Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 121/122 (1943)
Heft: 2

Artikel: Schweizerische Reederei A.-G. Basel
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-53125

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: 04.02.2026

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

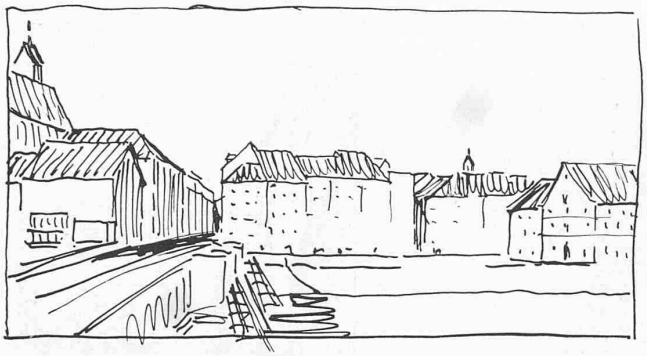

Abb. 10. Schifflände Stadtbild um 1870

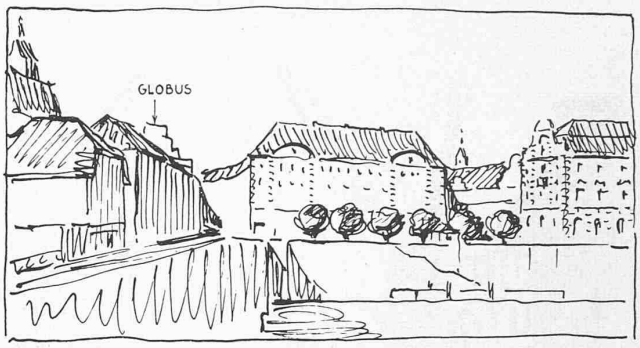

Abb. 12. Das heutige Stadtbild an der Schifflände

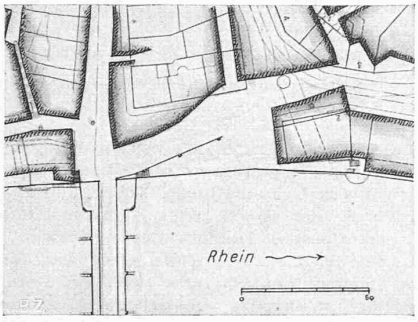

Abb. 9. Die Schifflände um 1870

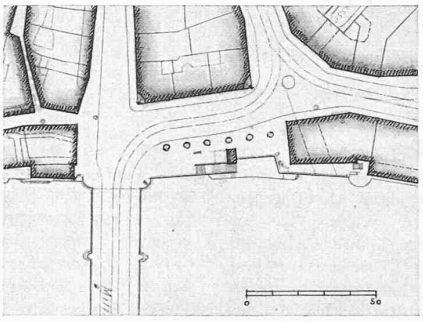

Abb. 11. Die Schifflände heute

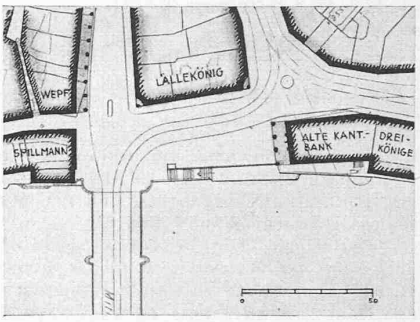

Abb. 13. Schifflände nach Vorschlag

Die Schifflände bei der Mittleren Rheinbrücke auf Grossbasler Seite wurde schon oft einer Korrektur für bedürftig erachtet. So vor Jahren, anlässlich der ersten Kantonalbankkonkurrenz (Bd. 102, S. 273; Bd. 103, S. 156), die einen Neubau an der gleichen Stelle vorsah. Es kam dann nicht zur Ausführung. Das alte Bankgebäude blieb bestehen bis heute und mit ihm die Mangelhaftigkeit der Platzes. Zwar wurde inzwischen immer wieder von Behörden und Privaten eine Vereinfachung der alten Fassaden angestrebt, um auf diese Weise wenigstens ein Zusammengehen der verschiedenen Architekturen des Platzes zu erreichen. Studien und Diskussionen hierüber führten zu keinen positiven Resultaten. Man kann durch blosses Weglassen von Details an schwerfälligen Proportionen und unpassendem Rhythmus nichts ändern, am wenigsten aber am Ganzen der zugehörigen Platzanlage. Gehen wir von dieser aus und versetzen wir uns in die Lage der Neuregelung des Verkehrs am Anfang dieses Jahrhunderts, so würde man heute vielleicht trotz Schiffahrt die alte Rheinbrücke, halb Holz, halb Stein, ein kulturhistorisches Unikum ersten Ranges aus dem 13. Jahrhundert, samt der alten Eisen- und Greifengasse stehen lassen und die notwendige Verkehrsader mit Brücke und Strassendurchbrüchen in breiter Ausdehnung um 70 bis 100 m oder noch mehr rheinabwärts verlegen. Durch Konzentration des gesamten Wagenverkehrs auf die eine durchgehende Verkehrstrasse hätte man so bloss eine grosse einschneidende Oeffnung im Platzbild, indem die alte Eisengasse in ihrer Beibehaltung als Fussgängerpassage kaum störend mitspräche. Man erkennt die Geschlossenheit des alten Platzes mit der früheren Eisengasse in Abb. 9 u. 10. Heute sind es zwei grosse Verkehrseinmündungen: links die verbreiterte Eisengasse und rechts die Marktgasse mit dem Tramverkehr, der von hier quer über den Platz in erzwungenen Kurven auf die Brücke geleitet wird. Wenn schon das Tram nicht in die Eisengasse verlegt werden kann, was für den Platz ja das beste wäre, so sollte man wenigstens trachten, die eine der beiden Strassenöffnungen für den Blick von der Brücke her möglichst zu schliessen, um wieder etwas Ruhe in das Bild zu bekommen. Ohne Verkehrschädigung kann das nur auf Seiten der Marktgasse sein. Ein Vorziehen des Wepfschen Hauses auf Trottoirarkaden wäre immerhin denkbar. Aber die Hauptsache bliebe das Vorziehen des Blockes der alten Kantonalbank, was auch dem Blick von der Marktgasse her zustatten käme (Abb. 13, 14). Unterstützt könnte der Eindruck der Platzgeschlossenheit noch werden durch das Langziehen der Dachfirste zu beiden Seiten beim Beginn der Eisengasse, also Satteldach statt Walm auf Lällekönig und Haus Wepf; dadurch verschwänden auch die störenden Globusaufbauten dahinter (Abb. 12). Ein zweiter Punkt betrifft dann das Gesicht des Kantonalbankblockes gegen den Platz. Der Platz verlangt unbedingt eine gewisse Hingekehrtheit des Gebäudes. Der jetzige kleinlich komplizierte Barockgiebel (Abb. 12) — ganz abgesehen von seiner unpassenden Schwülstigkeit — genügt nicht. Es müsste zum mindesten eine grosse monumentale Giebelform sein, wie es der alte Platz aufwies, oder eine offene Halle mit axialem Eingang (Abb. 14), sonst wirkt der Bau platzblind und der Platz fällt auseinander. Allein die richtige Gestaltung des Kopfes kann dem Platz Halt und Zusammenschluss geben. Ein Neubau hätte den Vorteil, alle diese Punkte berücksichtigen zu können, Giebel, Halle, Eingang, vor allem aber den baulichen Maßstab an den Lällekönig und das Hotel Dreikönig anzugleichen (Abbildung 15). Wollte oder müsste man aber am Altbau der Bank durchaus festhalten, so käme ein durchgehender Hallenvorbau und ein einfaches Walmdach in Frage (Abb. 14). Mit der Verlängerung des Blockes durch Anfügung einer Halle zwecks Strassenschluss wäre zugleich eine Verkleidung der plumpen Formenwelt der Kopffassade gegen den Platz erreicht, ohne die Platzfläche zu «strafen». Ein einfaches Walmdach würde zu den bestehenden Dächern der Umgebung gut passen, sofern wenigstens der Krüppelwalm auf Haus Spillmann einem gewöhnlichen Walm Platz machte. Die ganze Frage müsste durch einen Wettbewerb in Plan und Modell abgeklärt werden. In Verbindung damit stände die Gestaltung und Säuberung des Ländeplatzes im engeren Sinne. Jetzt befinden sich dort: drei Plakatsäulen, kombiniert mit ebensovielen Leitungsmasten, ein Wetterhäuschen, ein Kiosk, vier Doppelsitzbänke, sechs Kastanienbäume, ein Brunnen mit Plastik (Knabe mit Fisch), eine grosse Bronzeplastik (Amazone), zwei Verkehrstafeln und der mehr oder weniger temporäre Obststand — wahrlich nicht wenig für diesen kleinen Monumentalplatz! Seine räumliche Erweiterung erreichte man durch Verringerung der Nischentiefe rheinseits und durch Verschiebung der Treppe gegen die Brücke. Plastik könnte beim Abgang der Treppe und in der Halle Aufstellung finden, die sich übrigens auch zur Abhaltung von Platzkonzerten eignen würde.

E. Stockmeyer, Arch.

Schweizerische Reederei A.-G. Basel

Für den Anschluss unseres Landes an die Weltwirtschaft kommt unserer aktiven Beteiligung sowohl an der europäischen Binnenschiffahrt als am Hochseeverkehr mindestens gleiche Bedeutung zu wie am Weltluftverkehr. Es sind daher einige Angaben aus dem Jahresbericht für 1942 der Schweizerischen Reederei A.-G. Basel, den wir gekürzt wiedergeben, von allgemeinem Interesse. Wir verweisen auch auf frühere Berichterstattungen Bd. 88, Seite 1* (1926); Bd. 109, Seite 1* (1937); Bd. 115, Seite 82* (1940); Bd. 118, Seite 12 und 57 (1941).

Das Jahr 1942 stand für die Schweizerische Reederei A.-G. unter dem Zeichen einer nützlichen Arbeit im Dienste der Landesversorgung. Die durch die Kriegslage geschaffenen Verhältnisse brachten manche Schwierigkeiten; es war aber stets möglich,

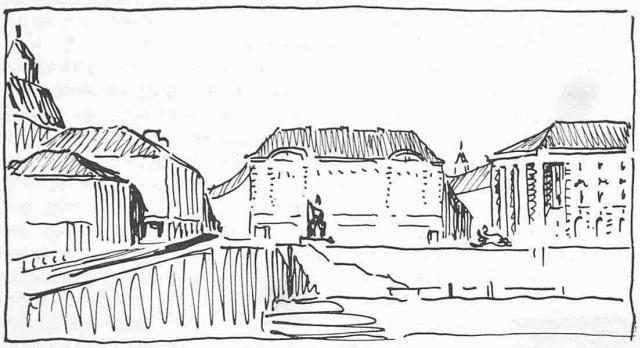

Abb. 14. Schifflände mit «vorgeschuhter» alter Kantonalbank

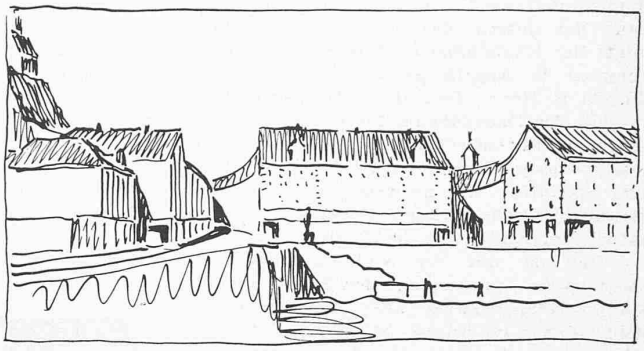

Abb. 15. Mit vorgezogenem Neubau rechts und Giebeldächern

Lösungen zu finden, die die Aufrechterhaltung unseres Schifffahrtbetriebes erlaubten. Das Tätigkeitsgebiet unserer Reederei liegt vorwiegend *ausserhalb unserer Landesgrenzen.* Dank des grossen Verständnisses, das wir alle Zeit bei den Behörden der kriegführenden Staaten und der übrigen Länder gegenüber den Bestrebungen unserer Reederei gefunden haben, sind für uns nie Lagen entstanden, aus denen sich kein Ausweg gezeigt hätte.

Die Zufuhren auf dem Rhein waren recht unregelmässig. Nach einer mehrwöchigen Unterbrechung der Schiffahrt infolge Eis zu Beginn des Jahres 1942 konnten im Frühjahr die Transporte von Kohlen aus dem Ruhrgebiet wieder aufgenommen werden. Unsere Rheinflotte war zeitweilig beinahe ausschliesslich in den Dienst der schweizerischen Kohlenzufuhr eingesetzt.

Unserer Tätigkeit auf dem Gebiete der Seeschiffahrt waren durch die heutige Lage gewisse Grenzen gezogen. Unsere drei Seedampfer «Calanda», «Maloja» und «Albula» waren mit kurzen, für Ueberholungsarbeiten notwendigen Unterbrechungen für die schweizerische Landesversorgung in Fahrt. S/S «Calanda» führte mehrere Reisen zwischen den U. S. A. und Genua aus und hat auf Ende des Jahres eine längere Fahrt nach Portugiesisch-Ost-Afrika angetreten. S/S «Maloja» war mit Ausnahme einer Reise nach verschiedenen westafrikanischen Küstenplätzen in den Dienst zwischen Lissabon und Genua eingestellt. S/S «Albula» stand ausschliesslich im Verkehr von Lissabon nach Genua. Durch die «Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes» wurde uns der Betrieb des Dampfers «Caritas I» übertragen. Dieses unter Schweizerflagge fahrende Seeschiff ist ausschliesslich für Transportaufgaben des «Internationalen Roten Kreuzes» bestimmt. Im Auftrag der Nautilus S. A. in Lugano haben wir das von dieser Firma erworbene S/S «Lugano» im Sommer des Jahres 1942 in Dakar übernommen. Dieser Dampfer, dessen Betriebsführung ebenfalls in unseren Händen liegt, ist mit einer Tragfähigkeit von rund 10000 t die grösste Einheit der schweizerischen Seeflotte. Ausser den Seeschiffen «Albula», «Lugano» und «Caritas I» hat die Schweizerflotte im Jahre 1942 keinen Zuwachs erhalten. Die Beschaffung von neuem Schiffsraum ist zweifelsohne schwierig; umsomehr ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden und den privaten Eigentümern von Seeschiffen nötig. Das Gleiche gilt für alle Fragen des Neubaues von Seedampfern für die Nachkriegszeit.

Schon bei Einführung der Schweizerflagge zur See hat unsere Reederei den Grundsatz vertreten, dass gleichzeitig eine Frachtenregelung erfolgen müsse, die den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung trage. Wir haben vor mehr als Jahresfrist dem Kriegs-Transport-Amt [1]) eingehende Vorschläge für eine solche im Landesinteresse stehende Lösung eingereicht. Ein Entwurf zu einem Bundesratsbeschluss ist in verschiedenen Fassungen erörtert worden, und es liegen nunmehr Zusicherungen vor, dass in nächster Zeit eine endgültige Abklärung dieser für den Reeder und die Landesversorgung wichtigen Frage erfolgen soll.

Wenn wir an die Bemühungen unserer Reederei um Einführung der Schweizerflagge zur See denken, so dürfen wir im Rückblick auf das zweijährige Bestehen einer schweizerischen Seeschiffahrt mit Genugtuung feststellen, dass das von uns angestrebte Ziel erreicht worden ist. *Umsomehr gibt es zu denken, wenn gewisse Kreise in öffentlichen Resolutionen die Abschaffung der Schweizerflagge zur See für die Nachkriegszeit fordern und damit den Wunsch verbinden, die heute in Fahrt stehenden Dampfer nach Kriegsende so rasch als möglich zu verkaufen. Wenn sogar aus Kreisen der Spediteure eine schweizerische Seeflotte, die sich auf kaufmännischer Grundlage erhält, als unerwünscht betrachtet wird, so ist eine solche Einstellung sehr zu bedauern und nicht zu verstehen* [2]). Die Schweizerische Reederei A.-G. hat je und je den Standpunkt vertreten, dass das Schweizerschiff auf dem Weltmeer im Kriege eine Notwendigkeit ist und im Frieden dem Lande nützt und das Ansehen der Schweiz im Ausland hebt. Aus diesen Ueberlegungen heraus werden wir uns nach wie vor für die Schweizerflagge zur See einsetzen und uns nicht durch Sonderinteressen gewisser Erwerbskreise abhalten lassen. Wir glauben, in unseren Bemühungen auf die tatkräftige Mitwirkung unserer Behörden rechnen zu dürfen.

Der Ausbildung von Schiffspersonal haben wir im Berichtsjahre weiterhin alle Aufmerksamkeit geschenkt. Insgesamt stehen zur Zeit rund 120 Matrosen und Schiffsjungen, die aus den Kursen unseres Schulschiffes «Leventina» hervorgegangen sind, auf Einheiten unserer Rhein- und Seeflotte im Dienste. Die Arbeit an den verschiedensten Hafenplätzen erfordert heute viel Tatkraft und Umsicht. Alle unsere Mitarbeiter im Ausland, die fern der Heimat auf ihren Posten stehen, haben sich unter schwierigen Verhältnissen bewährt und um unser Unternehmen verdient gemacht. Volle Anerkennung gebührt auch unseren Kapitänen und den gesamten Besatzungen unserer Schiffe, die unentwegt jahraus, jahrein ihre Pflicht erfüllen.

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

[2]) *Wir* unterstreichen. Red.

Rheinbauleiter Jost Wey zum Gedächtnis

Morgen jährt sich zum 100. Male der Geburtstag des ersten st. gallischen Rheinbauleiters Jost Wey, eigentlicher Vater und während 35 Jahren unentwegter Betreuer und Kämpfer für das grosse Werk der Rheinkorrektion oberhalb des Bodensees. Da ziemt es nicht nur der rheintalischen Bevölkerung, sondern auch der SBZ, dieses Mannes zu gedenken und an seine hervorragenden Verdienste zu erinnern. Sein langjähriger Mitarbeiter Ing. Rob. Stuber widmet der Lebensarbeit Weys im heutigen «St. Galler Tagblatt» einen warmempfundenen Nachruf, mit sehr interessanter Schilderung des Werdegangs der Rheinkorrektion, auf den wir gerne verweisen, da wir ihn leider raumeshalber nicht auch bringen können. Wir können aber unsere Leser auf zahlreiche Aufsätze Weys verweisen, die sogar bis auf die «Eisenbahn» zurückgehen. Dort findet sich in Band VIII (1878, Nr. 22/23) sein erster grösserer Bericht, während für die «Bauzeitung» verwiesen sei auf Bd. 15, Nr. 4/6 (1890), Bd. 32, Nr. 3/4 (1898) und hauptsächlich Bd. 49, Nr. 1/3 (1907), wo wir anhand vieler Zeichnungen über Weys «Memorial zum Diepoldsauer Durchstich der Internat. Rheinregulierung» berichtet haben.

Jost Wey hat als armer Bauernsohn am 11. Juli 1843 im Luzernischen das Licht der Welt erblickt. Durch eisernen Fleiss und grösste Sparsamkeit hat er sich emporgearbeitet bis zur Maturität, und von 1864 bis 1868 hat er am Eidg. Polytechnikum das Diplom als Bauingenieur und anschliessend jenes eines Fachlehrers in Mathematik und Physik, mit Auszeichnung, erworben. Dieser wissenschaftlich so gründlich vorgebildete und so energische junge Ingenieur wurde 1873, also dreissigjährig als Sektionsingenieur an die St. Galler Rheinkorrektion berufen; 1879 rückte er zum Oberingenieur auf und damit konnte sich sein Feuergeist dem Werke widmen, das ihm so sehr am Herzen lag und dem er seine ganze Kraft geopfert hat.

Wey erfasste die Rheinkorrektion als Ganzes: er beschränkte sich nicht auf Bewuhrung und Sohlekorrekturen des verwilderten Rheinbettes, er behielt das Endziel stets im Auge, d. h. nicht nur die Sicherung der rd. 14000 ha umfassenden Talebene, sondern auch ihre Melioration, Entwässerung, Kolmatierung usw. So schuf er (1882/84) zuerst den 21 km langen Werdenberger