

Von der Schweizerischen Reederei A.G., Basel

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 5

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83497>

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.

aller dieser Wasserwege frei, d. h. ohne Schiffsabgaben sein muss, soll die Wasserfracht billiger und damit attraktiver werden als die Bahnen; u. s. w.

Man sieht, das Problem ist so einfach nicht, wie es gewisse Enthusiasten sehen, und das Projekt ist noch nicht so baureif, «prêt à être porté en soumission», wie Herr Du Pasquier seinen Lesern glauben macht. Eng beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stossen sich die Sachen. Hersent's Vorschlag einer internationalen Konferenz, zunächst zur Abklärung der hier angedeuteten Grundfragen, wird wohl verwirklicht werden müssen, wollen wir die zu Entschlüssen nötige Klarheit gewinnen; und das müssen wir. Sollte sich dann ein gangbarer Weg finden, so wird die Schweiz gewiss mit Freuden bereit sein, auch auf diesem Gebiet am wirtschaftlichen Neuaufbau Europas mitzuwirken.

C. J.

Von der Schweizerischen Reederei A. G., Basel

Dem Geschäftsbericht 1940 entnehmen wir, mit unwesentlichen Kürzungen, das Folgende als von allgemeinem Interesse. Ergänzend verweisen wir auf unsere letzte ausführliche Berichterstattung über die Entwicklung der Rheinschiffahrt bis Basel in Bd. 109, Seite 1* (1937), sowie in Bd. 115, S. 82* (1940).

Das Jahr 1940 brachte der Schweiz. Reederei A. G. eine recht vielseitige Tätigkeit. Zweckgemäss hat das Unternehmen seine ganze Organisation in den Dienst unserer Landesversorgung gestellt, und man darf angesichts der mannigfaltigen Schwierigkeiten, die der Krieg mit sich gebracht hat, mit Befriedigung auf die Ergebnisse dieser Bemühungen zurückblicken.

Durch die Stilllegung der überseeischen Zufuhren nach Rotterdam und Antwerpen sind die Rheintransporte von diesen Hafenplätzen nach der Schweiz völlig bedeutungslos geworden. Unsere Rheinflotte war jedoch während des ganzen Jahres trotz dieses Verkehrsausfalles gut beschäftigt. Bis zum letzten Fahrzeug war unser Schiffsark in den Dienst der schweizerischen Kohlenversorgung eingesetzt, und die von unserer Reederei vom Ruhrgebiet nach dem Oberrhein beförderten festen Brennstoffmengen machen einen nennenswerten Teil unserer Kohleneinfuhr aus. Der Umschlag der Ladungen auf die Eisenbahn erfolgte in der ersten Hälfte des Jahres in Mannheim und Ludwigshafen; nach Einstellung der Kriegshandlungen am Oberrhein setzte der Bahnverlad nach der Schweiz wieder von Kehl her ein. Wir dürfen bei diesem Anlass darauf hinweisen, wie richtig es war, in den vergangenen Jahren unseren Bestand an Rheinkähnen zu erhöhen und unsere Schleppkraft zu verstärken. Ohne diese Vorkehrungen wäre es nicht möglich gewesen, die für unser Land notwendigen Ruhrkohlentransporte zu bewältigen.

Die Schifffahrt nach Basel lag während des ganzen Jahres 1940 still. Die Behebung der durch die Kriegsereignisse zwischen Strassburg und Basel eingetretenen Behinderungen des Verkehrs wurde seitens der deutschen Strombehörden mit Nachdruck betrieben. Die Krananlagen in Basel standen zwar ebenfalls still; die Lagereinrichtungen konnten aber zeitweilig recht gut beschäftigt werden. Unsere Rheinflotte blieb von grösseren Schäden im Zusammenhang mit den Kriegsereignissen der Monate Mai und Juni 1940 verschont. Die uns nahestehende Tankreederei A. G. hat allerdings die beiden Tankschiffe «Marignano» und «Beresina» verloren (der dadurch erwachsene Verlust ist durch Versicherung gedeckt). Der Ausfall an Schiffsraum ist durch die Fertigstellung von zwei Fahrzeugen wettgemacht worden, die kurz vor Kriegsausbruch an eine belgische Werft in Auftrag gegeben wurden.

Wir haben es als unsere Pflicht erachtet, unsere Organisation auch ausserhalb der Rheintransporte in den Dienst unserer Landesversorgung zu stellen. Dies war naheliegend, weil die früher dem Rhein zufallenden Gütermengen nunmehr über die verschiedenen der Schweiz noch offen stehenden kontinentalen Hafenplätze befördert werden mussten. Zu Beginn des Jahres haben wir die Verfrachtung ansehnlicher Mengen englischer Kohlen durchgeführt. Stark beansprucht waren wir auch in der ersten Hälfte des Jahres durch die Abwicklung von Getreide- und Stückguttransporten über *Genoa*. Die gewaltige, durch diesen Hafen bewältigte Arbeit hat unserem Lande grosse Dienste geleistet. Die zu Beginn des Jahres 1940 über *Marseille* eintreffenden Getreideladungen haben uns veranlasst, auch an diesem Hafenplätze tätig zu sein, und es konnten für schweizerische Rechnung manche Ladungen abgefertigt werden. Die Bedeutung, die der Hafen von *Lissabon* im Zusammenhang mit der Entwicklung unserer überseeischen Zufuhren angenommen hat, ermöglichte uns, insbesondere im Massenverkehr erfolgreich dort zu arbeiten. Die von unserer Reederei während der Vorkriegsjahre aufgebaute Auslandorganisation erlaubte eine rasche Umstellung auf die jeweiligen Erfordernisse der Transportlage.

In Anbetracht der drohenden Kriegsgefahr hatten wir im April 1939 eine Eingabe an den h. Bundesrat gerichtet, in welcher auf die Dringlichkeit der Einführung der Schweizerflagge zur See hingewiesen worden war; gleichzeitig war ein Vorschlag unterbreitet worden, der der Schweiz ein Mindestmass von Sicherheit für ihre überseeischen Zufuhren in Kriegszeiten gewähren sollte. Diese Eingabe wurde, trotz des inzwischen ausgebrochenen Krieges, abschlägig beschieden. Da die Aufrechterhaltung unserer Landesversorgung durch das vom Kriegstransportamt¹⁾ angewendete Chartersystem in der zweiten Hälfte des Jahres 1940 nicht mehr möglich war, wurde auf Jahresende den Bundesbehörden erneut die Beschaffung eigenen Schiffsraumes empfohlen. Gleichzeitig wurde nochmals das Gesuch gestellt, die schweizerische Seeflagge einzuführen. Mit Beschluss vom 9. April 1941 hat der Bundesrat diesem Wunsch entsprochen und die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen für eine schweizerische Seeschifffahrt geschaffen²⁾.

Die Schwierigkeiten in der Zufuhr überseeischer Kohlen veranlasste den Verband Schweizerischer Gaswerke im Frühjahr 1940, durch Ankauf von zwei Seedampfern seine Transporte auf verbesserte Grundlage zu stellen. Die beiden Dampfer «Calanda» und «Maloja» wurden aus Mitteln, die die schweizerische Gasindustrie zur Verfügung gestellt hatte, durch unsere Reederei erworben. Unter der Flagge von Panama haben die beiden Schiffe unserem Lande wertvolle Dienste geleistet. Es ist eine Genugtuung für unsere mannigfaltigen Bemühungen um das Zustandekommen einer schweizerischen Seeschifffahrt, dass die Dampfer «Calanda» und «Maloja» als erste Schiffe in das neu eröffnete Seeschiffsregister der Schweiz. Eidgenossenschaft eingetragen worden sind. Es ist nur zu hoffen, dass es gelingen wird, auf dem Wege weiterer Schiffsbeschaffungen unserem Lande die notwendigen Transportmittel für seine Zufuhren zu sichern. Die Schweizerflagge zur See, die nach mancherlei Widerständen unter der Not der Zeit zur Tatsache geworden ist, wird auch nach Abschluss dieses Krieges das Zeichen der Verbundenheit unseres Landes mit dem Welthandel bilden.

Trotz der mannigfachen Schwierigkeiten, die die Kriegsverhältnisse unserer Reederei brachten, haben wir die im Jahre 1939 an Hand genommene Ausbildung von Schiffspersonal weitergeführt. Aus dem Lehrgang des Schulschiffes «Leventina» sind bis heute 36 junge Schweizer als Schiffsjungen hervorgegangen.

Bis zum 10. Mai 1940 waren alle unsere ausländischen Beteiligungs- und Tochtergesellschaften gut beschäftigt gewesen. Von den militärischen und politischen Ereignissen in Holland und Belgien sind auch unsere Unternehmungen in Rotterdam und Antwerpen betroffen worden. Immerhin ist schon im Herbst 1940 der Beschäftigungsgrad dieser Gesellschaften günstiger geworden. Die finanziellen Ergebnisse unserer schweizerischen und ausländischen Gesellschaften sind zufriedenstellend.

Die beiden Seedampfer «Calanda» (7400 T. DW) und «Maloja» (2650 T. DW) sind nach Durchführung einer technischen Kontrolle durch Schiffbau-Ingenieur A. Ryniker (Basel), erworben worden. Es handelt sich um Einheiten, die in den Jahren 1913 bzw. 1906 erbaut worden sind.

In den neuen Hafenanlagen von Baselland haben die uns nahestehenden «Rheinumschlag Schweizerhalle A. G., Muttenz» und «Tankreederei A. G., Basel» moderne Einrichtungen für den Umschlags- und Lagerverkehr erstellen lassen. Diese Anlagen sind betriebsbereit. Leider ist vor Kriegsende wenig Aussicht für regelmässige Beschäftigung dieser neuen Einrichtungen.

Kehren wir von diesen Gegenwartsnöten unserer internationalen Verkehrsbeziehungen nochmals in die Vergangenheit zurück, so bietet ein Stück Eisenbahngeschichte ein treffliches Beispiel für den untrennbaren Zusammenhang unserer Schweiz mit ihren Nachbarn:

Die Badischen Eisenbahnen von 1840 bis 1940

Um es von vornherein zu sagen: es ist ein anregend geschriebenes vorzügliches Jubiläumsbuch, das Alb. Kuntzemüller seinem engeren Vaterland, aber auch uns Schweizern beschert hat, da ja das Werden der Eisenbahnen von Baden und dessen Eisenbahnpolitik vielfältig mit unserer eigenen Bahngeschichte verflochten ist³⁾. Man erlebt mit ihm die Anfänge des Eisenbahnbaues überhaupt, da schon 1834, vier Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahn Liverpool-Manchester, mit Hilfe von Basler Banken eine Gesellschaft für den Bau einer Mannheim-Basler

¹⁾ Sein Chef ist E. Matter, alt Oberbetriebschef der SBB. Red.

²⁾ Näheres siehe «SBZ» Bd. 118, S. 12.

³⁾ Die Badischen Eisenbahnen, 1840 bis 1940. Von Albert Kuntzemüller. 3. Heft der Oberrheinischen geographischen Abhandlungen. Mit zahlreichen Abbildungen und Plänen. Freiburg i/B. 1940. Selbstverlag der Geograph. Inst. d. Universitäten Freiburg und Heidelberg. Preis kart. Fr. 5.60.