Die Rheinschifffahrt im Jahre 1932

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschiffahrt**

Band (Jahr): **25 (1933)**

Heft 4

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922412

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

„Gottesgrabens" gelegen, gewährt einen Einblick in die bis auf eine Tiefe von ca. 15 m aufgeschlossenen Schottermassen. Wir können hier drei verschiedene Zonen unterscheiden: Während der oberste Teil fast kiesigsandig erscheint, setzt sich der zweite Drittel aus mehr größeren Geröllen zusammen, während die unterste Partie viel mehr grobkiesiges Material aufweist.

Die Terrassenschotter und Moränen sind nach dem Rückzug der Gletscher durch nachträgliche (postglaziale) Erosion terrassenförmig abgetragen worden. Im Südosten stoßen sie an den großen Endmoränenbogen bei Würenlos, der einerseits vom Bahntrasse der Linie Wettingen-Buchs, anderseits durch die Kantonshauptstraße durchschnitten wird. Dieser Moränenwall verdankt seine Bildung dem hier lange Zeit stationär gebliebenen Linthgletscher.

Von untergeordneter Bedeutung sind die Alluvialbildungen. Zu ihnen zählen die Anschwemmungen der Limmat und etlicher Seitenbäche. Sie bestehen fast ausschließlich aus abgeschwemmten Geröllen des Niederterrassenschotters, kiesig - sandigen, seltener lehmigen Massen. Einer der typischsten Bachschuttkegel bildet der beim ehemaligen Pumpwerk mündende Lugibach, der selbst im Bereich der Niederterrasse ein tiefes Tobel eingefressen hat, was darauf schließen läßt, daß hier die erodierende Stoßkraft bedeutend stärker war, als die Möglichkeit einer Ablagerung von Geröll und Schutt.

(Schluß folgt).

Die Rheinschiffahrt im Jahre 1932.

Von Louis Groschupf,
Direktor der Basler Rheinschiffahrt - Aktiengesellschaft.

Der Wasserstand

war bis in den Herbst hinein normal. Vom November an fiel er ständig. Der Dezember bereitete durch ausgesprochenes Niederwasser und eine fast vierzehntägige Nebelperiode der Schiffahrt erhebliche Schwierigkeiten. Diese hielten auch Anfang Januar 1933 noch an.

Die Schiffahrt nach Basel konnte auf dem Rhein durchgeführt werden vom Mai bis September.

Für die Beschäftigung

war das Jahr 1932 ein ausgesprochenes Krisenjahr. Der zusammengeschrumpfte Güterverkehr bot für einen Großteil der Rheinflotte keine Beschäftigung. Dementsprechend waren auch die Schlepplöhne und die Schiffsmieten das ganze Jahr über ganz außerordentlich niedrig. Selbst die ungünstigsten Schiffahrtsverhältnisse des Herbstes konnten nur eine ganz bescheidene Erhöhung des Frachtenniveaus hervorrufen. Diese seit Jahren andauernde ungünstige Beschäftigung der Rheinschiffahrt rief Bestrebungen zur Durchführung einer allgemeinen Sanierung der Rheinschiffahrt hervor. Auf einer internationalen Konferenz aller Rheinschiffahrttreibenden am 12. Juli 1932 im Haag wurde eine internationale Studienkommission eingesetzt, welche die verschiedenen von Interessenten eingereichten Sanierungsprojekte durcharbeiten und überprüfen, und wenn möglich einer neuen allgemeinen Rheinschiffahrtskonferenz einen brauchbaren Sanierungsvorschlag unterbreiten sollte.

Im Berichtsjahr hat die Studienkommission ihre Arbeit noch nicht beendet. Die beiden schweizerischen Reedereien, Basler Rheinschifffahrts-Aktiengesellschaft und Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, sind in dieser Studienkommission vertreten durch Herrn Direktor Dr. Zschokke, Duisburg.

Der allgemeine Verkehrsrückgang hat Basel, den Endpunkt der Rheinschiffahrt, im Jahre 1932 nicht betroffen. Der Basler Hafenverkehr stieg auf 1,411,762 Tonnen. Der Verkehrszuwachs beträgt trotz der Krisis 10 %.

Schon im Jahre 1931 zeigte sich der Schiffsverkehr nach Basel als krisenfest. Das Ergebnis des Berichtsjahres bestätigt die Feststellung. Es zeigt, welch große Bedeutung die billigen Wasserfrachten für das schweizerische Wirtschaftsleben haben. Es berechtigt zu der Annahme, daß durch die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse durch die Rheinregulierung und durch die Modernisierung des Rhein-Rhone-Kanals der Verkehr noch ganz bedeutend zunehmen wird.

Die Schiffahrt nach Basel

benützte im Berichtsjahr den Rhein und Kanal wie folgt:

Rhein	291,710 Tonnen,
Kanal	1,120,052 Tonnen.

Wie schon 1931, verteilte sich der Verkehr relativ gleichmäßig über das ganze Jahr, mit einer allerdings sehr deutlichen Verkehrsspitze in den Monaten Mai bis August. Der Monat Juli brachte mit 204,000 Tonnen Umschlag den größten Verkehr, den die Basler Hafenanlagen in einem Monat bis jetzt bewältigt haben.

Die Basler Hafenanlagen

hatten in den Monaten Juni, Juli und August

Mühe, den Verkehr zu bewältigen. Das Hafenbecken Kleinhüningen war verschiedentlich durch Schiffe derart verstopft, daß der geregelte Umschlagsbetrieb gehindert wurde. Die Rheinschiffahrtsdirektion war genötigt, die Aufenthaltszeit der Schiffe im Hafen zu begrenzen und für Schiffe, die nicht rasch genug gelöscht wurden, Platzgelder zu erheben.

Es ist zweifellos, daß die heutigen rechtsrheinischen Hafenanlagen in Basel eine weitere Verkehrsvermehrung nicht mehr geordnet bewältigen können. Eine gewisse Erleichterung wird möglicherweise die linksrheinische Hafenanlage St. Johann bringen können, die durch den Rückstau des Kembser Werkes günstigere Verhältnisse erhält. Allzu große Hoffnungen dürfen auf diese veraltete Hafenanlage allerdings nicht gesetzt werden. Die Erstellung des zweiten Hafenbeckens und eventuell weiterer möglicher Umschlagsanlagen im Basler Hafengebiet ist dringend. Sie ist wohl die produktivste Arbeitsbeschaffung, die auf Kantonsgebiet möglich ist. Es darf deshalb erwartet werden, daß der Beginn der Bauarbeiten bald erfolgt.

Der Kanalverkehr.

Eine Rekordleistung hat im Jahre 1932 der Rhein-Rhone-Kanal vollbracht. Insgesamt haben 1,120,000 Tonnen den Kanal benützt. Die Leistungsfähigkeit des Kanals wird seitens der französischen Verwaltung durch Verbesserungen noch gehoben werden. Die Hauptschwierigkeiten, welche dieser große Verkehr auf dem Kanal bringt, werden hervorgerufen durch Schwierigkeiten in der Organisation der Arbeit der elektrischen Traktion. Je nachdem diese Arbeiten organisiert werden, entstehen Schiffsansammlungen an einzelnen Schleusen, die sich dann in Verkehrsstockungen über den ganzen Kanal auswirken und für die Reedereien unerwünscht lange Reisedauern verursachen können. Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Kanals darf nicht vergessen werden, daß der Kanal zwischen Straßburg und Basel nicht weniger als 53 Schleusen von 38,50 m Länge, 5,10 m Breite und Höhendifferenzen von 1 bis etwa 4 m hat.

Im Berichtsjahr sind auf dem Kanal Versuche mit Nachtfahrt gemacht worden, die erfreuliche Resultate gezeigt haben. Der Initiative des Chefs der Kanalverwaltung, Hrn. Haelling, Direktor des Port Autonome, Straßburg, wirksam unterstützt durch Herrn Wattier, Direktor der Voies navigables im Ministère des Travaux Publics, sind wesentliche Verbesserungsarbeiten zu verdanken, die augenblicklich in Durchführung begriffen sind und die ganz zweifellos die Leistungsfähigkeit des Kanals wesentlich erhöhen werden und dabei gleichzeitig die Reisedauer der Schiffe zwischen Straßburg und Basel wieder auf 3 bis 4 Tage abkürzen dürften.

Die Verkehrsentwicklung

im Basler Hafen veranschaulicht in runden Zahlen die folgende Tabelle:

	1932	1931
Januar	93,300	64,100
Februar	34,200	70,000
März	60,500	89,900
April	116,400	90,900
Mai	156,200	94,000
Juni	195,900	135,300
Juli	204,400	178,000
August	182,900	148,200
September	47,700	155,200
Oktober	110,300	102,400
November	119,100	81,800
Dezember	90,000	68,100

Die für die Schiffahrt dienenden

Bauten des Kembser Werkes

wurden im Jahre 1932 fertiggestellt. Die Rheinschiffahrt benützte die Kembser Schleusen und den Seitenkanal ab 5. Mai. Der Aufstau des Rheines begann im Herbst und soll im Frühjahr 1933 die normale Höhe erreichen. Er wird für das Hafengebiet von Basel verbesserte Schiffahrtsverhältnisse bringen, vor allem für die Verschleppung der Kähne von der Mündung des Rhein-Rhone-Kanals in Hüningen nach den Hafenanlagen. Die Schiffahrtsanlagen haben im Berichtsjahr befriedigend funktioniert.

Die Rheinregulierungsarbeiten

wurden 1932 programmäßig mit sehr gutem Erfolg weitergeführt. Eine Besichtigungsfahrt, veranstaltet vom Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft und der Bauleitung der Rheinregulierung, der Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe, gab den Vertretern der an der Schiffahrt nach Basel interessierten Reedereien am 15./16. November Gelegenheit, festzustellen, welch gewaltige Verbesserung des Fahrwassers in der bis jetzt regulierten Strecke bereits erzielt wurde. Diese erfreulichen Erfolge lassen für die Schiffahrt auf dem regulierten Rhein sehr günstige Fahrwasserverhältnisse und damit eine ganz bedeutende Entwicklung in den nächsten Jahren erhoffen.

Schiffahrt und Eisenbahn.

In den Eisenbahntarifen, soweit sie den Basler Hafenverkehr betreffen, sind im Berichtsjahr keine großen Veränderungen eingetreten. Dagegen hat der Kampf zwischen Eisenbahn und Auto auch auf den Basler Hafen übergegriffen. Die Bundesbahnen verlangten von den Hafenansiedlern, daß sie bei Abfuhr von Gütern mit Camion pro Tonne erheblichen Frachtzuschlag berechnen. Die Art und Weise, wie dieser Zuschlag eingeführt worden ist, hat in den Kreisen der Reedereien Verstimmung hervorgerufen. Derartige Zuschläge sind auch für die Entwicklung von Spezialverkehren nicht ungefährlich, da sie sich als einseitige Belastung der Schiffahrt auswirken und Verkehr von der Wasserstraße wieder auf die ausländischen Eisenbahnen ablenken können.

Schiffahrt Basel—Bodensee/Zürich.

Die Entwicklung der Schiffahrt nach Basel zwingt zur Ueberlegung, ob im schweizerischen und süddeutschen Interesse es möglich ist, daß die Schiffahrt in Basel halt macht, oder ob der Zeitpunkt gekommen ist, die Projekte zur Weiterführung der Schiffahrt über Basel hinaus nach dem Bodensee und nach Zürich zu verwirklichen. Anläßlich des Staatsvertrages mit Deutschland über die Rheinregulierung sind zwischen dem Bundesrat und der deutschen Reichsregierung Abmachungen getroffen worden über den Ausbau der Strecke Basel—Bodensee, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse diesen Ausbau rechtfertigen.

Die Personenschiffahrt zwischen Basel und Rheinfelden wird im Sommer schon seit Jahren regelmäßig betrieben. Der Initiative des Bürgermeisters Walz in Badisch-Rheinfelden ist es zu verdanken, daß die Stadt Badisch-Rheinfelden die erste Umschlagsstelle am Rhein oberhalb Basel erstellt. Es kann damit gerechnet werden, daß ab Frühjahr 1933 der Verkehr für die Industrie von Badisch-Rheinfelden den Wasserweg bis Rheinfelden benützt.

Von den Kraftwerken, die das Rheingefälle zwischen Basel und der Aaremündung ausnützen, ist Albbruck/Dogern im Bau. Die übrigen Kraftwerke, die für die Schiffbarmachung dieser Rheinstrecke nötig sind, sind erstellt, mit Ausnahme von Birsfelden und Säckingen, die aber für die Schiffbarmachung nicht unbedingt erforderlich sind. Das Aarekraftwerk Döttingen-Klingnau geht seiner Vollendung entgegen, das Limmatkraftwerk Wettingen ist erstellt. Der Ausbau einer Großwasserstraße über Basel hinaus in das Wirtschaftsgebiet von Zürich ist heute schon unter wirtschaftlichen Bedingungen möglich.

Die Verkehrssteigerung, welche die Rheinregulierung und die Modernisierung des Rhein-Rhone-Kanals in den nächsten Jahren sicher bringen wird, werden dem Basler Hafen gestatten, seine Entwicklung fortzusetzen, selbst wenn der zürcherische Verkehr auf dem Wasserweg an seine Bestimmung weitergeht. Das alte und große Programm der Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee könnte so in zwei Etappen verwirklicht werden. Nach Durchführung der Schiffbarmachung der Rheinstrecke bis Waldshut/Koblenz würde die inzwischen auf der Rheinstrecke Waldshut / Schaffhausen erstellten Kraftwerke eine Weiterführung der Wasserstraße in den Bodensee ermöglichen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweizerischen Gasindustrie.

Als Antwort auf meine Darlegungen in Nr. 1/1933 dieser Zeitschrift publiziert das Monatsbulletin des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern in Nr. 3/1933 folgende Erklärung:

Herr Dipl.-Ing. A. Härry veröffentlicht unter dem Titel «Die volkswirtschaftliche Bedeutung der schweiz. Gasindustrie» in Nr. 1 der «Schweiz. Wasser- und Energiewirtschaft» auf Seite 1 wieder einmal einen seiner Artikel gegen eine weitere Ausdehnung der Gasproduktion und -verteilung. In sachlicher Beziehung bringt er nichts Neues, handelt es sich doch nur um ein Spiel mit Worten, wenn der «Veredelungswert» in seiner Bedeutung hinter das «Volkseinkommen» gestellt wird. Wollte man so argumentieren, so könnten wir ja nicht nur Koks und Teer, sondern bald alles «billiger und besser (?)» im Ausland kaufen. Unangebracht sind die Ausfälle gegen eine bestimmte Gaswerksdirektion. Was schließlich Herrn Härrys Prophezeiungen anbetrifft, so kann man ruhig abwarten, ob sie in Erfüllung gehen, zudem sind Elektrizitäts- und Gaswerke von verantwortungsbewußten Männern geleitet, die guten Willens sind und den richtigen Weg zum Wohle der Bevölkerung unseres Landes suchen.

Da in anderem Zusammenhang die Beteiligten diese Fragen ernsthaft prüfen, so erübrigt es sich um so mehr, auf den erwähnten Artikel von Herrn Dipl.-Ing. Härry einzutreten.

Die Gasindustrie macht sich ihre Antwort auf wichtige volkswirtschaftliche Darlegungen und Feststellungen wirklich allzu leicht. Wenn sie darauf hinweist, daß „in anderem Zusammenhang die Beteiligten diese Fragen ernsthaft prüfen“, so ist dazu festzustellen, daß das Thema von der Gasindustrie aufgegriffen und in Zeit-