Zum Bahnhof-Vorplatz und Aufnahmegebäude der neuen Station Zürich-Enge

Autor(en): **Jegher, Carl**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-39007

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

die die Schiffahrt auf dem noch vollständig unausgebauten Strome findet, erklären die im Vergleich zur Entwicklung der Schiffahrt nach Strassburg langsamere Entwicklung der Schiffahrt nach Basel bis zum Kriegsausbruch.

III. Die Rheinschiffahrt nach Basel während des Krieges.

Mit Kriegsausbruch wurde die Schiffahrt nach Basel durch die deutschen Militärbehörden verboten. Auf die internationale Rheinschiffahrtakte wurde keine Rücksicht genommen. Merkwürdigerweise wurde von den schweizerischen Rheinschiffahrt-Interessenten gegen diese Verletzung der Rheinschiffahrtakte nicht protestiert. In den Jahren 1915/1916 wurden dann zwischen den schweizerischen Behörden, den deutschen Militärbehörden und den an der Schiffahrt nach Basel beteiligten Gesellschaften Verhandlungen aufgenommen, die zu dem Ziele führten, dass im Jahre 1916 eine beschränkte Schiffahrt nach Basel von den deutschen Militärbehörden gestattet wurde. Die Schiffahrt, die bewilligt wurde, war eine sehr beschränkte und durch die Militärbehörden streng kontrollierte. Sie entsprach in keiner Weise der durch die völkerrechtlichen Abmachungen garantierten „freien Schiffahrt" auf dem Rhein.

Trotz dieses fast vollständigen Unterbruchs der praktischen Schiffahrt ruhten aber die Vorarbeiten zu ihrer Wiederaufnahme nicht. Durch Ing. Oskar Bosshard wurden im Auftrage der Regierung des Kantons Baselstadt die definitiven Pläne zum Bau des Rheinhafens Kleinhüningen ausgearbeitet[1]. Ernsthafte Rheinschiffahrt-Interessenten, vor allem der grosse Konzern der „Gute Hoffnungs-Hütte" traten als Kauflustige für Hafengelände auf; die „Gute Hoffnungs - Hütte" beabsichtigte die Errichtung einer grossen Brikettfabrik, deren Versorgung mit Feinkohle einen jährlichen Schiffsverkehr von 100 bis 300 000 t gebracht hätte. In den Verhandlungen erwies es sich als ein Mangel, dass in der kantonalen Verwaltung keine fachkundige Amtstelle zur Bearbeitung der Rheinschiffahrt-Fragen vorhanden war. Trotz Befürwortung des Landverkaufes an die „Gute Hoffnungs-Hütte" durch den Regierungsrat lehnte der Grosse Rat den Kaufvertrag ab. Leider, muss man heute sagen, denn ganz zweifellos wäre die Ansiedlung des „Gute Hoffnungs-Hütte"-Konzerns im Hafengebiet Basel eine wertvolle Unterstützung der gesamten Entwicklung der Rheinschifffahrt gewesen.

Versuche während des Krieges, eine schweizerische Rheinschiffahrts-Gesellschaft gemeinsam mit holländischen und deutschen Interessenten zu gründen, führten ebenfalls zu keinem Ziel. Die Verkehrsziffern der Umschlagstelle Basel-St. Johann waren während der Kriegsjahre folgende:

	Zu Berg Tonnen	Zu Tal Tonnen	Total Tonnen
1915/1916	Schiffahrt eingestellt		
1917	24 000	8 000	32 000
1918	17 000	6 000	23 000

(Fortsetzung folgt.)

[1]) Dargestellt in Band 70, Seite 185 (vom 20. Oktober 1917). *Red.*

Zum Bahnhof-Vorplatz und Aufnahmegebäude der neuen Station Zürich-Enge.

Im Anschluss an die Wiedergabe der neuen Projekt-Studien und deren Beurteilung durch die Experten-Kommission (in Nr. 13 und 14, insbesondere Seiten 179 und 180 vom 6. Oktober) waren hier die wichtigsten der vom Standpunkt der städtischen Verkehrsbedürfnisse aus massgebenden Gesichtspunkte kurz angedeutet worden, Gesichtspunkte, die den als Experten zugezogenen Architekten begreiflicherweise ferner lagen, als die Schönheitsfragen der architektonischen Lösung. Inzwischen ist das städtebauliche Problem — zu einem solchen ist es nämlich im Widerstreit der Meinungen geworden — u. a. auch im „Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein" besprochen worden, worüber das Protokoll am Schluss dieser Nummer berichtet. Zu dessen teilweiser Illustration, sowie um unsere ersten Andeutungen allgemeiner verständlich zu machen, seien hier zwei Planskizzen mitgeteilt, in denen eine *Organisation des Platzverkehrs* versucht ist, und zwar für den „Segmentplatz" (Abb. 27) und für den „Dreieckplatz" (Abb. 28). Der Vollständigkeit halber sei bei diesem Anlass noch mitgeteilt, dass Stadtbaumeister H. Herter den „Viereckplatz" durch Führung des diagonalen Durchgangsverkehrs in dieser Hinsicht wesentlich verbessert hat. Wenn auf die Wiedergabe dieser neuesten seiner Studien, die in wirtschaftlicher Hinsicht allen andern Projekten überlegen sein soll, verzichtet wird, so geschieht dies, weil nun doch einmal die *Seestrasse als Basis* des Bahnhofvorplatzes angenommen ist und der Viereckplatz damit endgültig aus der Diskussion ausscheiden muss.

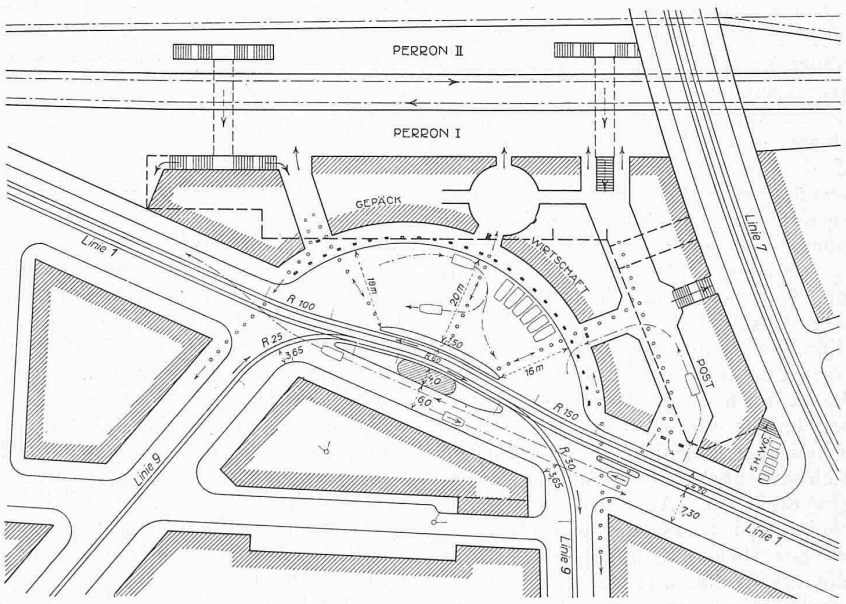


Abb. 27. Organisation der Verkehrsabwicklung auf dem Segmentplatz nach Entwurf Nr. 3. — 1 : 1500.
NB. Die Ringlein-Reihen bezeichnen die hauptsächlichen Fussgängerwege der Vorort-Reisenden. Die kräftig gestrichelte Linie ist die stadtseitige Grundrisskontur nach Entwurf Nr. 2 und veranschaulicht den durch Verzicht auf die vorspringenden Segment-Ecken erreichbaren Platzgewinn für den öffentlichen Verkehr.

Bei der Verkehrsorganisation hat man bekanntlich von der Erstrebung grösstmöglicher Sicherheit für die Fussgänger auszugehen. Die Anerkennung der Seestrasse als Basis erfolgte mit Rücksicht auf ihren eigenen Durchgangsverkehr. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, Durchgangs- und Platzverkehr möglichst reinlich von einander zu scheiden, selbstverständlich unter Wahrung ihrer notwendigen Beziehungen. Wir hatten (Seite 179) das Problem einem hydraulischen verglichen, im Hinblick auf die möglichst reibungslose Leitung von strömenden Massen. Noch sinnfälliger kann man auf einen Flusshafen verweisen, wo, unabhängig und ungefährdet vom Durchgangsverkehr, umgeladen und manöveriert werden kann. Ja man kann, stets sinngemäss übertragen, von einem „Umschlagshafen" des Bahnverkehrs auf den differenzierten Stadtverkehr sprechen. Die begrifflichen und formalen Analogien liegen auf der Hand.

Solche Ueberlegung führt dazu, die Strassenbahn-*Halte*stelle aus dem Durchgangsverkehr hinauszurücken[1]).

[1]) Der Kölner Strassenbahn-Direktor *Wattmann*, ein sehr erfahrener Fachmann, sagte («Beziehungen zwischen Strassenbahn und Bebauungsplan») schon 1910, «dass es falsch ist, [auf einem Platze] in die stärkste Verkehrsregion noch die Strassenbahn hineinzulegen».

Das ergibt gleichzeitig, durch Spurwechsel der Strassen-Fahrrichtung südwärts, eine Befreiung der Platzfläche von den durchfahrenden Autos, Motorrädern usw. (vrgl. Abb. 28). Eine geschützte und geräumige Wartestelle für die im Stossverkehr der Vorortzüge von der Strassenbahn zu übernehmenden Reisenden stadtwärts ist unbedingtes Erfordernis. Aus der Erfüllung dieser beiden Forderungen ergibt sich, bei bescheidenen Abmessungen, das Planbild in Abb. 27; für die Strassenbahn Linie 1 ganz flache Kurven, für Linie 9 beim Ein- und Ausmünden eine Verbesserung von R = 20 auf 25 m, immerhin das. Knapp ist allerdings die für die am Bahnhof manövrierenden und abzustellenden Autos verfügbare Fläche. Man braucht den Zukunft-Verkehr am Bahnhof Enge gar nicht zu überschätzen, um doch zu sagen, es müsse dort Raum für glatte Abwicklung wenigstens des doppelten vom heutigen Vorortverkehr geschaffen werden. Man vergegenwärtige sich zudem die ganz gewaltige Zunahme des Personen- und Lastwagen-Automobilverkehrs[1]) zum schwerstwiegenden Faktor des Strassenverkehrs, um seine Bedeutung als Gefährdung des Fussgängers zu erkennen.

Vergleicht man die Organisations-Möglichkeiten des in die Tangenten der neuen Zufahrtstrasse und der Gotthardstrasse eingezwängten Segmentplatzes mit jenen auf dem *Dreieckplatz*, so wird dessen Ueberlegenheit sofort klar. Das in Abb. 28 eingezeichnete Aufnahme-Gebäude entspricht ungefähr dem Flächenmass im Entwurf Nr. 2, nur ist die Lage von Gepäck und Wirtschaft gegeneinander vertauscht. Der Geschäftshausflügel ist stadtwärts etwas gekürzt, wodurch sich in der Gabelung von Beder- und Seestrasse, abseits des Fussgängerverkehrs, ein zweckmässiges Höfchen für die Postfuhrwerke gewinnen lässt.

Dem *Bahn*-Perron auf der Westseite des Aufnahme-Gebäudes ist ein „*Stadt*-Perron" auf der Ostseite gegenübergestellt, an dem seinerseits wieder planmässig unterschieden wird, wo die Strassenbahn und wo die Gepäck bringenden Autos landen. Die Strassenbahn-Haltestelle kommt dabei gänzlich ausserhalb des Fahrverkehrs[2]) direkt an den „Stadt-Perron" zu liegen, an die für ihre und ihrer Reisenden Bedürfnisse günstigste Lage; auch die Krümmungsradien sind angesichts der im Bereich der Haltestelle ohnehin zu vermindernden Fahrgeschwindigkeit einwandfrei (R_{min} 30 m). Der Stadt-Perron ist auf seine ganze Länge und Breite, auch längs des Geschäftshausflügels, mit einem freivorspringenden leichten Glasdach geschützt gedacht, sodass die Reisenden wie bahnseitig so auch stadtseitig trockenen Hauptes die Fahrzeuge besteigen können. Anstelle der Passage nach dem Bleicherweg träte hier das gedeckte Trottoir längs dem Geschäftshausflügel, an dem Wagen abgestellt werden können, ohne den Platzverkehr zu stören; Abstellgelegenheit bietet zudem der als Leitwerk für den durchgehenden Seestrasse-Verkehr gedachte schmale Inselstreifen. Wenn man endlich bei dieser Anordnung die Fahrbahn der Seestrasse auf das kurze Stück ihres nördlichen Einlaufs in den Platz auf etwa 15 m verbreitert (was bei entsprechender Ausbildung der Trottoirausrundung in der Strassengabelung möglich erscheint, vergl. Abb. 28), so gewinnt man weitgehenden Spielraum für den Spurwechsel der Auto-Fahrrichtung südwärts zwischen der Haltestelle Enge-Post und dem Platz.

Zu beachten ist, dass das scheinbare Liniengewirr der Abbildung 28 in Wirklichkeit natürlich nicht zur Wirkung kommt, weil diese Linien, soweit sie körperliche sind, sich auf die niedern Randsteinkanten beschränken, also den architektonischen Eindruck des Platzes gar nicht berühren. Wohl aber würde das *unvermeidliche* und darum in unsern Plänen eingezeichnete „Mobiliar" des Platzraumes, die verschiedenen fahrenden und stehenden Fahrzeuge, die beabsichtige vornehm-stille Wirkung des Segmentplatzes empfindlich profanieren, im Gegensatz zu dem den Charakter ausgesprochener Sachlichkeit tragenden Dreieckplatz. Die durch Erhaltung des Hauses Lavaterstresse 6 erleichterte Durchführung der Expropriationen u. a. m. ist natürlich nicht entscheidend, aber immerhin erwähnenswert. Dadurch würde die künftige östliche Platzwand von 55 auf 70 m verlängert, ausserdem die Uebersicht für die Einfahrt in dem Platz aus der Zufahrtsstrasse und von Wollishofen her gegenüber Entwurf 3 etwas verbessert.

So aufgefasst würde der Bahnhof, als ausgesprochener, neuzeitlicher Zweckbau, mit seinem Vorplatz im gleichen Sinne *ein organisches Ganzes*, eine klare wirkliche *Einheit* bilden. Die Schwierigkeit des Zusammenführens der beiden Gebäudeflügel im stumpfen Winkel ist ja bei allen Entwürfen vorhanden; Stadtbaumeister Müller sagte (im Zürcher Ingenieur und Architekten Verein am 31. Oktober) hierüber, dass auch der Segmentplatz-Entwurf „Einheit" in der Ausführung sehr grosse „wenn nicht unüberwindbare" Schwierigkeiten in architektonischer Hinsicht bieten würde (im Anblick von der Bürglistrasse und vom Kirchgemeindehaus Enge aus). Die Schwierigkeit wird aber bei gleicher, beschränkter Höhe der beiden schmalen Flügel zum mindesten nicht grösser sein; dass die Verfasser von Nr. 3 ohne Zweifel im Stande sind, ihrer Herr zu werden, haben wir schon an jenem Vereinsabend ausgesprochen.

In voller Uebereinstimmung mit dem, was die Anordnung nach Abbildung 28 ausdrücken will, standen die

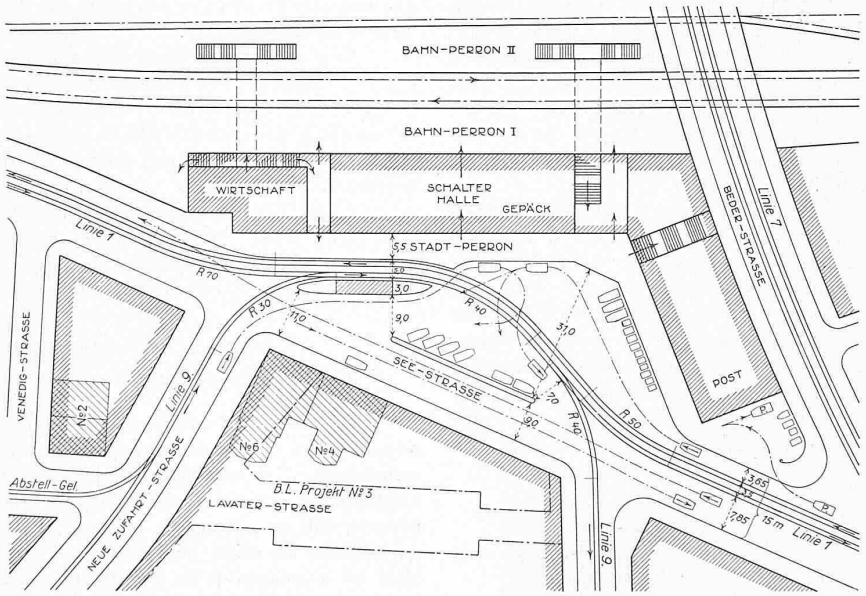


Abb. 28. Vorschlag zur Organisation der Verkehrsabwicklung auf dem Dreieckplatz. — Masstab 1 : 1500. Bahnhof und Platz, als Vermittler zwischen Bahn- und Stadtverkehr, bilden eine *Organische Einheit*, in der jedem Verkehrsmittel der seiner Eigenart entsprechende Weg und Platz zugewiesen ist, unter geringster Störung der übrigen.

[1]) Laut den Rechenschaftsberichten des Regierungsrates standen im Gebiet des Kantons Zürich im Verkehr:

Im Jahre 1920:	Motorwagen	2260,	Motorräder	1038,
1921:	»	3200,	»	1489,
1922:	»	3696,	»	2030.

Vermehrung ***in 2 Jahren + 63,5 Prozent, + 95,5 Prozent!***

[2]) *Wattmann* sagt a. a. O. mit Bezug auf Haltestellen an Linienkreuzungen: «Am besten wird man daher trachten müssen, die Hauptstrassen und die Platzanlagen so zu einander zu legen, dass die Bahnkreuzung *in eine dem Wagenverkehr möglichst entlegene Ecke* zu liegen kommt".

Ausführungen des Experten Stadtbaumeister M. Müller im Zürcher Ingenieur und Architekten-Verein. Er erklärte, Bahnhof und Bahnhofplatz dürfen die dominierende Kirche nicht konkurrenzieren. Das Aufnahmegebäude habe „als bescheidene Dienerin des Verkehrs" auch architektonisch eine bescheidene Rolle zu spielen, und es sei „für einen reinen Architekturplatz in der Enge kein Bedürfnis". Im Grunde genommen handle es sich eigentlich nur um eine Strassenerweiterung, usw. Als positives Ergebnis des Wettbewerbs bezeichnete Müller die erhoffte Abklärung, die *„vollständig zugunsten des Dreieckplatzes"* ausgefallen sei; auch er traut den Verfassern von Nr. 3 zu, mit einer freiern Lösung als dem Segmentplatz fertig zu werden. —

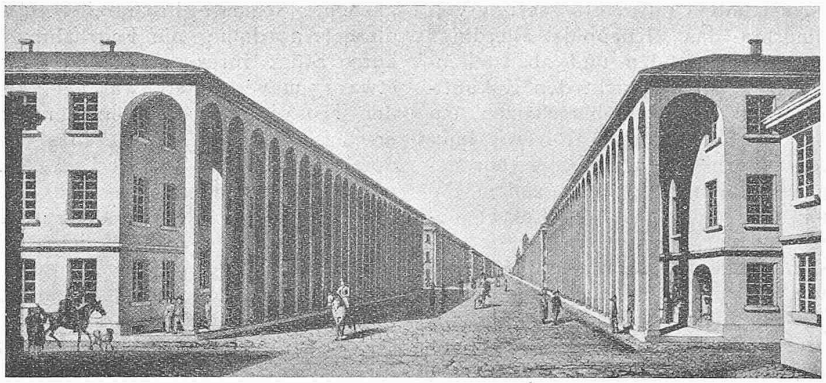


Abb. 29. Entwurf von Arch. Fr. Weinbrenner, vom 8. Februar 1808, zur Uniformierung der Kaiserstrasse in Karlsruhe (nicht ausgeführt). Blendfassaden zur Verdeckung der ungleichartigen Häuserfronten.

Die schliessliche Bevorzugung der Verfasser von Nr. 3 (gegenüber Nr. 2 mit seinem unbestrittenermassen bessern Grundriss) erfolgte lediglich im Hinbick auf den ruhigern Architektur-Charakter. Dass aber der vorgeschlagene Segmentplatz, auch ganz abgesehen von der Unzweckmässigkeit, rein architektonisch betrachtet, verfehlt ist, darüber kann ein Zweifel nicht bestehen. Es mangelt diesem konzentrischen Architekturplatz die in sein Zentrum mündende Axe, die erst das Halbrund architektonisch begründen könnte; statt dessen münden beidseitig tangentiale Strassen ein, aus denen sich von überall her das symmetrisch gewollte Platzbild über Eck dem Auge darbietet!

Fasst man alles zusammen, so erscheint sowohl nach dem Experten-Bericht wie nach den mündlichen Erläuterungen die Sachlage in der Tat abgeklärt und der Weg für das weitere Vorgehen vorgezeichnet: erneutes *Studium*[1]) *einer architektonischen Lösung auf Grundlage des als am zweckmässigsten erachteten Dreieckplatzes, durch die Verfasser des Entwurfs Nr. 3*. Es besteht durchaus Uebereinstimmung zwischen den verkehrstechnischen Anforderungen an den Bahnhof-Vorplatz, wie wir sie oben entwickelt, mit der *grundsätzlichen* Stellungnahme der Experten. Bedauerlich

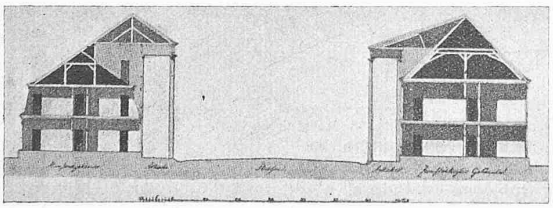


Abb. 30. Querschnitt zu obigem Entwurf Fr. Weinbrenners.
Abb. 29 und 30 aus dem Weinbrenner-Buche von A. Valdenaire (Karlsruhe 1919).

ist nur, dass diese sich im Bericht nicht klarer über den *Geist* der einem neuen *Bahnhof* angemessenen „Architektur" ausgesprochen haben. So entstand in der Oeffentlichkeit die irrige Meinung, der Entwurf Nr. 3 *als solcher* sei als Ausführungs-Grundlage empfohlen worden.[2])

Nach allem ist das aber keineswegs der Fall; es wäre ja auch gleichbedeutend mit einem Verleugnen aller baukünstlerischen Errungenschaften der letzten zehn bis fünfzehn Jahre, seit B. S. A. und S. W. B. sich gegen die „Bundesarchitektur" zur Wehre gesetzt, mit Ueberzeugung und Erfolg es bekämpft haben, dass die S. B. B. blosse Fassaden-Konkurrenzen für einen vorgeschriebenen Bahnhof-Grundriss veranstalteten; die „Architektur" sei kein blosses Kleid, das man einem beliebigen Grundriss und Baukörper umhängen könne, usw. Und heute? — Von einem gänzlich unbeteiligten Architekten werden wir auf den Entwurf Weinbrenners aufmerksam gemacht, den er vor mehr als 100 Jahren für die Residenzstadt Karlsruhe aufgestellt hatte, dessen Ausführung unterblieb, von dem aber offenbar ein Stück benützt werden solle, um den neuen Bahnhof Enge zu garnieren (Abbildungen 29 u. 30). Wenn wir heute ein Automobil aus den neunziger Jahren sehen, wenn wir ein Dampfross aus den fünfziger Jahren mit einer in veredelter *Zweckform* entwickelten neuzeitlichen Lokomotive vergleichen, so haben wir für jene frühern Gebilde ein mitleidiges Lächeln, und das mit Recht. Soll es wirklich mit der Architektur-Entwicklung umgekehrt sein?

Wir mögen, trotz gewisser Befürchtungen, noch nicht glauben, dass die Architekten, wie die massgebenden Persönlichkeiten der Schweizer. Bundesbahnen einerseits, die Bauverwaltung der Stadt Zürich anderseits und ihre fachmännischen Berater es mit ihrem künstlerischen Gewissen veranworten können, obige Frage durch einen pseudo-aristokratischen Bahnhof Enge mit Ja zu beantworten, indem sie einer bestechenden Fassade zulieb einen so bedenklichen Grundriss und Platz als unvergängliches Denkmal ihrer Tätigkeit aufrichten. *C. J.*

[1]) Bezügl. der Baupläne war ausdrücklich freie Hand vorbehalten.

[2]) In der Diskussion im Z. I. A. wurde von einem Bewohner der Enge ziemlich drastisch zum Ausdruck gebracht, in der Enge wolle «man» allgemein den Kolonaden-Bahnhof und keinen andern.

Four électrique à Induction de la Compagnie Française des Métaux.

On connaît le développement que les fours électriques ont pris au cours de ces dernières années, dans leur application à la métallurgie. Ces appareils furent d'abord employés dans la métallurgie du fer, pour la fabrication de l'acier, soit en partant d'un minerai, soit en affinant un mélange de fontes et de ferrailles, soit en raffinant le métal déjà affiné au convertisseur ou au Martin. Mais les avantages qu'ils présentaient ne pouvaient laisser indifférents les métallurgistes qui s'occupent de métaux autres que le fer, tels que cuivre, zinc, plomb, nickel, aluminium, et alliages divers. Il convenait toutefois de choisir parmi les nombreux systèmes de fours celui qui s'adaptait le mieux à la fusion des métaux, et à leur mélange bien intime, avec conservation de leurs proportions réciproques, c'est-à-dire à l'abri de toutes causes d'oxydation ou d'introduction de matières étrangères.

La Compagnie Française des Métaux à Paris a entrepris la construction d'un four à induction qui devait répondre au trois conditions suivantes: Brasser d'une façon continue ou variable le bain et le décanter facilement pour obtenir un titre régulier; réduire le plus possible la surface du métal en contact avec l'air; pouvoir se brancher directement sur un réseau triphasé à 220 volts en conservant un facteur de puissance acceptable. L'étude entreprise aboutit à la construction d'un four d'essai de 80 kW qui, fut mis rapidement au point et donna pleine satisfaction. Voici quelles en sont les particularités principales qui ont été brevetées (voir la figure ci-jointe):

La rigole est constituée par des canaux à section rectangulaire dont l'ensemble affecte la forme de deux anneaux concentri-

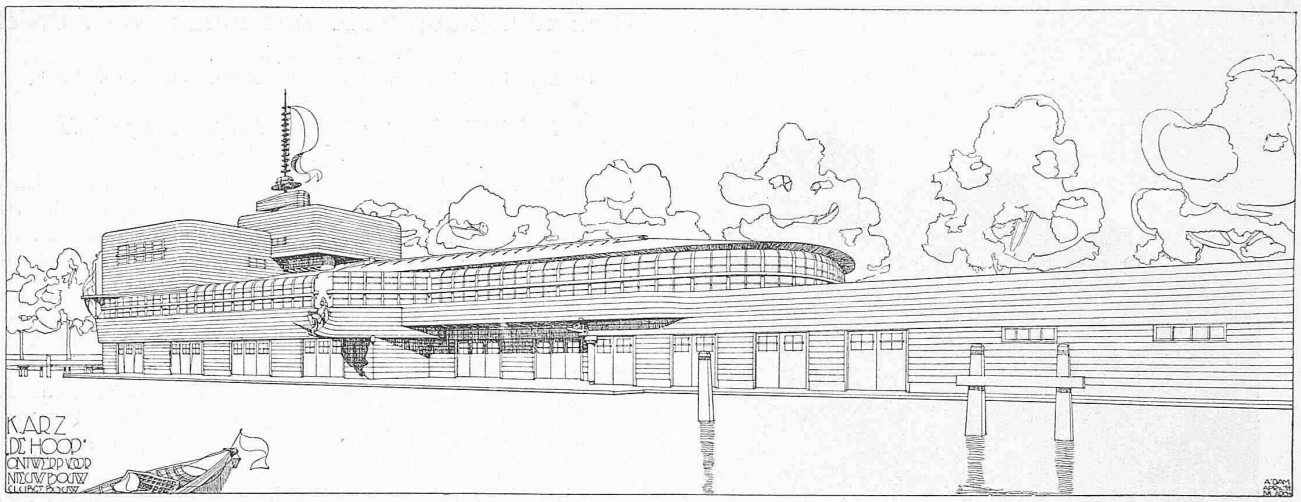


Abb. 35. Klubhaus der Amsterdamer Ruder- und Segler-Vereinigung (Wasserseite). Architekt M. de Klerk (1922).
Holzbau, unten Bootschuppen, darüber Gesellschaftsräume (vergl. Grundriss Abb. 37). Der Entwurf entfaltet sich in einer vom Innern ausgehenden, das ganze Gebäude umspielenden und jede Einzelheit mitreissenden Bewegung, die sich der Ankunftrichtung der Boote entgegenstellt.

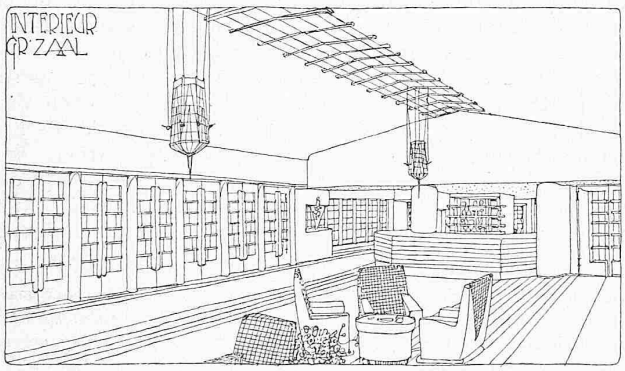


Abb. 38. Klubhaus der A. R.- u. S.-V. — Grosser Saal im Obergeschoss.

für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel zu. Im Verlaufe der Jahre bildeten sich dann in der Schweiz eine ganze Anzahl von weiteren Vereinigungen, die alle daran arbeiteten, die Binnenschiffahrt in der Schweiz vorzubereiten.

Die Behörden des Kantons Baselstadt förderten von Anfang an die Rheinschiffahrt-Bestrebungen sehr tatkräftig. Sie waren es, die im Jahre 1905 mit dem Bau einer Umschlagstelle begannen. Aus dieser Umschlagstelle entwickelte sich der heutige „Rheinhafen Basel-St. Johann". Auch die eidgenössischen Behörden unterstützten die neuen Bestrebungen von Anfang an dadurch, dass sie die vom Kanton Baselstadt im Interesse der Rheinschiffahrt aufgewendeten Ausgaben subventionierten. In Basel war es vor allem der verstorbene Direktor des Gaswerkes Basel, Ing. Dr. h. c. Paul Miescher, der mit Gelpke die praktische Entwicklung der Rheinschiffahrt förderte. Er verschaffte den für die Schiffahrt nach Basel Interesse zeigenden Rheinschiffahrt-Gesellschaften in den ersten schwierigen Versuchsjahren Berggüter dadurch, dass er ihnen den Transport der für das Gaswerk Basel bestimmten Kohlenmengen übertrug.

In den Jahren 1905/1914 baute der Kanton mit Bundessubvention die Umschlagstelle Basel St. Johann aus [1]). Im Jahre 1907 wurde die „Rheinhafen A.-G. Basel" gegründet zur Uebernahme des Betriebes der Umschlagstelle. Sie war eine private Aktiengesellschaft, die die dem Kanton gehörenden Umschlag-Einrichtungen pachtete und ergänzte, soweit ihre bescheidenen Mittel dies erlaubten. Bis zum Krieg weist die Umschlagstelle Basel-St. Johann die nebenstehenden Verkehrsziffern auf.

Die Propaganda-Tätigkeit der Schiffahrt-Vereine und vor allem Gelpkes hatte bis zum Kriegsausbruch in der ganzen Schweiz lebhaftes Interesse für die Rheinschiffahrt

[1]) Beschrieben in „S. B. Z." vom 9. November 1912. *Red.*

Rheinschiffahrt-Verkehr in Basel 1904 bis 1. August 1914.

	Zu Berg	Zu Tal	Total
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1903	—	Versuchfahrten	—
1904	300	—	300
1905	2028	1121	3149
1906	2722	740	3462
1907	3015	1235	4250
1908	13877	1592	15469
1909	35634	5174	40808
1910	48561	16139	64700
1911	27654	8080	35734
1912	47145	24055	71200
1913	62376	34277	96652
1914	61527	28492	90019

geweckt. Alle an der Entwicklung der Zufahrtwege interessierten Kreise des schweizerischen Wirtschaftslebens und alle in Frage kommenden Behörden sahen die grossen Vorteile, die die Rheinschiffahrt bis Basel bringen kann, ein und waren entschlossen, die Entwicklung der Schiffahrt tatkräftig zu fördern.

II. Die Stellung der Schiffahrt nach Basel in den allgemeinen Betriebsverhältnissen der Rheinschiffahrt.

Um die Entwicklung der Schiffahrt nach Basel zu beurteilen, muss man sich zunächst klar machen, welche Stellung der Betrieb auf der Strecke Strassburg-Basel in den allgemeinen Betriebsverhältnissen der Rheinschiffahrt einnimmt.

Die Flusschiffahrt trifft im allgemeinen auf immer grössere Schwierigkeiten, je weiter hinauf sie im Oberlauf eines Flusses steigt. Dies gilt auch für die Rheinschiffahrt. Die starke Strömung auf der Strecke Breisach-Basel und die zahlreichen Kiesbänke auf der Strecke Strassburg-Breisach bieten der Rheinschiffahrt grössere Hindernisse, als sie sie auf der Strecke bis Strassburg findet. Es muss dabei allerdings berücksichtigt werden, dass auf der Strecke Strassburg-Basel im Gegensatz zum übrigen Rheinlauf noch gar keine Verbesserungen des Stromes zur Erleichterung der Schiffahrt vorgenommen worden sind. Die Strassen- und die Eisenbahnbrücken zwischen Strassburg und Kehl liegen so niedrig, dass sie nur ganz flach gebauten Schleppdampfern und Kähnen bei gutem Wasserstand die Durchfahrt erlauben.

Diese Verhältnisse auf der Strecke zwischen Strassburg und Basel bringen es mit sich, dass nur ein sehr kleiner Teil der vorhandenen Schleppdampfer und Schleppkähne die Fahrt über Strassburg hinaus bis nach Basel fortsetzen kann. Nur starke Seitenraddampfer mit geringem Tiefgang und geringer Höhe der Deckaufbauten sind auf

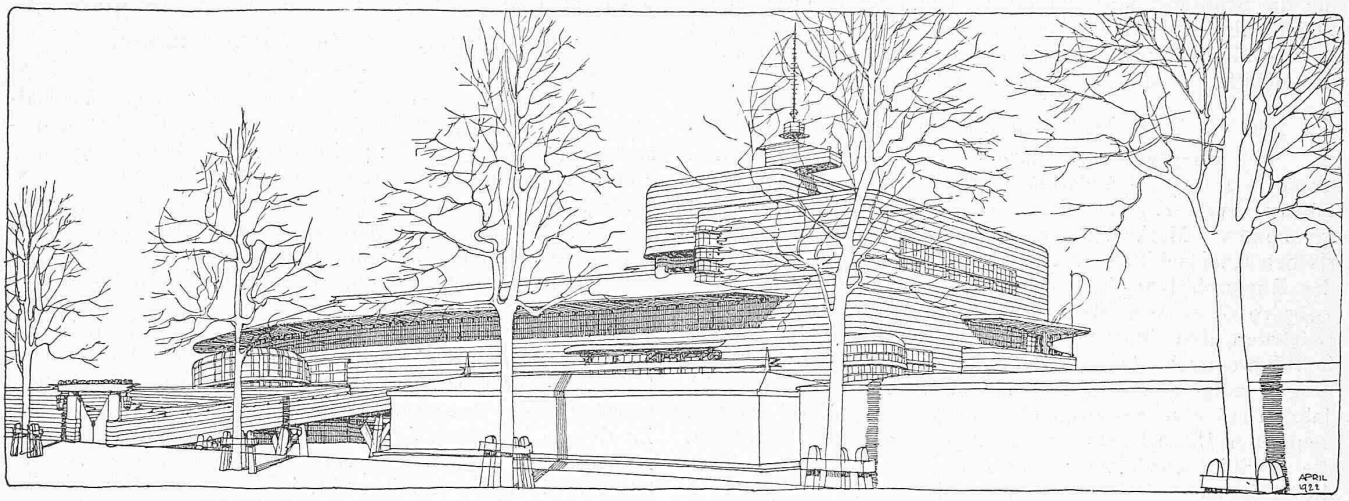


Abb. 36. Klubhaus der Amsterdamer Ruder- und Segler-Vereinigung „De Hoop“ (Landseite). Architekt M. de Klerk (1922).

dieser Strecke brauchbar; Eigentümer derartiger Schleppdampfer sind nur die grössten Rheinschiffahrt-Gesellschaften. Die praktische Durchführung der Schiffahrt nach Basel war deshalb zum vornherein auf eine geringe Zahl von grossen deutschen Schiffahrt-Gesellschaften beschränkt. Nur zwei der nach Strassburg fahrenden Gesellschaften, die „Rheinschiffahrts A.-G. vorm. Fendel“, Mannheim, und ihr schärfster Konkurrent, die „Vereinigten Spediteure und Schiffer G. m. b. H.“ in Mannheim, interessierten sich für die Schiffahrt nach Basel. Beide Gesellschaften waren Oberrhein-Reedereien und ein sehr grosser Teil der von ihnen bis Mannheim oder Strassburg-Kehl beförderten Gütermengen waren für die Schweiz bestimmt. Für sie war es von grösstem Interesse, die Schweizer Kundschaft noch mehr an sich zu ketten dadurch, dass sie die für die Schweiz bestimmten Waren auf dem Wasserweg bis Basel beförderten und dadurch gegenüber dem Bahntransport ab Mannheim oder ab Strassburg-Kehl noch Frachtersparnisse bieten konnten. Wenn sich durch diese gebotenen Frachtvorteile mehr für die Schweiz bestimmte oder von der Schweiz herrührende Güter dem Rheinweg gewinnen liessen, so war dies für die beiden Gesellschaften eine erwünschte Verstärkung ihrer Stellung im Schweizer-Verkehr.

Bei allem Interesse, das die beiden deutschen Gesellschaften der Schiffahrt nach Basel entgegenbrachten, blieb diese für sie doch immer nur ein kleiner Teil ihres ausgedehnten Schiffahrtbetriebes. Der deutsche Verkehr von der Ruhr und dem Mittelrhein nach Mannheim und Strassburg und der Seehafenverkehr von Antwerpen-Rotterdam nach der Ruhr, Mannheim und Strassburg war für beide Gesellschaften viel wichtiger als die Schiffahrt nach Basel.

Der gesamte Rheinverkehr hat nun aber im Verlaufe des Jahres gewisse, regelmässig wiederkehrende Perioden flauen Geschäftsganges. Eine derartige Periode sind die Frühjahr- und Sommermonate mit ihrem guten Wasserstand. In dieser Zeit ist auf dem ganzen Rhein relativ wenig Beschäftigung für den Schiffspark vorhanden. Infolgedessen sinken die Rheinfrachten in diesen Monaten so sehr, dass sie kaum mehr die Selbstkosten decken. Dieser Umstand, der regelmässig zu der Zeit eintritt, wo auf der Strecke Strassburg-Basel der gute Wasserstand die Schiffahrt ermöglicht, veranlasste die beiden Reedereien, einen Teil ihres Schiffsparkes auf der Strecke Strassburg-Basel zu beschäftigen. Die oben erwähnten natürlichen Schwierigkeiten geben der Reederei, die für die Strecke ausgerüstet ist, eine gewisse Monopolstellung, die ihr gestattet, die Anschlussfrachten Strassburg-Basel auf einer lohnenden Höhe zu halten, selbstverständlich unter Berücksichtigung einer Frachtersparnis gegenüber den Eisenbahnfrachten, die sie ihrer Schweizer Kundschaft einräumen muss.

Die starke Strömung und die relativ geringe Ausnützung des Schiffsraumes auf der Strecke Strassburg-Basel

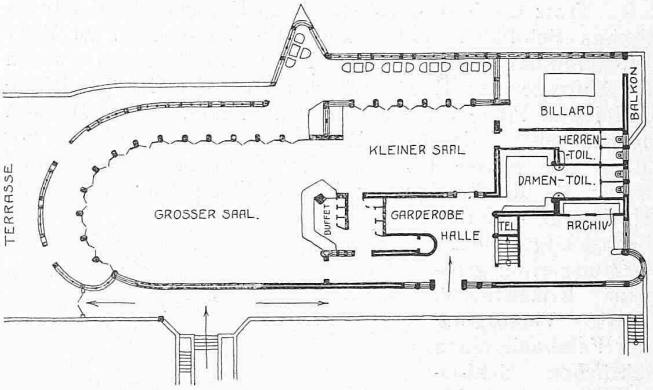


Abb. 37. Klubhaus der A. R.- u. S.-V. — Obergeschoss 1 : 400.

gestattet schon bei einer geringen Gütermenge einen ziemlich bedeutenden Schiffspark in der Basler-Fahrt zu beschäftigen. Durch die Kombination der Basler-Fahrt mit ihrem übrigen Betrieb waren deshalb die beiden Reedereien in der Lage, ihren Schiffspark auch in der flauen Frühjahr- und Sommerzeit voll auszunützen und lohnend zu beschäftigen. Sie verbesserten ihre Stellung gegenüber den an der Basler-Fahrt nicht beteiligten Gesellschaften. Sie hatten aber kein Interesse daran, in Rheinschiffahrtskreisen eine spezielle Propaganda für die Schiffahrt nach Basel durchzuführen. Ihre Bestrebungen, die Schiffahrt nach Basel zu entwickeln, mussten stets in Einklang gebracht werden mit ihren übrigen manigfaltigen Interessen auf dem ganzen Rhein.

Dadurch, dass die Schiffahrt nach Basel nur in den guten Wassermonaten des Frühjahrs und des Sommers durchgeführt werden kann, entstehen für die Umschlag-Anlagen in Basel sehr schwierige Betriebsverhältnisse. In der Zeit des guten Wasserstandes ist der Verkehrsandrang stark, er erfordert zahlreiche Kranen, Schiffsliegeplätze, ausgedehnte Geleiseanlagen und Lagergelegenheit. In der Zeit der geschlossenen Schiffahrt nach Basel ist es dann nicht leicht, für diese ausgedehnten Anlagen lohnende Beschäftigung zu bekommen. Der Ausbau der Umschlag-Einrichtungen in Basel lastete infolge dieses Umstandes fast ausschliesslich auf dem Kanton Baselstadt und der die Ausgaben subventionierenden Eidgenossenschaft, also auf staatlichen Behörden. Die Rheinschiffahrt-Gesellschaften zeigten wenig Neigung, eigenes Kapital in den Umschlag-Einrichtungen festzulegen. Ein grosszügiger Ausbau der ungenügenden Umschlagstelle Basel-St. Johann war zudem durch deren topographische Verhältnisse unmöglich.

Alle diese Verhältnisse in Verbindung mit den an und für sich ziemlich grossen nautischen Schwierigkeiten,