

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 13

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 21.02.2026

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

INHALT: Zur Entwicklung der Schifffahrt auf dem Oberrhein. — Rauhigkeits-Koeffizienten von ausgeführten Kanälen, im besondern von verkleideten und unverkleideten Stollen. — Wohnhaus an der Krähbühlstrasse, Zürich. — Von der Tagung des Schweiz. Werkbundes Zürich 1927. — Betriebsergebnisse mit elektrischen Lokomotiven bei den Schweizer. Bundesbahnen. — Finanz- und betriebswissenschaftlicher Kurs des S. I. A. — Mitteilungen: Die 54. Jahresversammlung des Schweizer. Vereins

für Gas- und Wasserfachmänner. Der Umbau der Transformatorenstation des Kraftwerks Moabit der Berliner Elektrizitätswerke. Ausstellung „Die Wohnung“, Stuttgart 1927. Der Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. Das moderne Wohnhaus, Ausstellung in Basel. Wasserwerk der Stadt Zürich. „Hafrafa“-Projekt-Ausstellung in Bern. Das neue Bundesgerichtsgebäude in Lausanne. — Nekrolog: Cl. Dauchy. S. Brütsch. Franz Lusser. — S. T. S.

## Zur Entwicklung der Schifffahrt auf dem Oberrhein.

Vor Jahresfrist hatten wir, anlässlich der Eröffnung der Basler Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung, über die Entwicklungsgeschichte der Schifffahrt auf dem Oberrhein bis und mit den heute bestehenden Basler Hafenanlagen eingehend berichtet<sup>1)</sup>. In der Folge erörterte der damalige technische Direktor der S. S. G., Schiffbau-Ingenieur Julius Ott, das schiffahrts-technische Problem Strassburg-Basel nach seiner nautischen Seite hin<sup>2)</sup>. Inzwischen hat der Sommer 1927 dem Basler Rheinhafen einen ganz ungeahnten Verkehr gebracht: Bereits am 8. September d. J. hatte der Jahres-Güterumschlag 500 000 t erreicht und seither überschritten. In ununterbrochenem, dreischichtigem Betrieb bewältigten dabei die Umschlags-Einrichtungen des Kleinhüniger Hafenbeckens im Mai und Juni d. J. monatlich 94,5 t/m Quailänge, eine ausserordentlich hohe Leistung. Anlässlich der General-Versammlung des „Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein“ in Basel orientierte nun am 10. September d. J. Dr. Nik. Jacquet, Direktor der S. S. G., in einem ausgezeichneten Vortrag, über die Umstände und Ursachen dieses Verkehrsaufschwunges und seine weitern Entwicklungsaussichten vor durchgeföhrter Rhein-Regulierung. In Anbetracht des gesamtschweizerischen Interesses am Gedeihen der Rheinschiffahrt geben wir im folgenden die Ausführungen von Dr. Jacquet nahezu ungekürzt wieder. Sie mögen nicht nur die Notwendigkeit der baldigen Durchführung der Niederwasser-Regulierung von neuem darthun, sondern sollen auch weitern Kreisen zeigen, dass die Schifffahrt auf dem Oberrhein nicht etwa eine wirtschaftliche Utopie, sondern tatsächlich lebenskräftig und damit wert ist, mit vereinten Kräften gefördert zu werden.

Dir. Jacquet begründete dies, nachdem er einleitend auf die diesjährige, aussergewöhnlich günstige Wasserführung des Rheins als selbstverständliche Voraussetzung hingewiesen hatte, wie folgt:

Wenn wir den eigentlichen Ursachen des Verkehrs-Aufschwunges der letzten Jahre nachgehen, so steht die *Fertigstellung des neuen Rheinhafens von Kleinhüningen in vorderster Linie*. Der Umstand, dass drei Reedereien, sowie eine grössere Anzahl von Kohlen- und Benzinimportfirmen durch Errichtung von Umschlags- und Lageranlagen geradezu darauf angewiesen sind, Schiffsgüter nach Basel zu ziehen, bildet unbestreitbar den wesentlichsten Antrieb für die Förderung des Wasserverkehrs. Das Interesse einer Reederei an der Durchführung eines Transportes ist erheblich grösser, wenn neben der Schifffahrt die Möglichkeit vorhanden ist, aus dem Umschlag des Gutes einen Nutzen zu ziehen. Im gleichen Sinne wirken die bestehenden Anlagen für den Umschlag und die Lagerung von Kohle und Benzin. Die Reedereien und die übrigen Hafenansiedler sehen sich durch ihre Verankerung mit dem Basler Hafen vor die Notwendigkeit gestellt, den Schiffsvverkehr nach Basel mit allen Mitteln zu erzwingen. Als zahlenmässiges Beispiel, wie der Bau des neuen Rheinhafens geradezu als Voraussetzung für die Heranziehung eines gesteigerten Verkehrs betrachtet werden muss, seien die Transporte von flüssigen Brennstoffen genannt. Während vor dem Jahre 1923 keinerlei Benzin oder Petroleum auf dem Wasserwege nach Basel gelangte, war durch die Errichtung von Tankanlagen die Möglichkeit zum Bezug dieser Güter gegeben. Inzwischen

sind die Transporte von flüssigen Brennstoffen in stetem Wachsen begriffen und erreichten im laufenden Jahre bereits die Menge von 27 000 t.

Als nächst wichtige, die Entwicklung der Schifffahrt nach Basel fördernde Tatsache muss die *Anpassung der technischen Ausrüstung der Reedereien an die besondern Bedürfnisse der Baslerfahrt* betrachtet werden. Dabei haben wir besonders die Vermehrung der für die Strecke von Strassburg nach Basel geeigneten Schleppdampfer, sowie die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schleppmaterials im Auge. Durch die praktische Anteilnahme der Schweiz an der Rheinschiffahrt sind nach dem Kriege eine ganze Anzahl für die Strecke von Strassburg nach Basel besonders geeigneter Schleppdampfer neu auf den Rhein gekommen. Dann haben die schon früher im Schweizerverkehr tätigen Reedereien in den letzten Jahren ihren Schleppdampferpark im Hinblick auf die Verwendungsfähigkeit auf der Baslerfahrt ergänzt. Bei den vor dem Kriege als Schleppkraft verwendeten Dampfern handelt es sich sozusagen ausnahmslos um Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von 750 bis höchstens 1000 PS, die demgemäß in einem Schleppzuge bloss Lasten von 600 bis 900 t nach Basel beförderten. Die besonders als Folge der Schwierigkeiten an der Isteiner Schwelle notwendig gewordene Inanspruchnahme von Schleppdampfern von 1100 und mehr PS bedeutete eine wesentliche Steigerung der durchschnittlich in einem Schleppzuge bergwärts verbrachten Gütermenge. Heute kann unbedenklich erklärt werden, dass sowohl beim gegenwärtigen Zustand der Stromrinne, als auch nach erfolgter Rhein-Regulierung die früher im Gebrauch befindlichen Seitenraddampfer mittlerer Stärke als unwirtschaftlich betrachtet werden müssen, und dass die Tendenz eher darauf hinaus läuft, noch stärkere Dampfereinheiten, als schon vorhanden, in Dienst zu stellen. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Schleppmaterials muss festgestellt werden, dass die in der Baslerfahrt tätigen Reedereien heute über einen Schlepppark verfügen, der es erlaubt, ohne Schwierigkeiten einen Verkehr nach Basel von monatlich 100 000 t zu befördern; es bedeutet dies eine Gütermenge, die vor fünf Jahren, angesichts der damals vorhandenen Schleppkraft, nicht an nähernd hätte bewältigt werden können.

Wenn wir den Ausbau der Schleppkraft als Voraussetzung für die Entwicklung eines gesteigerten Schiffsverkehrs nach Basel bezeichnen haben, so ist es wertvoll, sich zu vergegenwärtigen, dass die Stromstrecke von Strassburg nach Basel nur die Verwendung besonders gebauter Schleppdampfer zulässt. Abgesehen von einem mässigen Tiefgang, bietet erst das Vorhandensein einer beschränkten Festhöhe die Möglichkeit zur Verwendung oberhalb der tiefliegenden Kehler Brücken. Dadurch kann es vorkommen, dass, trotz eines geradezu chronischen Ueberangebotes von Schleppkraft auf dem Stromgebiet des Rheins unterhalb Strassburg, die Schifffahrt nach Basel unter Umständen an Schleppkraftmangel leiden kann.

Haben wir als die beiden treibenden Kräfte zur Verkehrsentfaltung der letzten Jahre den Bau der neuen Hafenanlagen, sowie die Vervollkommenung des Schleppmaterials erkannt, so müssen wir eine dritte Tatsache in Erwägung ziehen: die *Entwicklung des sogenannten Kanal-Verkehrs nach Basel*. Die Benützung des Rhein-Rhone-Kanals zur Ausfuhr von Gütern nach den Basler Häfen ist auf Versuche zurückzuführen, die seitens der Schweizer Schleppschiffahrt erstmalig im Jahre 1923 durchgeföhrt

<sup>1)</sup> Vgl. „S. B. Z.“ Band 88, Seite 1 (Sondernummer vom 3. Juli 1926).

<sup>2)</sup> Mit zahlreichen Diagrammen, vergleiche Band 88, Nrn. 21 und 22 (November 1926).