlag von 170,850 Tonnen, wovon 43,816 Tonnen auf den Export entfallen, hat der Umschlag sich im Vergleich zu demjenigen des verkehrsreichsten Jahres 1913 nahezu verdoppelt. Das gute Resultat ist doch wohl vor allem dem andauernd guten Wasserstande zuzuschreiben, denn, während im Jahre 1921 bei seinem normalen Niederwasser der Pegel in Basel zwischen —40 bis plus 1.20 pendelte und die mittlere Jahreswassermenge in Basel kaum über 450 Sekundenkubikmeter hinausgehen dürfte, war im Jahre 1922 der durchschnittliche Pegelstand in Basel auf 153,5 cm gestiegen und die mittlere Wassermenge auf rund 1340 m³/sek. Die genauen Pegelmessungen und Wassermengenberechnungen des eidg. Wasserwirtschaftsamtes für die Jahre 1921 und 1922 sind allerdings noch nicht erschienen, doch darf ohne weiteres angenommen werden, dass die mittlere Jahreswassermenge im Jahre 1922 um rund 1000 m³/sek. grösser anzunehmen ist als im wasserarmen Jahre 1921. Für die Fahrten nach und von Basel war also der Wasserstand während voller 9 Monate gut. Es hätte allerdings eine wesentlich grössere Gütermenge nach Basel zu Rhein befördert werden können, wenn gleich zu Anfang der Fahrkampagne die guten flachgehenden Dampfer zur Verfügung gestanden hätten, die in der Hochsaison diesen Dienst verrichteten, und wenn der Hafen St. Johann etwas besser mit Umschlagseinrichtungen versehen gewesen wäre. Diesen Mängeln soll jetzt abgeholfen werden, denn es ist nicht nur die Verbesserung der Umschlagseinrichtungen im Hafen St. Johann für das Jahr 1923 laut Budget der Basler Regierung vorgesehen, sondern auch eine Verbesserung der dortigen Geleiseanlagen. Auch im neuen Hafen von Kleinhüningen soll in den nächsten Tagen mit den Lagerbauten begonnen werden und was das Dampfermaterial anbelangt, so ist soeben am 3. Januar auf der Werft von Smith jr in Rotterdam ein neuer Dampfer von 1700 PS für die Oberrheinfahrten vom Stapel gelaufen, der dort im Auftrage der „Schweizer Schleppschiffahrtgenossenschaft" erbaut worden ist.

Um sich einen Begriff von der Bedeutung des erwähnten Umschlages zu Wasser machen zu können, sei darauf hingewiesen, dass der Verkehr von rund 170,000 Tonnen auf der 127 km langen Strecke Strassburg-Basel einem Verkehr entspricht von 1338 Tonnen per km Stromstrecke. Die schweizerischen Bundesbahnen hatten im Jahre 1921 einen Verkehr von 4088 Tonnen Güter pro Bahnkilometer. Der Rheinverkehr zwischen Strassburg und Basel belief sich 1922 auf rund 21,6 Millionen Tonnenkilometer, entspricht also bereits dem 43. Teile des gesamten Güterverkehrs der Bundesbahnen im Jahre 1921, der sich auf 932 Millionen Tkm beläuft. Es sei ferner darauf hingewiesen, dass der Rheinverkehr in Basel im Jahre 1922 ungefähr dem Güterverkehr der Bundesbahn - Grenzstationen Pruntrut, Chiasso und Lausanne entspricht, denn Pruntrut wies im Jahre 1921 einen Güterverkehr von rund 162,000 T. auf, Lausanne von 172,638 T. und Chiasso von 179,437 T.

Ueber den gesamten Rheinverkehr im Jahre 1922 ist vom Sekretariat des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein eine eingehende Statistik angelegt worden, aus welcher sich höchst interessante Tatsachen ergeben. Es sind im ganzen 227 Schleppzüge nach Basel zu Berg gefahren mit insgesamt 249 beladenen Kähnen; dazu 3 Bergfahrten des 349 Tonnen fassenden Güterdampfers „Damco 15". Von den Schleppzügen kamen etwa 20 mit je 2 Kähnen im Anhang nach Basel, wobei sich mehrmals die Anzahl der Pferdekräfte der Schiffsmaschine zur Anzahl der hinauf geschleppten Gütertonnen verhielt wie 1 zu 1,1. Ein Dampfer von 1100 PS schleppte mehrmals Gütermengen von rund 1300 Tonnen bergwärts, eine Tatsache, die hervorgehoben werden muss, weil damit die von Oberbaurat Sympher in seinem bekannten Gutachten vorausgesagten Leistungen erreicht worden sind. Die durchschnittliche Last eines bergwärts fahrenden Kahnes belief sich auf rund 505 Tonnen bei einem mittleren Pegelstande von 153,5 cm Basel. Vergleicht man damit das in früheren Jahren erreichte, so ergibt sich, dass heute, trotzdem noch immer nichts an der Fahrwasserrinne zwischen Strassburg und Basel verbessert worden ist, die einzelnen Kähne mehr belastet werden als in früheren Jahren. So betrug im Jahre 1910 bei einem mittleren Pegelstande von 173 und einer mittleren Jahreswassermenge von 1439 m³/sek. die durchschnittliche Ladung eines Kahnes nur 418,6 Tonnen, im Jahre 1914 bei einem mittleren Pegel von 139 cm nur 469,6 Tonnen und im Jahre 1913 mit seinem vor 1922 grössten Rheinverkehr nach Basel sogar nur 380 Tonnen bei einem mittleren Pegelstande von 107 cm. Eine weitere Tatsache ist auch, dass im abgelaufenen Jahre im allgemeinen grössere Kähne zur Verwendung kamen als in früheren Jahren, denn das durchschnittliche Fassungsvermögen eines nach Basel fahrenden Kahnes belief sich auf 910,4 Tonnen, während z. B. das durchschnittliche Fassungsvermögen eines Kahnes im Jahre 1919 sich nur auf 828,2 Tonnen belief. Ob nun die Verwendung grösserer Kähne für die Basler Fahrten wirtschaftlicher ist als die ausschliessliche Verwendung von Kähnen mit einem Fassungsvermögen von 600—850 Tonnen, oder ob andere Verhältnisse hier den Ausschlag geben, wird erst ein genaueres Studium der Sache ergeben, aber immerhin sei darauf hingewiesen, dass der durchschnittliche Tiefgang eines Kahnes im Jahre 1919 bei der Bergfahrt 155,8 cm betrug, trotzdem die durchschnittliche Ladung kleiner war, und im Jahre 1922 nur noch 144,6 cm bei einer grösseren durchschnittlichen Ladung und einer grösseren mittleren Ladefähigkeit. Die durchschnittliche Ladung auf der Talfahrt betrug pro Kahn (leere Kähne nicht mitgerechnet) 335,26 Tonnen bei einem durchschnittlichen Tiefgang von 114,4 cm. Es sind 142 beladene Kähne talwärts gegangen und 3 mal der erwähnte Güterdampfer, wovon einmal leer.

Von den via Rhein nach Basel beförderten Gütern von rund 170,800 Tonnen sind 44,376 Tonnen für Basel und Umgebung bestimmt gewesen oder rund 35 Prozent. Vereinzelte kleinere Gütermengen waren für den Transit nach Italien bestimmt. Der Transit von Rheingütern nach Italien hat für die nächsten Jahre Aussicht auf Vermehrung, wenn die Tarifpolitik der Bundesbahnen hier den rechten Weg findet und die von den Bahnen im Elsass-Lothringen in letzter Zeit eingeführten Konkurrenztarife für den Transit Rhein-Italien unwirksam gemacht werden können.

Dass der Rheinverkehr in Basel bei dem erreichten Gesamtumschlag nicht stehen bleiben wird, geht schon aus den Bahnverkehrszahlen des Jahres 1921 hervor: es sind in diesem Jahre per Bahn über die badische Grenze nach der Schweiz befördert worden 7362 Tonnen Güter mit Herkunft vom Hafen Karlsruhe, 11,428 Tonnen vom Kehler Hafen, 47,011 Tonnen vom Ludwigshafener Hafen, 180,011 Tonnen vom Mannheimer Hafen und 54,510 Tonnen vom Rheinauer Hafen, ferner sind über die elsässische Grenze per Bahn nach Basel gekommen 119,482 Tonnen direkt von Antwerpen und 19,619 Tonnen vom Strassburger Hafen. Da es sich hiebei in der Hauptsache um Güter handelt, die in einem Rheinhafen auf die Bahn umgeschlagen wurden, ist anzunehmen, dass sie sich für den Wassertransport eigneten und ebenso gut bis nach Basel auf der Wasserstrasse hätten befördert werden können.

J. R. F.