Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 14 (1924)

Heft: 51

Artikel: Die erste schweizerische Rheinreederei

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-647442

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

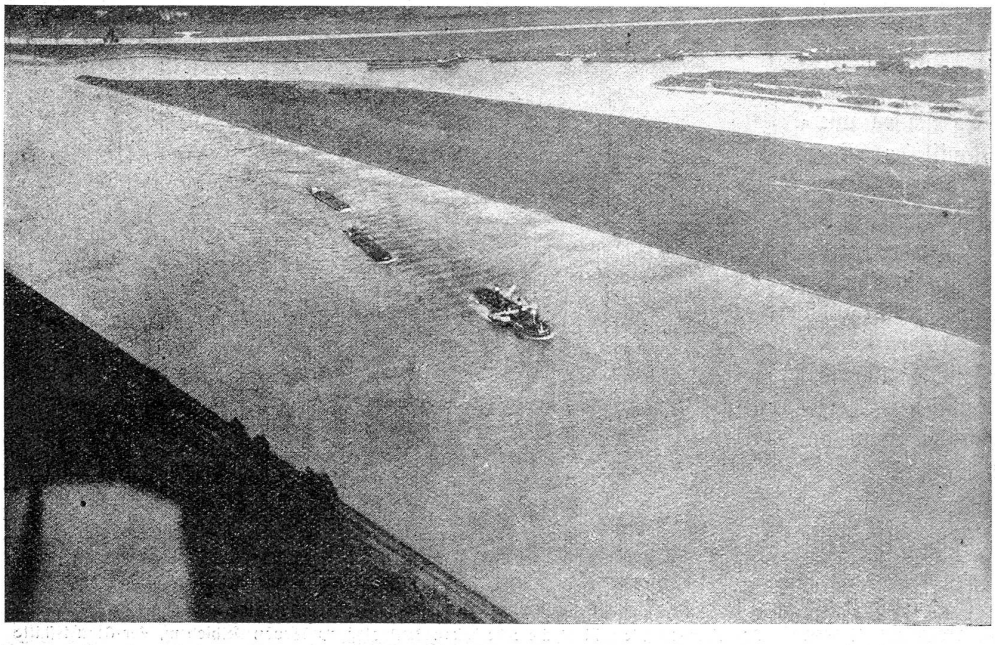
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 07.08.2025

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



Fliegeraufnahme vom Dampfer „Bern" mit zwei Schleppkähnen im Anhang auf der Bergfahrt unterhalb der Straßburger Hafenmündung. Im Hintergrund sind die Kehler Hafenanlagen sichtbar.

Die erste schweizerische Rheinreederei.

(Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel.)

Bekanntlich werden heute die überseeischen Massengüter, wie Kohle und Getreide, zu einem überwiegenden Teil auf dem billigen Wasserwege rheinaufwärts in die Schweiz geführt. In Basel wurde vor kurzem eine neue große Hafenanlage — die in Kleinhüningen — dem Verkehr übergeben; die Umschlageinrichtungen am linken Rheinufer, der St. Johann-Hafen, genügten dem wachsenden Schiffsverkehr längst nicht mehr. Und seit wenig Jahren sind es nun auch schweizerische Schiffe, die den Schleppdienst auf dem Rhein besorgen.

Im Jahre 1919 wurde nämlich die „Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft" gegründet, eine Unternehmung, an deren Kapital die Mehrzahl der Kantone und die Bundesbahnen, sowie 75 Firmen des schweizerischen Handels und der Industrie beigetragen haben; auch der große Verband schweizerischer Gaswerke trat dem Unternehmen bei, das also eine eigentliche schweizerische Angelegenheit darstellt, trotzdem von den 3½ Millionen Genossenschaftskapital zwei Drittel in privaten Händen liegen.

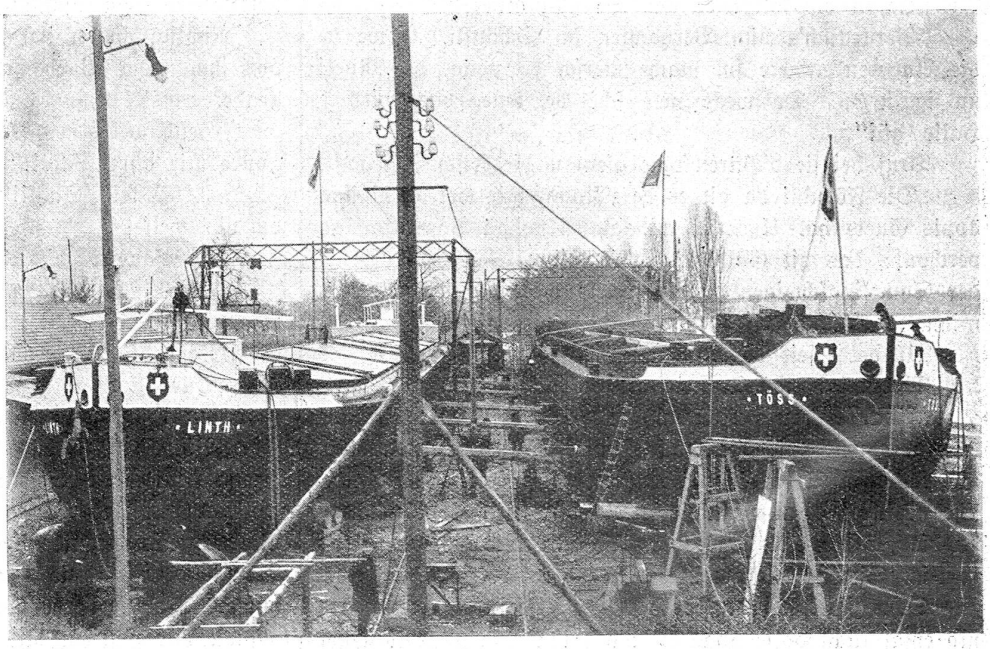
Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus ist das Unternehmen zu begrüßen, da es schweizerischem Kapital und schweizerischer Arbeit Verdienst bringt und da es die billige Rheinschiffahrt fördert, die zur Verbilligung der Importwaren und damit der Lebenshaltung in der Schweiz beiträgt.

Um dieses Ziel erreichen zu können, muß eine schweizerische Reederei die Frachtgüter wenn irgend möglich schon im Meerhafen und zwar mit eigenen Umladeeinrichtungen in Empfang nehmen können. Und sie muß mit genügendem eigenem Schiffsmaterial ausgerüstet sein, um nicht an fremde Reedereien Tribute zahlen zu müssen.

Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft besitzt bereits diese Voraussetzungen zu einem gewinnbringenden Arbeiten. Im Straßburger Hafen, in Kehl, in Mannheim, in Duisburg-Ruhrort, in Rotterdam und Antwerpen bestehen neugegründete Firmen, die die Schweizer Interesse wahrnehmen.

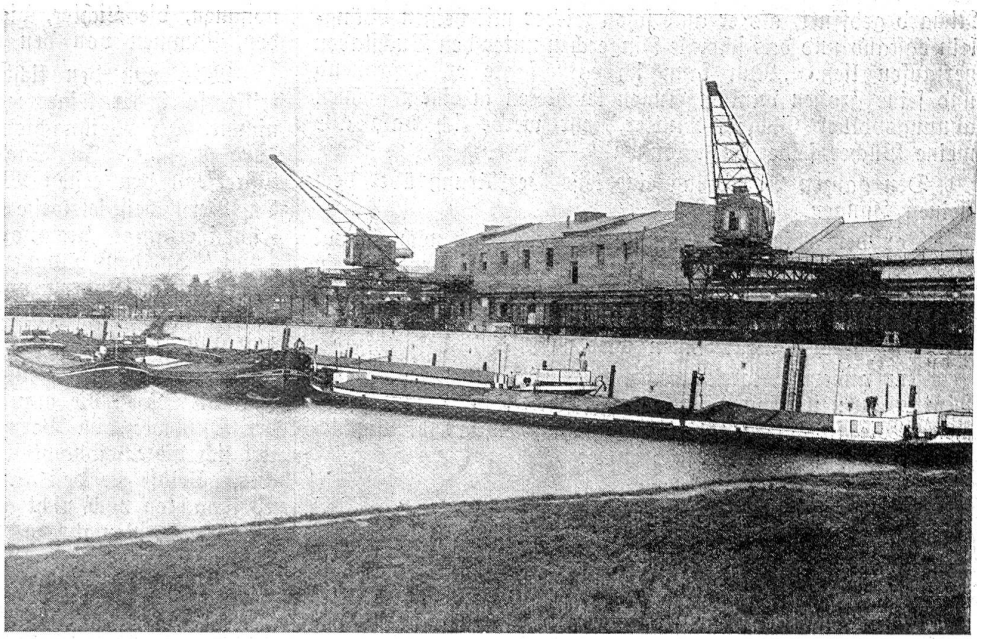
Sie verfügt auch schon über einen ansehnlichen Park von Schleppdampfern eigenen Besitzes. Unter schweizerischer Flagge fahren heute von Antwerpen bis Basel: der Dampfer „Schweiz" von 750 iPS., im Jahre 1919 erbaut, der Dampfer „Zürich", 900 iPS., von der Firma Escher, Wyß & Co. A.-G. auf der Schiffswerft von Buß A.-G. in Augst 1922 erstellt; ferner die Dampfer „Bern", das stärkste Schiff (1488 iPS., 1923), der Seitenraddampfer „Luzern" (1200 iPS., 1923) und das Schraubenboot „Unterwalden" (220 iPS., 1923). Die Schiffsnamen sind die der Kantone nach ihrem offiziellen Range. Beim Bau der Fahrzeuge mußte auf geringen Tiefgang und minimale Festhöhe über Wasser Bedacht genommen werden. Letztere ist durch die außerordentlich niedrig über dem Wasser liegenden Kehler Brükken bedingt, wo bei gewissen Wasserständen oft kaum mehr eine Lichtweite von vier Metern vorhanden ist. Bei der Durchfahrt unter den Brücken werden natürlich die Kamine gekippt.

Zu diesem Dampferpark erwarb sich die Unternehmung eine Reihe von Schleppkähnen. Seit dem Herbst 1921 hat ihr die Maschinenfabrik Buß A.-G. in ihrer Werft oberhalb der Schleuse in Augst acht Kähne von je zirka



Die Kähne „Linth" und „Töß" auf der Schiffswerft der Firma Buß A.-G. in Augst.

850 Tonnen Tragfähigkeit geliefert: die „Birs", die „Wiese", die „Sissel", die „Ergolz", die „Glatt", die „Töß", die „Limmat"; alle Rheinkähne sind nach schweizerischen Flüssen benannt. Zwei im Bau befindliche etwas größere Kähne werden „Rabiusa" und „Tamina" heißen. Diese genannten Kähne genügen lange nicht zur Bewältigung des gegenwärtigen Verkehrs; eine große Zahl von Fahrzeugen muß noch dazu gemietet werden. Im Jahre 1923 wurde das in Mannheim erbaute Kranschiff „St. Gotthard" in Betrieb gesetzt; es ist in erster Linie dafür bestimmt, die Ware von einem Rheinschiff ins andere zu überladen, dann z. B., wenn ein Schleppkahn zu tief geladen ist und darum „erleichtert" werden muß.

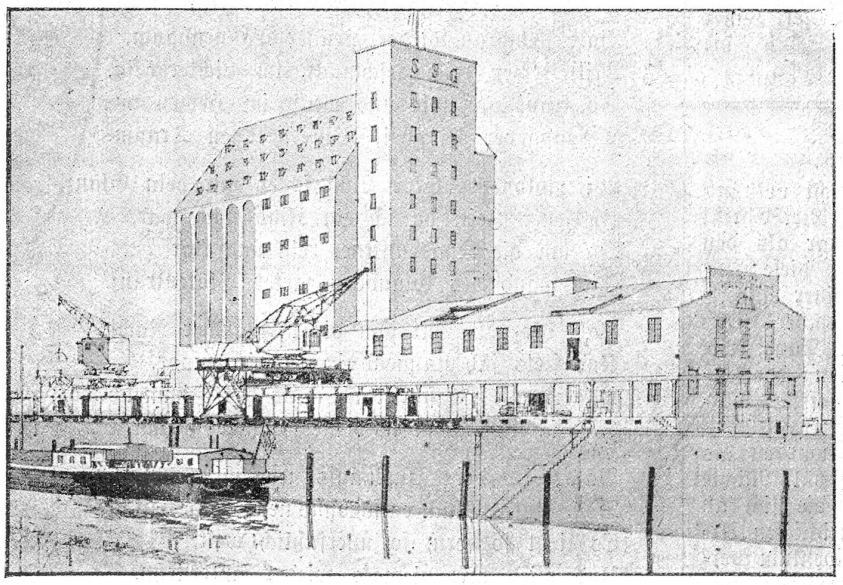


Die Umschlagseinrichtungen und das Lagerhaus der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft im Rheinhafen Kleinhüningen.

Ihre erste eigene Landumschlagsanlage hat die Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Basel, im Rheinhafen Kleinhüningen errichtet, wo sie sich ein Hafenareal von 5000 Quadratmetern erworben hat. Hier hat sie eine Werfthalle und zwei Krane erstellt. Ihr Lagerhaus bietet Raum zum Einlagern von 200 Tonnen Sackgütern und beherbergt die Bureaux der Firma. Anschließend an das Lagerhaus wird zurzeit ein Getreidesilo gebaut. Die Anlage, die zur Aufnahme von 10,000 Tonnen losem Getreide eingerichtet ist, wird nach ihrer Fertigstellung den größten Getreidespeicher der Schweiz darstellen.

Auf dem gleichen Areal steht auch schon ein Lagerschuppen der Union-Briketts-Importgesellschaft in Zürich, berechnet zur Aufnahme von zirka 8000 Tonnen Briketts.

Der von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft im Verlaufe der letzten Jahre bewältigte Verkehr beziffert sich auf jährlich 400,000 bis 500,000 Tonnen, wovon zirka zwei Drittel auf Schweizer Transporte entfallen. Der größte Teil der Schweizer Importe, die den Rheinweg wählen, wird heute durch die Schweizer Reederei besorgt.



Die Gesamtansicht der Anlagen der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft nach Fertigstellung des im Bau begriffenen Getreidesilos im Rheinhafen Kleinhüningen.

Das Leseblättchen.*)

Von Johanna Siebel.

Einige Wochen, nachdem der kleine Bubi Richard in die Schule gekommen war, trat er zu seiner Mutter ins Zimmer mit einem Gesichtchen, das förmlich verklärt erschien vor Wichtigkeit und Glück: „Mutter", rief er, „wir haben eine Hausaufgabe, zum erstenmal haben wir ein Leseblättchen und eine Hausaufgabe! Gell, Mutter, das freut dich! Gell, das ist wunderschön!" Und mit weichen Fingerchen drehte er der Mutter Antlitz zu sich hin. Mit strahlenden Augen holte alsdann der kleine Junge aus seiner Schulmappe das Leseblättchen, hielt es wie eine Kostbarkeit der Mutter vor das Gesicht und sagte mit tiefem, seligem Aufatmen: „Nun fangen wir endlich an zu lernen, das haben wir heute von der Lehrerin bekommen; das muß ich alleine lesen. Niemand darf mich stören. Es ist sehr wichtig. Hörst du, Peter?" Bittend und befehlend zugleich wandte er sich an seinen kleinen dreijährigen Bruder.

Peter nickte; er war mit Richard ganz durchdrungen von der Wichtigkeit des Ereignisses und der Größe dieses Augenblicks. Immerhin betrachtete ihn sein Bruder einigermaßen mißtrauisch und sagte mit dringlicher und ein wenig überlegener Stimme: „Mutter, ich glaube, es ist bei solchen Aufgaben am besten, wenn ich mich im Kinderzimmer einschließe, sonst läßt mich der Peter doch nicht in Ruhe; er muß mir ja immer alles nachmachen, obwohl er keine Ahnung davon hat!"

Das köstliche Leseblättchen vorsichtig vor sich hin haltend, ging Richard in das anliegende Kinderzimmer und schob den Riegel. Und nicht lange währte es, so klang es in langgezogenen Tönen und abgesetzten Silben durch die verschlossene Türe:

„Ei—ne Gei—ge
Fi—fa—fum
Ri—ra—rum
Fa—ri fa—ra fa—rum
Ei—ne fei—ne Gei—ge".

Die Mutter lauschte, und nach einer Weile pochte sie an die Türe. Kaum hatte

*) Aus „Johanna Siebel, Das Freudengärtlein", Verlag Orell Füßli, Zürich. (Siehe Buchbesprechung.)