

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 1

Artikel: Von der Baseler "Schifflande" zum Rheinhafen der Grossschiffahrt
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40912>

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: 14.01.2026

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

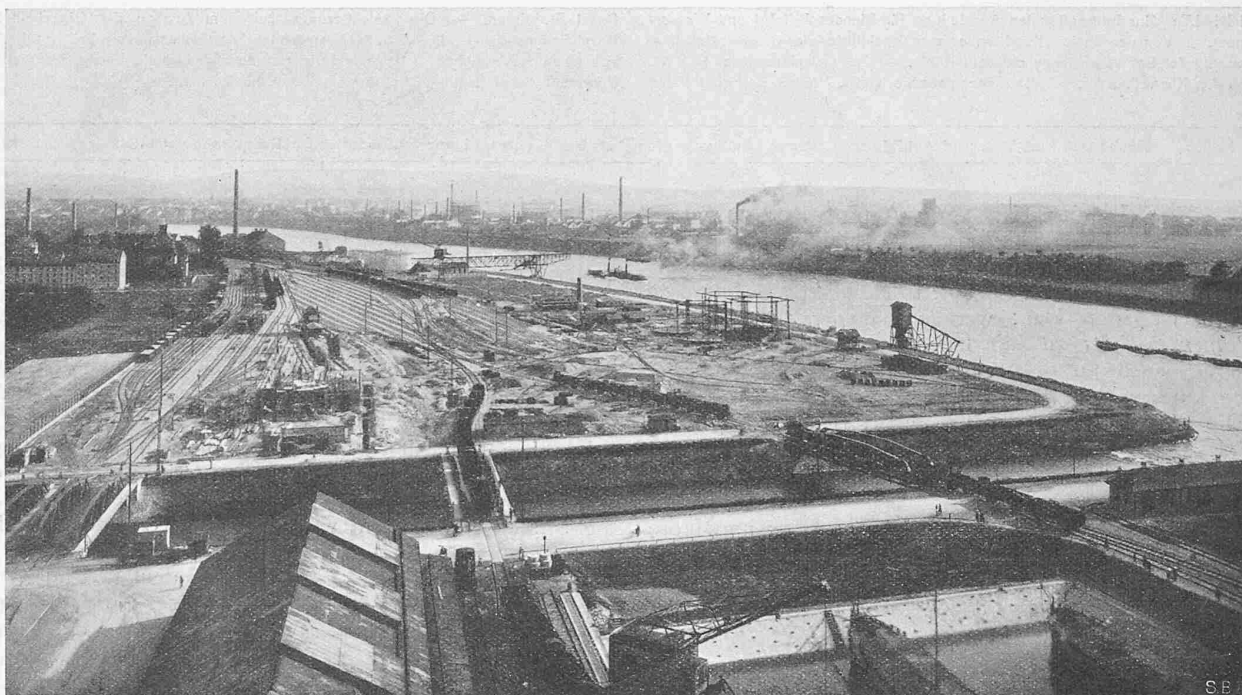


Abb. 6 Blick südwärts vom Getreidesilogeäude der „S.S.G.“ über den nahezu vollendeten Hafenbahnhof Kleinhüningen.

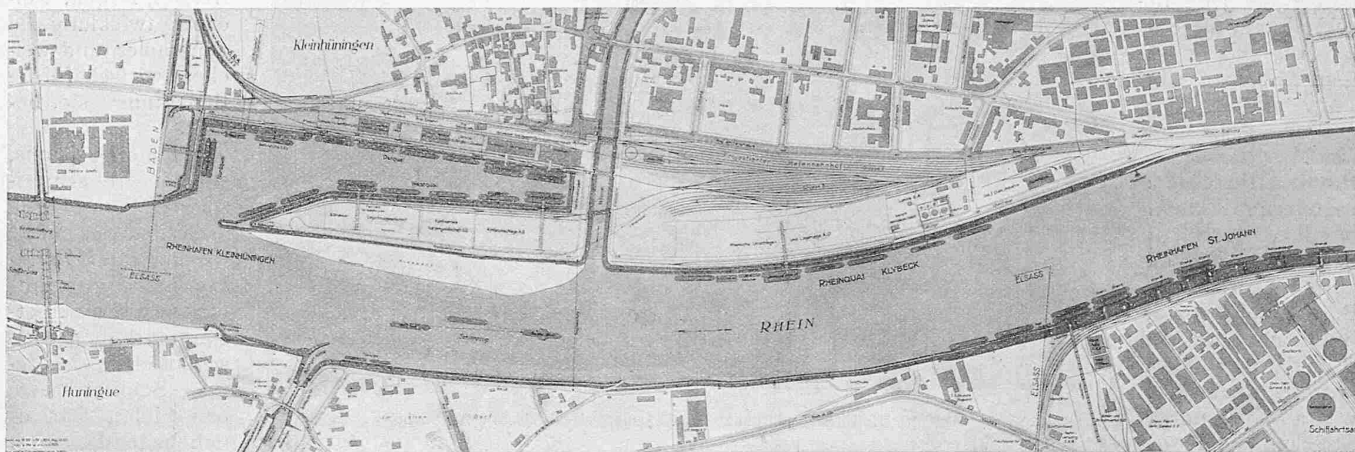


Abb. 3. Uebersichtsplan der Basler Rheinhafenanlagen in Kleinhüningen, am Klybeck- und am St. Johann-Ufer. Masstab 1:12500.

Von der Basler „Schifflände“ zum Rheinhafen der Grossschifffahrt.

Beim heutigen Anlass, da Basel durch seine Ausstellung die vorläufige Vollendung seiner Rheinhafenanlagen markiert, mag es auch uns, als technisch-wissenschaftlichem Fachblatt des S. I. A. gestattet sein, nochmals einen kurzen Rückblick zu werfen auf das auf vorliegendem Gebiet bisher Erreichte. Das Bild auf vorstehender Seite stammt aus der vergangenen „guten alten“ Zeit; wer hätte noch vor 20 Jahren an seine Wiedererweckung geglaubt? Einer sicher: Ing. Rudolf Gelpke. Sein Glaube, seine zähe Ausdauer haben ihn letzten Endes seinem Ziele, der Schweiz ihren Wasserweg zum Meere zurückzuerobern¹⁾, in so erstaunlich hohem Masse näher gebracht, wie es die hier gezeigten Pläne und Bilder vor Augen führen. Dabei treten Fragen der technischen Lösung in den Hintergrund, denn das *Wesentliche*,

seine Forderung der Regulierung zwecks Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins, hat er durchgesetzt; wie Mancher wäre dankbar, vom Gewollten auch nur annähernd so viel erreicht zu haben, wie es ihm vergönnt war. Wir können daher nicht umhin, die nachfolgenden Darlegungen mit dem Ausdruck der Anerkennung an den Vorkämpfer der Rheinschifffahrt einzuleiten.

Es kann hier nicht unsere Aufgabe sein, die vielgestaltigen Anlagen im Einzelnen zu beschreiben; zum Teil ist es schon geschehen, insofern als die bauliche Ausführung ziemlich genau den Entwürfen entspricht. Aus allerjüngster Zeit stammen die Aufnahmen der Abb. 5 und 6, während die neue „Schifflände“ (Abb. 2, Seite 1) erst dieser Tage vollendet worden ist. Bezüglich der Fahrwasserverhältnisse zeigen wir in Abb. 7 nochmals die wesentlichen Verbesserungen, die der Rückstau von Kembs für die Basler Schifffahrt bewirken wird. Im übrigen mögen die Bilder sprechen, besser noch die Besichtigung der Anlagen, die für die Ausstellungsbesucher besonders erleichtert worden ist. Eigens hierzu hat man die Terrasse des Silogeäudes der S. S. G., das sich rd. 50 m über den Rhein erhebt, durch

¹⁾ Vergl. R. Gelpke in „S. B. Z.“ vom 25. Febr. 1905 und 17. Febr. 1906. — Bezüglich unserer seitherigen wiederholten Berichte (vergl. deren Aufzählung in „S. B. Z.“ Bd. 79, S. 50, vom 28. Jan. 1922) sei hier nur verwiesen auf die Ausführungen über Entwicklung und Aussichten der Rheinschifffahrt nach Basel von Dir. L. Groschupf in „S. B. Z.“ Bd. 82, S. 243 bis 272 (Nov. 1923); ferner die eingehende Beschreibung des Ausbauprojektes der Rheinhafenanlagen in „S. B. Z.“ Bd. 85, Nr. 11 (14. März 1925).

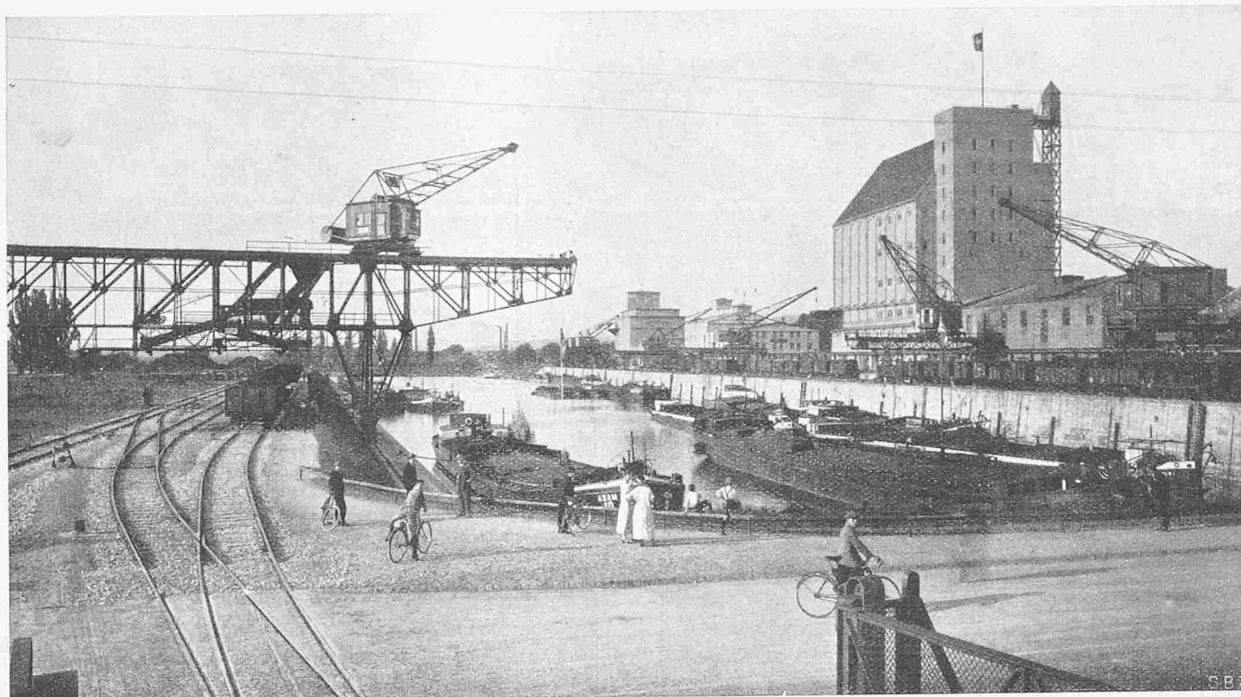


Abb. 5. Blick nordwärts auf den Ostquai mit den Lagerhäusern der „S. S. G.“, der „Rhenus“ A.-G. und der „Neptun“ A.-G.

DER HEUTIGE AUSBAU DES BASLER RHEINHAFENS KLEINHÜNINGEN.

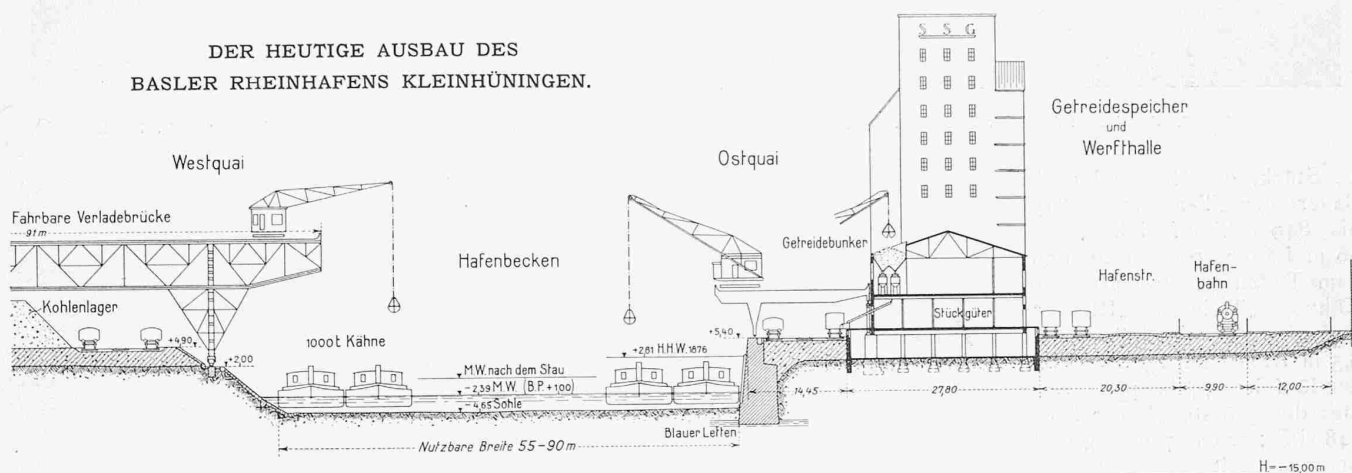


Abb. 4. Schnitt durch das erste Hafenbecken Kleinhüningen und die „Werfthalle“ der Schweizer. Schlepsschiffahrts-Genossenschaft. — 1:1000.

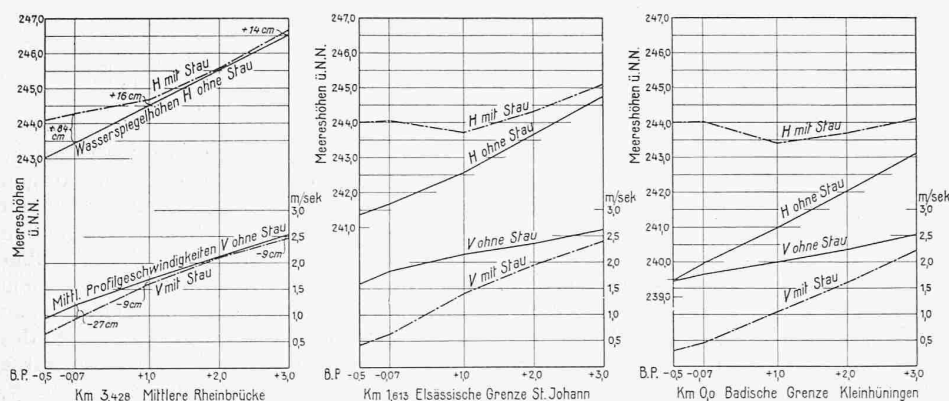


Abb. 7. Wasserspiegelhöhen H und mittlere Wassergeschwindigkeiten V in Funktion des Pegelstandes für drei Stellen der baselstädtischen Staustrecke des projektierten Kraftwerks Kembs.

einen landseitig provisorisch angebauten Aufzugturm zugänglich gemacht (in Abb. 5 rechts zu erkennen). Im Hintergrund sieht man die Lagerhäuser der Basler Reedereien „Rhenus“ und „Neptun“. Auf Abb. 6 bemerkt man im Vordergrund die Dachluken der S. S. G.-„Werfthalle“ (Ge-

treidebunker), dann, jenseits des Flusses „Wiese“, den Hafenbahnhof, der, wie die Anlagen am Klybeckufer, seiner Vollendung entgegengeht. Ganz im Hintergrund sind noch die grossen hellen Benzin-Zisternen der „Lumina“ A.-G. wahrnehmbar, in die das in besonders Tankschiffen angeschleppte Benzin u. dergl. übergepumpt wird. Auf dem Rheine selbst endlich erscheint ein Raddampfer mit einem grossen Kahn im Anhang. Diese paar Andeutungen mögen hinsichtlich der Hafenanlagen fürs erste genügen um zu zeigen, dass sich hier schon ein recht reger Betrieb entwickelt hat, in dem neben beträchtlichen öffentlichen Mitteln von Bund und Kanton sehr ansehnliche Privatkapitalbeträge investiert sind.

Nicht minder stattlich hat sich die *schweizerische Rheinflotte* entwickelt, von der die Seiten 4 und 5 einige Typen zeigen. An Kähnen besitzt die S. S. G. nunmehr

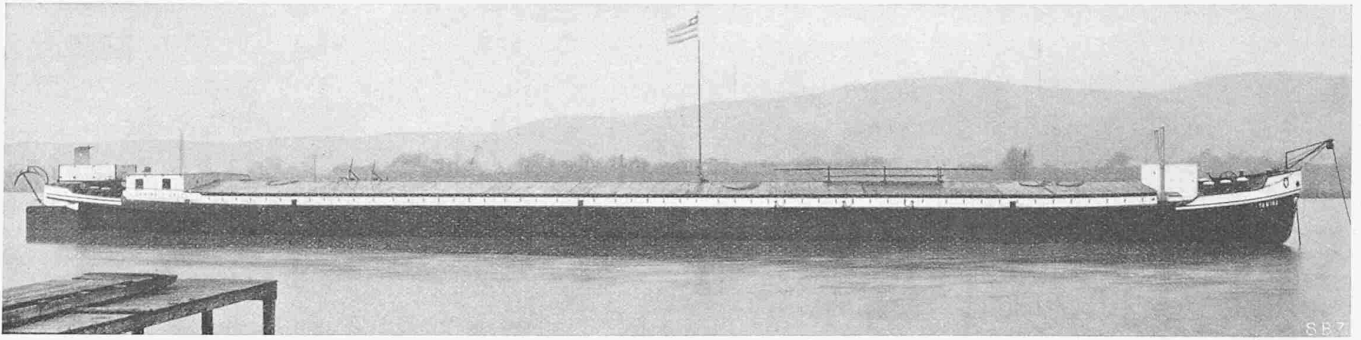


Abb. 8. Rheinkahn „Tamina“ für 844 t Tragfähigkeit. Gebaut von Buss A.-G. in Augst für die „S. S. G.“ Basel.

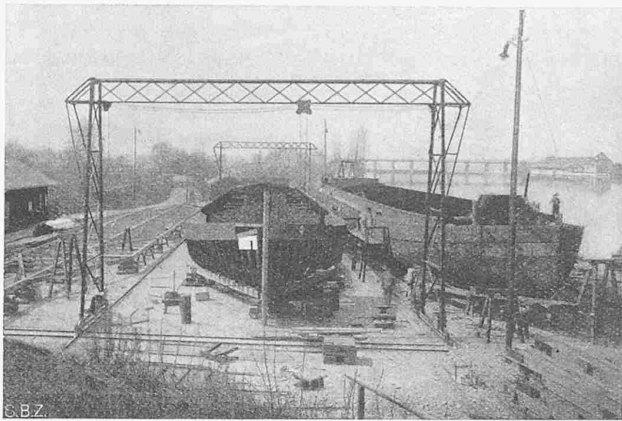


Abb. 9. Schiffswerft Augst der Buss A.-G., Basel.

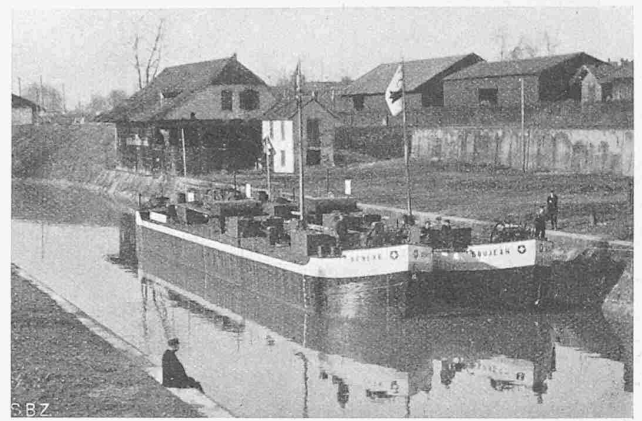


Abb. 10. Benzin-Kähne für 240 t der „Lumina“ A.-G., Basel.

14 Stück, die Mehrzahl nach Bauart der „Tamina“ mit 813 bis 849 t Tragfähigkeit, bei 66 m Länge, 9 m Breite und 2 m Tiefgang; drei grössere Kähne, „Ticino“, „Rhone“ und „Aare“, von rd. 80 m auf 9,5 m tragen bis 1368 t. Von den fünf Schleppdampfern verfügt der grösste „Bern“ über 1480 PS; er ist 77 m lang und 21,15 m breit. Einen weitem besondern Typ stellen die Benzintransport - Kanalschiffe der „Lumina“ A.-G. dar, die mit 38,35 m Länge bei 5,0 m Breite und 240 t Tragfähigkeit dazu bestimmt sind, sowohl den Rhein wie, von Strassburg aufwärts, auch den Rhein-Rhone- und Hüniger-Kanal zu befahren. Diese in Abbildung 10 gezeigten Tankschiffe sind mittels elektrischer Schweissung auf der Augster Werft der Buss A.-G. (Abb. 9) erbaut worden und im Januar d. J. von Stapel gelaufen.

Im Zusammenhang mit diesen Kanalkähnen, bezw. mit der auch für andere Transporte als zweckmässig erprobten Route Strassburg-Basel über den Hüniger-Kanal sei im „Vogel Gryf“ ein weiterer neuer Schiffstyp (Abb. 11) gezeigt. Die Bauaufgabe sah ein Schleppboot von rd. 200 PS vor, das bei einem Tiefgang von nur 75 cm die Durchführung kleinerer Schleppleistungen im Gebiete des Basler Hafens wie auf dem französischen Kanalnetz übernehmen und gleichzeitig auch Schleppzüge auf dem Rheine zu Tal führen sollte. Um die zeitweilige Verwendung des Bootes in andern Gewässern zu ermöglichen, mussten die Schiffsabmessungen und die Höhe über Wasser den Schleusenbreiten und Brückenhöhen der französischen Kanäle angepasst werden.

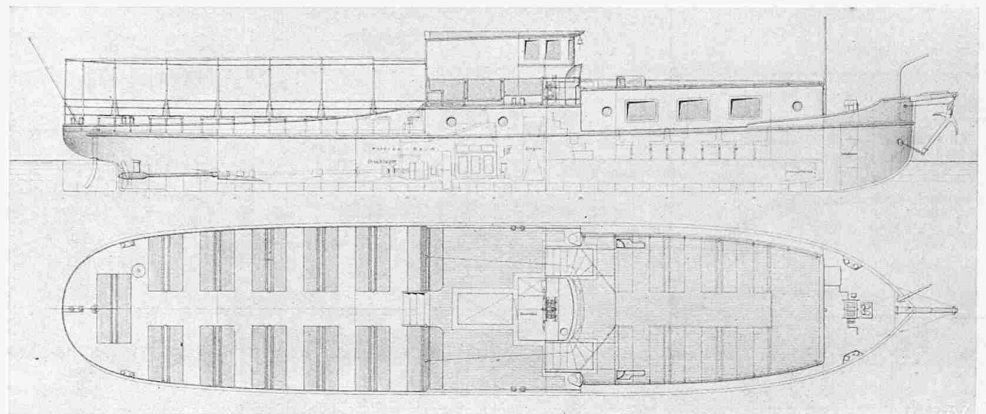


Abb. 11. Doppelschrauben-Diesel-Schlepper „Vogel Gryf“ der „Basler Rheinschiffahrts A.-G.“ für 180 PS_e und nur 0,75 m Tiefgang für Schleppdienst im Basler Hafengebiet und Personenbeförderung. — Masstab 1 : 200.
Nach Entwurf von Ing. Ad. J. Ryniker (Basel) erbaut 1926 durch die Rheinwerft Walsum der G. H. H.

Die Bearbeitung der einschlägigen Projekte wurde dem Ingenieurbureau Adolf J. Ryniker in Basel übertragen und führte, gestützt auch auf die guten Erfahrungen mit dem Motor-Passagierboot „Rheinfelden“¹⁾ zu folgenden Entschliessungen und Schiffsabmessungen: Länge über Alles 24,50 m, Breite 4,8 m, Seitenhöhe 1,7 m, über dem Motorenraum 2,40 m, Schlepptiefgang 0,75 m, höchste Höhe über der Wasserlinie 3,20 m. Die Raumeinteilung des Bootes ist aus der Zeichnung ersichtlich. Eine versenkte Vorderkajüte umfasst den Mannschaftsraum, eine Pantry, einen verschliessbaren Bureauraum und zwei W. C. An diese Kajüte schliesst der Maschinenraum an, der die beiden Hauptmotoren, kompressorlose Dreizylinder-Viertakt-Dieselmotoren von je 90 PS_e der M. A. N., mit Wendegetriebe, zwei Brennstoffgefässe von 2000 kg Inhalt, die Hilfsmaschinen zur elektrischen Beleuchtung und zur Beschaffung der notwendigen Anlassluft enthält. Der Raum hinter der

¹⁾ Beschrieben in „S. B. Z.“ Bd. 86, Seite 222 (31. Okt. 1925).

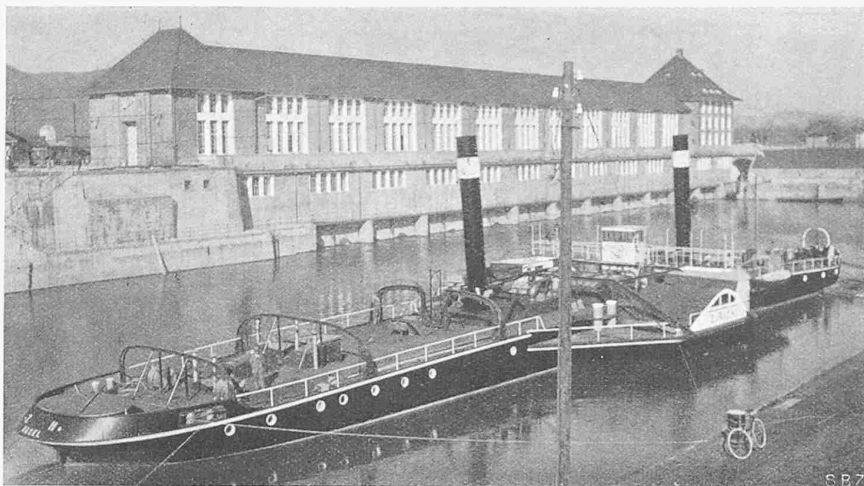


Abb. 12. Turbinen-Schleppdampfer „Zürich“ der „S. S. G.“ Basel. Entwurf und maschinelle Ausrüstung von Escher Wyss & Cie., Zürich. — Maschinenstärke 1100 PSi.

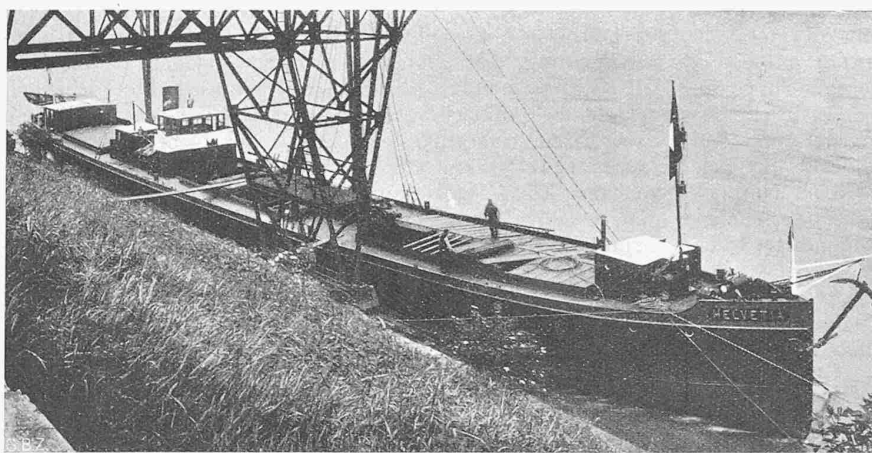


Abb. 13. Eilgüter-Dieselmotorboot „Helvetia“ der Schiffsagentur „Roba“ A.-G., Basel. Länge 62 m, Breite 7,07 m, Tragfähigkeit 685 t. Zwei Deutzer-Dieselmotoren zu je 200/220 PS.

bekannten Rheinwerft Walsum der Gutehoffnungshütte übertragen und in erstaunlich kurzer Zeit durchgeführt; das eigenartige Boot soll in den ersten Tagen des Monats Juli in Basel ein treffen und während der Ausstellung im Betriebe vorgeführt werden. Wir behalten uns vor, auf diese, angesichts des geringen Tiefgangs bemerkenswerte Neukonstruktion nach ihrer Erprobung näher einzugehen.

Nachdem die maschinelle Einrichtung des Turbinendampfers „Zürich“, dessen Schale ebenfalls auf der Buss-Werft erstand, bereits in Band 79, Seite 225 (vom 29. April 1922) eingehend beschrieben worden ist, gibt Abb. 12 hier zu weiteren Bemerkungen keinen Anlass. Dagegen führen wir in Abbildung 13 als letzte Neuheit der Basler Rheinflotte das von Chr. Ruthof (Mainz-Kastel) gebaute, mit zwei Deutzer-Dieselmotoren zu je 200/220 PS ausgerüstete Eilgüterboot „Helvetia“ der Basler Schiffsagentsur „Roba“ A.-G. (in Verbindung mit der Rotterdamer Reederei v./h. J. H. Koenigsfeld) vor, das Mitte Mai d. J. zum ersten Mal am St. Johann-Rheinufer anlegte. Es ist 62 m lang, 7,07 m breit und verfügt über eine Tragfähigkeit von 685 t. Im Verein mit seinem Schwesterschiff „Westphalia“ der gleichen Reederei wird dieses sehr bewegliche und entsprechend leistungsfähige Motorboot dem *Stückgüter-Eilverkehr* zwischen Basel und den Mittelrhein-Stationen bzw. Rotterdam dienen, wodurch der Rheinschiffahrt neben ihrem hauptsächlichlichen Wirkungsfeld, der Massengüterförderung, ein weiteres Gebiet erschlossen wird.

Von solchen Eilgüterbooten hat auch die Transportgesellschaft „Rhenus“ in Basel eine Serie von sechs Stück auf der Walsum-Werft der G. H. H. in Auftrag gegeben, als deren erstes „Jupiter“ mit rd. 700 t Nutzlast-Tragfähigkeit sich bereits im Dienst in jeder Hinsicht bestens bewährt hat. Abbildung 14 auf Seite 6 zeigt dieses stattliche Rheinschiff, das demnächst hier näher beschrieben werden soll. C. J.

Maschine dient der Aufnahme einer Trossenwinde und der Akkumulatorenbatterien.

Da bei besonderen Gelegenheiten das Boot auch zur Personenbeförderung geeignet sein soll, wurde eine leicht aufsetzbare Bestuhlung vorgesehen; unsere Zeichnung zeigt den „Vogel Gryf“ als Passagierboot. Der Bau wurde der

Basel eine Serie von sechs Stück auf der Walsum-Werft der G. H. H. in Auftrag gegeben, als deren erstes „Jupiter“ mit rd. 700 t Nutzlast-Tragfähigkeit sich bereits im Dienst in jeder Hinsicht bestens bewährt hat. Abbildung 14 auf Seite 6 zeigt dieses stattliche Rheinschiff, das demnächst hier näher beschrieben werden soll. C. J.

Die Bedeutung der Schweizerflagge auf dem Rhein.

[Vorbemerkung der Redaktion: Sahen wir uns bis vor wenigen Jahren veranlasst, in technisch-wirtschaftlicher Hinsicht unsachlichen Uebertreibungen unserer Binnenschiffahrtsfreunde gelegentlich entgegenzutreten, so liegt heute der Fall fast umgekehrt. Die gegenwärtige allgemeine Wirtschaftskrisis und andere Kriegsfolgen wirken sich auch auf die Rheinschiffahrt so nachteilig aus, dass der Fernerstehende geneigt ist, die bezüglichlichen schweizerischen Bestrebungen als volkswirtschaftlich verfehlt anzusehen. Um solcher irriger Beurteilung entgegenzutreten, bringen wir nachfolgend die auf jahrelanger praktischer Erfahrung beruhende Ansicht massgebendster schweizerischer Rheinfracht-Geber und -Nehmer zum Ausdruck, die wir um eine gemeinsame und deshalb ohne Namenszeichnung erscheinende Äusserung ersucht haben.]

Der Umstand, das seit einiger Zeit hinsichtlich der Aussichten unserer Rheinschiffahrt da und dort Besorgnisse laut werden, gibt Veranlassung, die Frage der Bedeutung der Schweizer Flagge auf dem Rhein einmal kurz zu beleuchten. Dabei verfolgen wir nicht den Zweck auf die rechtliche Seite der als Nationalitätszeichen verwendeten

Flagge einzugehen; wir erachten es vielmehr als wertvoll zu untersuchen, inwiefern die Schweiz am Rheinverkehr und im Zusammenhang damit an der tatsächlichen Förderung des Schiffstransportes bis Basel praktischen Anteil nimmt. Ferner scheint es auch notwendig sich darüber klar zu werden, ob die Bestrebungen einer nationalen Schiffsverkehrsorganisation, ja der schweizerischen Rheinschiffahrtsbestrebungen überhaupt *volkswirtschaftlich* berechtigt sind und ob die schweizerische Rheinschiffahrt Aussicht hat, im Wettkampf mit Unternehmungen der seit Menschen-gedenken im Rheinverkehr arbeitenden übrigen Uferstaaten erfolgreich bestehen zu können.

Die Wesenseigenart der Schiffsverfrachtung auf dem Rhein liegt, im Gegensatz zur Eisenbahn, in der *privatwirtschaftlichen* Einstellung der gesamten Transportorganisation. Der Benützer der Wasserstrasse ist hinsichtlich der Wahl des Transportführers völlig *frei*, was zur Folge hat, dass durch den Wettbewerb der nach Ladung suchenden Schiffsverkehrsunternehmen die Frachten fortwährenden Schwankungen unterworfen sind. Innerhalb der Reedereien hat im Laufe der Jahre insofern eine gewisse Arbeits-

INHALT: Zur Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung. — Von der Basler „Schiffände“ zum Rheinhafen der Grossschifffahrt. — Die Bedeutung der Schweizerflagge auf dem Rhein. — Das Getreidesilo der S. S. G. im Rheinhafen Kleinhüningen. — Der pneumatische Getreideheber im Rheinhafen

Basel-St. Johann. — Die Projektierungsarbeit zum Ausbau der Oberrheinstrecke Basel-Bodensee. — Die S. I. A.-Normen für Wassermessungen bei Durchführung von Abnahmeversuchen an Wasserkraftmaschinen. — Sondertagung der Weltkraft-Konferenz Basel 1226. — Literatur. — Vereinsnachrichten.

Band 88.

Nachdruck von Text und Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 1

Zur Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung.

Dass die Schweiz und ihre Nachbarländer heute mehr als je für den Ausbau der *Wasserkräfte* ein grosses Interesse bekunden, ist jedem klar; weniger dagegen, was sie mit der *Binnenschifffahrt* zu tun hat. Es scheint daher nicht überflüssig, auch an dieser Stelle den Zweck der Ausstellung kurz zu umschreiben.

Die Schweiz, als ausgesprochenes Binnenland, muss zur Stärkung ihrer wirtschaftlichen Unabhängigkeit vor allem darnach trachten, direkte und möglichst ungehinderte Zugänge zum Meere zu besitzen. Eine solche internationale Wasserstrasse ersten Ranges von Basel bis zum Meere ist der Rhein. Welche Entwicklung die Schifffahrt auf dem Rhein vom Meer bis hinauf nach Mannheim und Strassburg im Laufe der Zeiten erfahren hat, wird, besser als jede Beschreibung, die Basler Ausstellung zeigen. Ebenso wird dort, durch Pläne und anschauliche Modelle, das grosse Problem der Rheinregulierung erläutert werden, durch die der Strom auf der Strecke Strassburg-Basel (Istein) so hergerichtet werden soll, dass er gleichgut schiffbar wird, wie auf den untern Strecken. Ist die Regulierung einmal durchgeführt, so wird die Schweiz von Basel aus durch einen leistungsfähigen Wasserweg mit der Nordsee verbunden sein.

Unser Land besitzt aber noch weitere Interessen an der Binnenschifffahrt und wird in den nächsten Jahren damit zusammenhängende Probleme zu behandeln haben. So bildet der Ausbau des Rheins zur Schifffahrtstrasse von Basel nach dem Bodensee das aktuellste dieser Probleme.

Das Verständnis für die wirtschaftliche Bedeutung dieser Verbindungen soll durch die Ausstellung geweckt und gefördert werden.

Aber auch von andern Schifffahrtswegen durch die Schweiz oder in die Schweiz hinein ist in den letzten Jahren bei uns des öftern geredet und geschrieben worden.

Ich erwähne das sehr grosszügige Projekt einer Verbindung des Rheins mit dem Genfersee über Koblenz-Aare, Bieler- und Neuenburgersee, dessen Verwirklichung zwar wohl erhebliche Schwierigkeiten bieten wird. Dann ist auch schon der Anschluss des Zürichses an den Rhein geplant worden. Ich glaube jedoch, dass unserer Zeit allzu sehr vorauseilende Projekte der Verwirklichung der auf soliden und realen Grundlagen beruhenden aktuellen Aufgaben geschadet haben. Es ist also nötig, dass dem Schweizervolk einmal in ernster Weise gezeigt wird, was die Binnenschifffahrt, in wirtschaftlichen Grenzen gehalten,

für unser Land bedeutet. Und in dieser Hinsicht werden uns an der Ausstellung die Länder, die seit Jahrzehnten und sogar Jahrhunderten Binnenschifffahrt betreiben, zeigen, welche Entwicklung sie genommen und welche wirtschaftliche Bedeutung sie besitzt.

Da nun bei uns, sobald wir schweizerische Wasserläufe schiffbar machen wollen, die *Wasserkraftnutzung* eigentlich die Voraussetzung für einen wirtschaftlich begründeten Schifffahrtsbau bildet, war es naheliegend, auch die Wasserkraftnutzung in die Ausstellung einzubeziehen. Sie ist heute in vielen Ländern aktuell, und die Ingenieure wetteifern miteinander, die Wasserkräfte immer grosszügiger und rationeller auszubauen. Auch unsere Ingenieure werden aus der Ausstellung in zweifacher Hinsicht Nutzen ziehen können, einmal dadurch, dass sie in konzentrierter Weise einen klaren Ueberblick

erhalten über das, was in andern Ländern gearbeitet und geleistet wird, und dann auch dadurch, dass sie Gelegenheit bekommen, dem Ausland, das ein grosses Interesse für diese Ausstellung bekundet, zu zeigen, was sie selbst zu schaffen in der Lage sind. Muss doch gerade auch die geistige Arbeit des schweizerischen Ingenieurs heute mehr als je „exportiert“ werden.

E. Payot.



Abb. 1. Die Basler Schifflände vor 80 Jahren. Nach einem alten Stich.

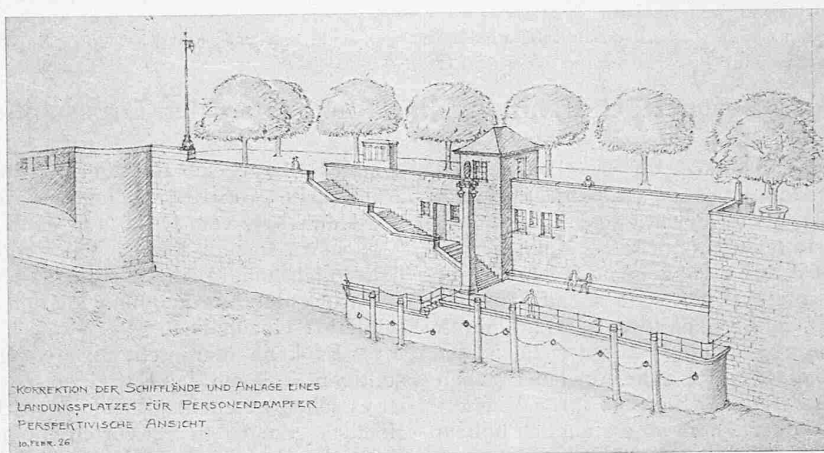


Abb. 2. Die neue Schifflände an der mittlern Rheinbrücke in Basel.

teilung Platz gegriffen, als die einzelnen Unternehmungen sich im allgemeinen auf gewisse Arbeitsgebiete beschränken. So finden wir Reedereien, die ihren Schiffsraum vorwiegend für bestimmte Güter, wie vor allem Kohle oder Erze verwenden; dann machen sich Spezialisierungen geltend hinsichtlich der als Arbeitsfeld erwählten für die Zu- und Abfuhr von Gütern in Frage kommenden Gebiete. Dem gewählten Arbeitsgebiet passt sich vielfach auch die Ausrüstung mit Schiffsmaterial und Landanlagen an.

Schon bald nachdem die Entwicklungsmöglichkeit der Schifffahrt nach Basel offenkundig geworden war, wurde in schweizerischen Wirtschaftskreisen der Wunsch wach, eine nationale Schifffahrtsunternehmung ins Leben zu rufen. Zu diesem Zwecke wurden in den Jahren 1913/14 mit einem oberrheinischen Schifffahrtskonzern Verhandlungen zur Gründung einer neuen Reederei eingeleitet; der Ausbruch des Weltkrieges verhinderte jedoch die Gründung der geplanten Gesellschaft. Nach Friedensschluss sah sich die Schweiz infolge der politischen Umgestaltung am Rhein im Hinblick auf die Beteiligung am Rheinverkehr vor veränderte Verhältnisse gestellt. Das Bedürfnis, über eine eigene Reederei-Organisation zu verfügen, war indessen keineswegs verringert; im Gegenteil: die während des Weltkrieges ausserordentlich erschwerte Landesversorgung hatte im Laufe der Jahre den Wunsch nach einer schweizerischen Rheinschifffahrts-Organisation umso nachdrücklicher gestaltet.

Auch die durch den Friedensschluss der Schweiz in der Rheinzentralkommission eingeräumte Stellung als *Rheinuferstaat* trug dazu bei, dass die an der Gründung einer schweizerischen Reederei interessierten Kreise notgedrungenerweise die Absicht einer Anlehnung an eine schon bestehende ausländische Schifffahrtsunternehmung aufgaben. Die Gründung der schweizerischen Rheinschifffahrtsgesellschaft erfolgte auf die Initiative des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein zu Anfang 1919 unter der Bezeichnung: „*Schweizer Schleppschifffahrts-Genossenschaft*“.

Die Aufbringung der nötigen Kapitalien erfolgte einmal durch die an der Entwicklung der Rheinschifffahrt bis Basel interessierten Handels- und Industriekreise und dann durch die Mehrzahl der Kantone und anderer öffentlichen Unternehmen. Wenn auch anderwärts die Beteiligung des Staates an Rheinschifffahrts-Unternehmungen durchaus keine Seltenheit darstellt, so bedeutet die Zusammensetzung der schweizerischen Reederei insofern auf dem Rhein eine Ausnahme, als die *Zusammenfassung der Rheinschifffahrts-Interessen* der führenden Industrie- und Handelsfirmen eines nationalen Wirtschaftsgebietes anderswo nirgends verwirklicht ist. Der erwähnte Zusammenschluss erwies sich als unumgänglich, um bei der Schwierigkeit der dem Unternehmen gestellten Aufgabe von vornherein jede Zersplitterung der Kräfte zu vermeiden, sowie auch, um auf die Frachtsätze sichernden Einfluss zu gewinnen.

Die Aufgaben der S. S. G. sind vielseitig. Sie können kurz zusammengefasst werden: Wahrung der schweizerischen Wirtschaftsinteressen auf dem Rhein und nachhaltigste praktische Entwicklung der Rheinschifffahrt nach Basel.

Diese Aufgabe stellte das schweizerische Unternehmen keineswegs in einen Gegensatz zu den andern im schweizerischen Rheinverkehr arbeitenden Reedereien. Die nationale Reederei sollte durch ihre Organisation bloss ein Werkzeug bilden, um einmal in Krisenzeiten dem Lande wenn irgend möglich die Rheinstrasse verfügbar zu halten, und dann durch ihre besonders auf die schweizerischen

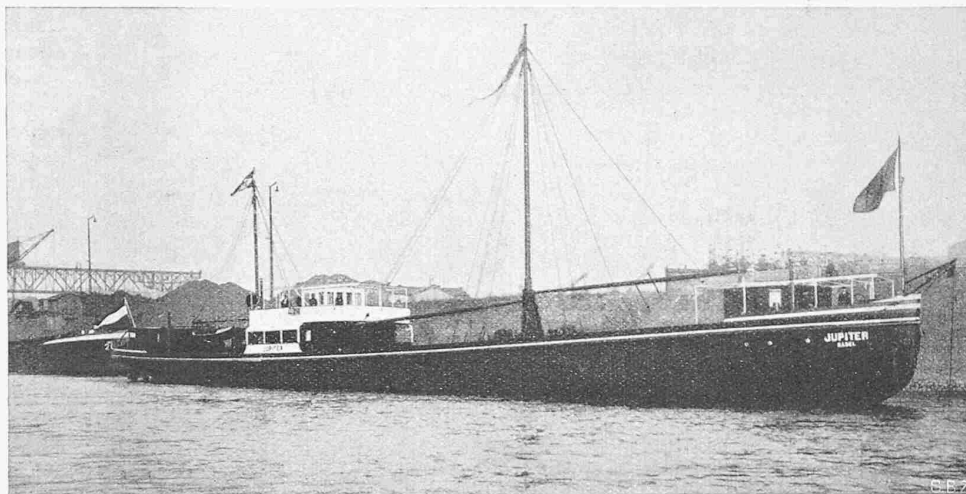


Abb. 14. Doppelschrauben-Dieselmotor-Eilgüterboot „Jupiter“ der „Rhenus“-Transportgesellschaft in Basel. Länge 67 m, Nutzlast 700 t. Maschinenstärke 2×240 PS_e, absolute Geschwindigkeit 16,6 km/h bei 2,2 m Tiefgang.

Verhältnisse eingestellte Tätigkeit die Vorteile der Rheinverfrachtung den weitesten Kreisen nutzbar zu machen. Die Wichtigkeit für die Schweiz, eine erhöhte Sicherheit bei Zeiten politischer oder wirtschaftlicher Verwicklungen zu besitzen, trat anlässlich der mit der Ruhrbesetzung des Jahres 1923 verknüpften Verkehrsschwierigkeiten deutlich zu Tage. Zur Ausgestaltung der Beziehungen mit den Hafenplätzen am Rhein sah sich die S. S. G. genötigt, durch Gründung von Tochterunternehmungen oder durch Beteiligung an ausländischen Gesellschaften ihr Tätigkeitsgebiet abzurunden. Alle diese Umstände tragen dazu bei, Beziehungen zwischen den Rheinuferstaaten und der Schweiz nachhaltig zu fördern, wobei es für unser Land von ausserordentlicher Wichtigkeit ist, dass sich auch Schweizer in den überaus manigfaltigen Fragen des Rheinverkehrs und der damit verbundenen Organisation praktisch auskennen.

Was die Förderung der Schifffahrt nach Basel anbetrifft, war man sich von Anfang an darüber klar, dass das beste Mittel, um der Idee der dauernden Gross-Schifffahrt zum Durchbruch zu verhelfen, in einer weitgehenden Steigerung des heute schon möglichen Güterverkehrs sowohl der Menge als auch der Art der zur Verladung gelangenden Waren nach bestehe. Die schweizerische Reederei muss namentlich auch dafür Gewähr bieten, dass die Schifffahrt nach Basel auch zu Zeiten, wo ein geringerer wirtschaftlicher Anreiz im Vergleich zu andern Beschäftigungsmöglichkeiten auf dem Rhein vorhanden war, keine Einbusse erleide. Angesichts der heute noch mit der Schifffahrt nach Basel verbundenen ausserordentlichen Risiken muss der Schiffsverkehr nach Basel von Konjunktur-Einwirkungen möglichst unabhängig gemacht werden. Eine, auch zur Alimentierung der S. B. B. erwünschte, ganz beträchtliche Steigerung der über Basel zur Verladung gelangenden Gütermengen wurde in den Nachkriegsjahren erreicht. Der von der schweizerischen Reederei befolgte Grundsatz, die Schifffahrt auf der Strecke von Strassburg nach Basel durchzuführen, wenn der Wasserstand dies nur irgendwie erlaubt, hatte zur Folge, dass der Schiffsverkehr bis Basel im Interesse der Benützer der Rheinstrasse in den letzten Jahren auch bei Wasserständen durchgeführt wurde, bei denen in der Vorkriegszeit die Baslerfahrt ruhte. Dass die mit der schweizerischen Reederei im friedlichen Wettbewerb stehenden übrigen am Schweizerverkehr beteiligten Schifffahrts-Unternehmungen sich dadurch ebenfalls zu einer Intensivierung ihrer Tätigkeit auf der Strecke oberhalb Strassburg veranlasst sahen, ist eine ausserordentlich erfreuliche Begleiterscheinung.

Die Steigerung des Verkehrs nach Basel erforderte eine verbesserte technische Ausrüstung der Reedereien, sowohl hinsichtlich der Schleppdampfer als auch des Kahnraumes. Die Beschaffung eines den Eigenarten der Schifffahrt