# Die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel

Autor(en): **Groschupf, L.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 20

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-39012

**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 Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel.

Von *L. Groschupf*, Basel.
Direktor der Schweizerischen Schleppschiffahrts-Genossenschaft.

(Fortsetzung von Seite 246.)

## *IV. Neuorganisation nach dem Kriege.*

Der Friedensschluss und seine Folgen brachten in der Rheinschiffahrt neue Verhältnisse. Frankreich wurde Rheinuferstaat. Nach den Bestimmungen des Friedensvertrages von Versailles hatte Deutschland einen bedeutenden Teil seiner Rheinflotte an Frankreich abzutreten. Dieses erhielt an Schleppkähnen rund 400 000 Tonnen Schiffsraum, dazu Schleppdampfer mit einer Maschinenstärke von insgesamt etwa 30 000 PS; die den deutschen Gesellschaften in Strassburg gehörenden Umschlagsanlagen und Lagerhäuser gingen in französischen Besitz über. In Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Köln, Ruhrort und Rotterdam mussten deutschen Gesellschaften gehörende Umschlags- und Lagereinrichtungen an Frankreich abgetreten werden, um als Stützpunkte für die neu geschaffene französische Rheinschiffahrt zu dienen. In Strassburg bildete sich eine ganze Anzahl französischer Rheinschiffahrts-Gesellschaften, die von der Regierung Schleppkähne und Umschlagseinrichtungen zugeteilt erhielten. Der Betrieb der Schleppdampfer und der Anlagen in den deutschen Rheinhäfen blieben einer französischen Staatsgesellschaft vorbehalten (Société d'Etudes pour la Navigation du Rhin).

Auch die belgische Rheinschiffahrt wurde durch von Deutschland an Belgien abgetretene Reparations-Schiffe bedeutend gestärkt. Man kann sogar von einer eigentlichen Neugründung der belgischen Rheinschiffahrt sprechen, denn vor dem Kriege waren bedeutende belgische Rheinschiffahrts-Gesellschaften deutsche Gründungen unter belgischer Flagge.

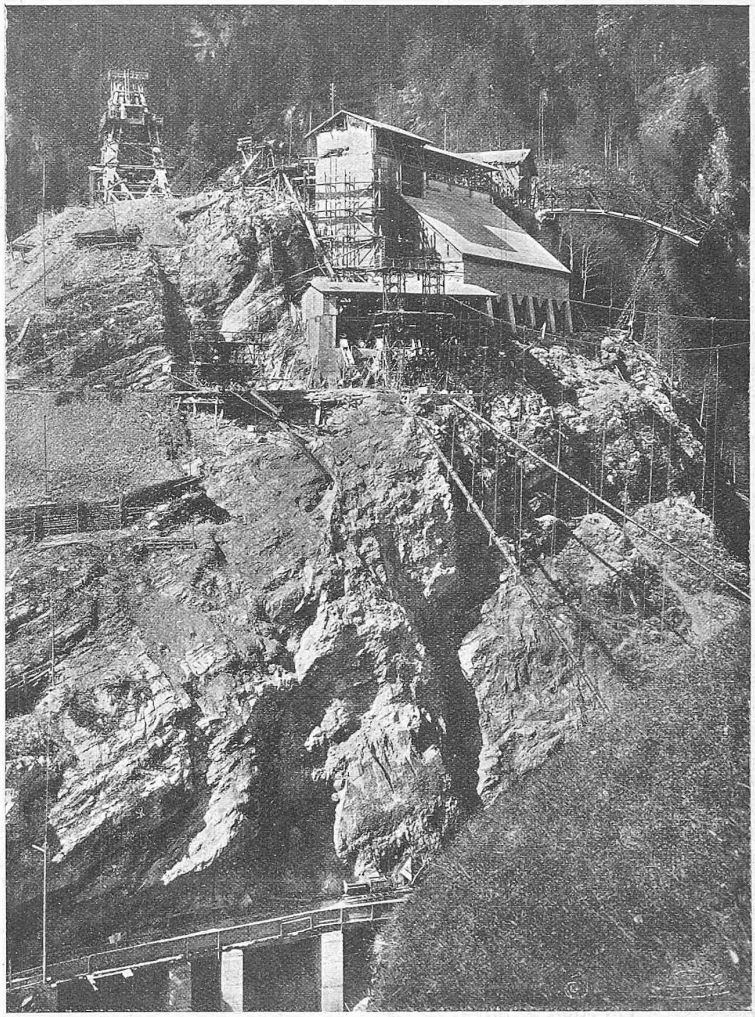


Abb. 2. Die Betonieranlage der Staumauer im Schräh (Wäggital) am 2. Mai 1923.

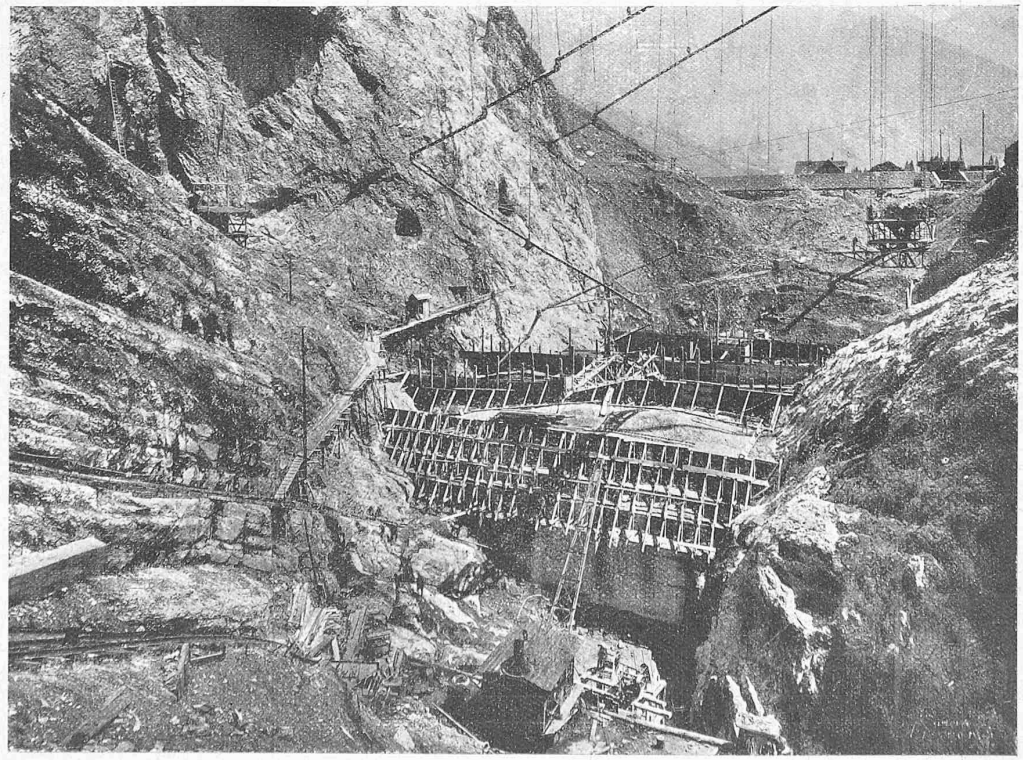


Abb. 5. Betonierung der Staumauer im Schräh, Luftseite, im Hintergrund Innertal (4. Juli 1923).

In der holländischen Rheinschiffahrt vollzogen sich Zusammenschlüsse verschiedener Gesellschaften von bis dahin unbekanntem Ausmass, sodass heute eine holländische Schiffahrts-Gesellschaft die bei weitem grösste Rheinschiffahrts-Gesellschaft ist.

In Deutschland brachten schon die Kriegsverhältnisse und noch mehr die dem Friedensschluss folgenden Ereignisse (Schiffsabgabe, Regierungstransporte, Markentwertung) eine sehr bedeutende Stärkung der grossen Rheinschiffahrtskonzerne. Die Einzelschiffer, die ihre Schiffe der deutschen Regierung zur Abgabe an Frankreich zur Verfügung stellen mussten, waren meist nicht in der Lage, mit der erhaltenen Entschädigung wieder Schiffe zu bauen. Dies konnten fast nur die grossen Kon-

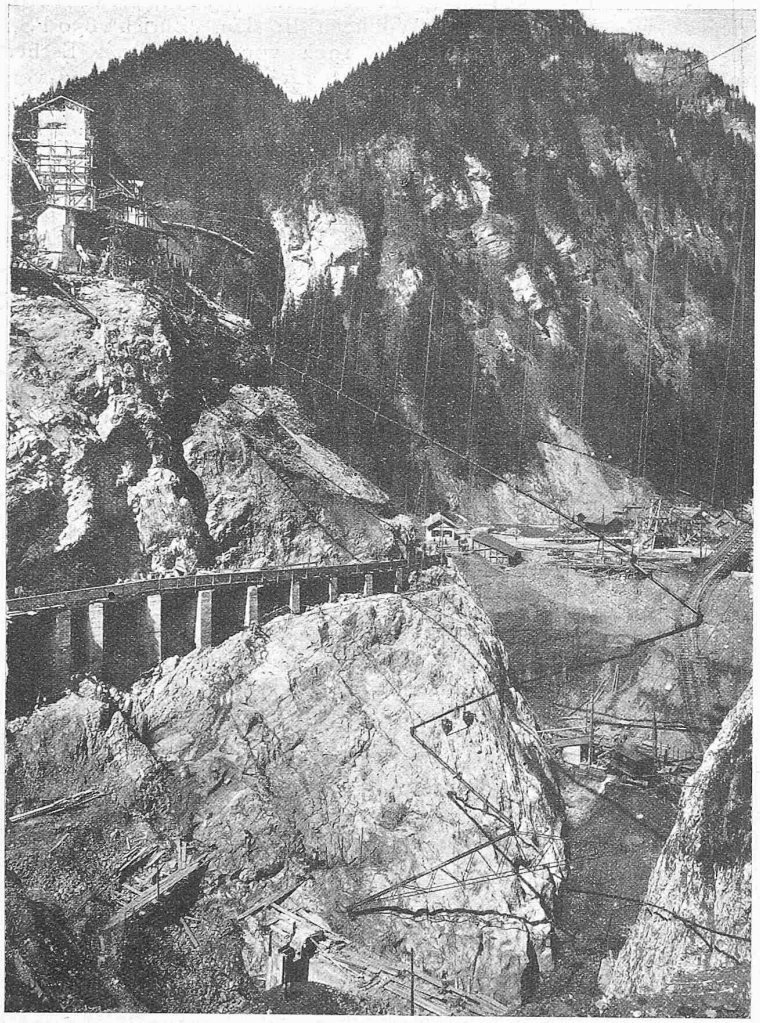


Abb. 3. Blick talauswärts in die Baugrube, in halber Höhe die provis. Strasse (2. Mai 1923).

zerne tun, und sie allein waren auch stark genug, die Folgen der Währungs-Zerrüttung zu überwinden, und aus ihr selbst Vorteile zu ziehen. Weitaus der grösste Teil der deutschen sogenannten „Partikulierschiffer" (private Besitzer von Rheinschiffen) hatte Guldenschulden auf den Schiffen und geriet infolgedessen in eine sehr schwierige Lage.

Durch die Zwangswirtschaft in Deutschland, vor allem für Getreide, wurden auf dem Rhein ganz neue Verhältnisse in der Akquisition der Güter geschaffen. Die freie Konkurrenz wurde zu einem grossen Teil ausgeschaltet; alle von staatlichen Behörden zur Vergebung gelangenden Transporte wurden zu lohnenden Frachten unter die grossen Schiffahrts-Gesellschaften verteilt, sodass diese sehr gute Geschäfte machten. Die Frachten wurden von den deutschen Behörden an die deutschen Gesellschaften in den Zeiten des Sinkens der Mark zu einem grossen Teil in holländischen Gulden bezahlt. Dieses ganze Verteilungswesen der sehr bedeutenden Gütermengen, die von Behörden zum Transport zu vergeben waren, war im Grunde nichts anderes als eine Subvention der deutschen Rheinschiffahrt. Es muss anderseits allerdings auch berücksichtigt werden, dass durch die fortwährende Entwertung der Mark und die dadurch verursachte abnormale Verbilligung der deutschen Eisenbahntarife dem Rheinverkehr gewaltige Gütermengen entzogen und der Eisenbahn zugeführt wurden; dieser Umstand machte sich besonders in dem für die Schweiz bestimmten Rheinverkehr geltend. Englische Kohle und überseeisches Getreide wurden zeitweise weit billiger mit der Eisenbahn von den Nordseehäfen nach der Schweiz befördert, als sie die Schiffahrt je zu befördern imstande gewesen wäre.

### *V. Bildung von Rheinschiffahrts-Gesellschaften in Basel.*

Die Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel in Mannheim, die Hauptgesellschaft des sogenannten Badischen oder Fendel-Konzerns, plante in Verbindung mit dem Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein Basel im Sommer 1914 die Gründung einer schweizerischen Rheinschiffahrts A.-G. Ursprünglich war vorgesehen, dass Fendel in der neuen Gesellschaft die Aktienmajorität haben sollte. Durch die grosse Opposition, die bei Bekanntwerden dieser Absicht dem Projekt bereitet wurde, ist dann der Betriebsgemeinschafts-Vertrag, wie er von dem Initiativ-Komitee der zu gründenden Rheinschiffahrts-Gesellschaft mit Fendel abgeschlossen war, so abgeändert worden, dass die Aktien-Majorität in schweizerischen Händen bleiben, dass dagegen mit Fendel eine Betriebsgemeinschaft eingegangen werden sollte,

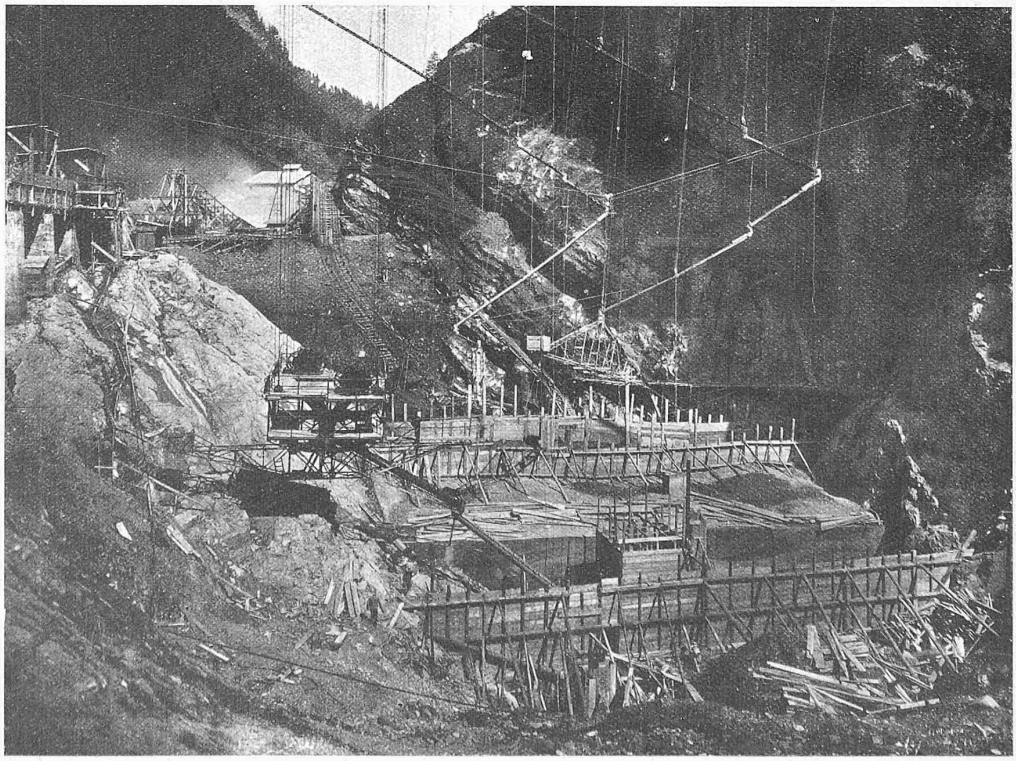


Abb. 4. Betonierung der Staumauer im Schräh (Wäggital) von der Wasserseite (4. Juli 1923).

bei der alle wichtigen Entschlüsse von Mannheim aus entscheidend beeinflusst werden. Der Ausbruch des Krieges verhinderte das Zustandekommen des Projektes, dessen Vorarbeiten bereits so weit gediehen waren, dass im August 1914 die Gründung hätte stattfinden sollen.

Im Jahre 1915, während der Zeit, da die Schiffahrt nach Basel durch das Verbot der deutschen Militärbehörde vollständig ruhte, ergriff die damalige Leitung der Rheinhafen A.-G. Basel die Initiative zur Gründung einer Rheinschiffahrts-Gesellschaft. Bei jener Gründung sollten zum ersten Mal holländische Rheinschiffahrts-Interessenten gemeinsam mit deutschen und schweizerischen Interessenten zusammenwirken. Durch die Opposition, die die Rheinschiffahrts A.-G. vorm. Fendel und der Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein diesem Projekt in der Schweiz bereiteten, unterblieb damals diese Gründung.

Im Jahre 1919 bestellte der Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein neuerdings ein Initiativ-Komitee zur Gründung einer schweiz. Rheinschiffahrts-Gesellschaft. Die Vorarbeiten schritten rasch voran, vor allem weil der Kanton Baselstadt sich sofort nach Bekanntwerden des Planes bereit erklärte, mit einem Betrag bis zu einer halben Million Franken sich an dem neuen Unternehmen zu beteiligen.

Im Februar 1919 wurde dann die „Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft Basel" gegründet. Ihr Kapital betrug bei der Gründung rd. 2,5 Mill. Franken, wovon etwa ein Drittel von Kantonen, S. B. B. und dem Verband schweiz. Gaswerke aufgebracht wurde; zwei Drittel waren aus allen Kreisen des schweizerischen Handels und der schweizerischen Industrie einbezahlt worden. Mit dieser Gründung ist die Schweiz in die Reihe der Rheinschiffahrt treibenden Staaten eingetreten. Präsident des Vorstandes dieser ersten schweizerischen Rheinreederei wurde Alt-Nationalrat Prof. Dr. Paul Speiser in Basel.

Die „Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft" organisierte sich vollständig unabhängig auf dem ganzen Rhein von Rotterdam bis Basel. Sie ging sofort an den Bau einer *schweizerischen Rheinflotte*. Bis heute sind folgende schweizerischen Rheinschiffe in Betrieb:

a) Schleppdampfer: „Schweiz" 750 PS., erbaut 1919, von der Werft Cäsar Wollheim, Breslau, „Zürich" 850 PS., Turbinendampfer erbaut 1922 von der Firma Escher Wyss & Co., Zürich, „Bern" 1400 PS., erbaut 1923 von der Werft P. Smit Jr., Rotterdam, „Luzern" 1200 PS., erbaut 1923 von der Werft Gebr. Sachsenberg, Rosslau, „Unterwalden" 250 PS., Dieselmotorboot.

b) Schleppkähne: acht in der Schweiz auf der Werft der Firma Buss A.-G. in Augst gebaute Kähne von je 850 t Tragfähigkeit, drei in Holland gebaute Kähne von je 1350 t Tragfähigkeit, also insgesamt 11 000 t Schiffsraum. Die Schleppkähne tragen die Namen schweizerischer Flüsse: Aare, Rhône, Ticino, Birs, Ergolz, Sisseln, Wiese, Glatt, Limmat, Linth und Töss; zwei weitere Kähne mit je 1000 t Tragfähigkeit sind bei der Firma Buss A.-G. in Bau, sie erhalten die Namen „Tamina" und „Rabiusa".[1])

c) Kranschiff: „St. Gotthard" mit 600 t Tragfähigkeit und einem 5 t Dampfkran.

Der gemietete Schiffspark der Gesellschaft schwankt je nach dem Beschäftigungsgrad zwischen 60 000 und 150 000 t.

*Zum Betrieb* der Flotte wurden an den wichtigsten Rheinplätzen Niederlassungen und Agenturen errichtet. In Strassburg ist die Société Franco-Suisse de Navigation s. a. r. l.[2]) gegründet worden. Diese verfügt auch über einen Kanalschiffspark von rd. 4500 t zum Betrieb der Schiffahrt auf dem französischen Kanalnetz. In Kehl ist die Schweizer Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. Kehl, in Mannheim die Schleppschiffahrts-Genossenschaft m. b. H. Mannheim, in Ruhrort das Schweizer Schiffahrts- und Speditions-Kontor G. m. b. H. Ruhrort gegründet worden. In Antwerpen wurde die Schweizer Firma R. Moor Frères mit der Vertretung in dem für die Schweiz wichtigsten Nordseehafen betraut. Ferner arbeiten für die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft: In Rotterdam die Firma C. W. H. van Dam & Co., und in Amsterdam die Firma N. V. Cornelder's Scheepvaart-Mij.

[1]) Einige Bilder folgen (raumeshalber) in nächster Nummer. *Red.*

[2]) «Société à responsabilité limitée», entsprechend G. m. b. H.

## Von der Generalversammlung der G. E. P. in Zürich.

(Schluss des Festberichtes von Seite 256)

Mit dem Wetter hatten wirs getroffen, denn auch den Extrazug der S. B. B., der am Montagmorgen des 9. Juli noch weit über 400 Ehemalige samt einigen zugewandten Ortsvertretern seeaufwärts führte, beschien die liebe Sonne von einem wolkenlosen Himmel. In Siebnen, dem Umschlagshafen des „Kraftwerks Wäggital", unserm Reiseziel, stand eine lange Kolonne von Motorlastwagen bereit, geschmückt mit Fachschul-Insignien der verschiedensten Art und mit bequemen, mit Decken behangenen Sitzgelegenheiten, welche Aufmerksamkeit der Bauleitung höchste Anerkennung der Reisenden fand (Die Guten ahnten nicht, dass sie nur als Garnitur eines etwas reduzierten, aber sorgfältig verhüllten Zementsack-Transportes dienten, der ihretwegen natürlich nicht ausfallen durfte!). So kam man mühelos in die Höhe, an allen Baustellen vorbei bis zum Hauptattraktionspunkt des Werkes, der grossen Staumauer im Schräh, die dort das Innertal zum grossen, über 5 km langen Bergsee verwandeln wird (Beschreibung des Werkes siehe „S. B. Z." vom 19. Februar 1921); den Zustand der imposanten Baustelle mögen die Abbildungen 2 bis 5 auf den vorhergehenden Seiten in Erinnerung rufen. In Gruppen geteilt gings sogleich unter Führung der am Bau beteiligten Kollegen an eine Besichtigung der weitverzweigten Installationen, beginnend bei der Kies- und Sandaufbereitung auf dem luftseitigen, ebenen Vorgelände (Abb. 3 im Hintergrund).



Abb. 1. Start der Transport-Kolonne am Bahnhof Siebnen.

Von dort werden Kies, Sand und Zement auf einem Kabel-Schrägaufzug nach den hoch oben an der linksufrigen Felswand klebenden Silos gefördert, aus denen die einzelnen Materialien über höchst sinnreiche und mit grosser Genauigkeit regelbare automatische Förder- und Wäge-Einrichtungen in die Betonmischer gelangen; in Abbildung 2 sieht man oben rechts das Führungsgerüst des Schrägaufzugs zur Ueberleitung in die Horizontale, dann folgen nach links die Silos, und nochmals weiter links die Gruppe der Mischer, die den flüssigen Beton in drei Rinnensysteme ergiessen. Der Turm in Abbildung 2 links oben ist das seitlich verschiebbare Stützgerüst für die Kabel der Verteilrinnen. Von diesen sind zwei von der bekannten Gelenkkonstruktion, sie bestreichen den mittlern und den luftseitigen Teil des Mauerkörpers (Abbildung 5). Das

Die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft Basel ist bis heute die einzige *schweizerische* Rheinreederei. Sie hat seit dem Friedensschluss im Verkehr nach Basel die erste Stelle eingenommen.

Als schweizerische Aktiengesellschaften wurden dann anderseits in den Jahren 1920 und 1921 Tochtergesellschaften der beiden grossen deutschen Oberrheinschiffahrts-Konzerne gegründet: Der Rhenania-Konzern gründete die „Neptun" Transport- und Schiffahrts-A.-G. Basel; an der Gründung dieser Tochtergesellschaft beteiligte sich auch die dem Rhenania-Konzern nahestehende französische Gesellschaft „Le Rhin" Strassburg. Der Fendel-Konzern seinerseits errichtete in Basel die „Rhenus" A.-G. für Schiffahrt und Spedition. Bei beiden Gesellschaften liegt die überwiegende Majorität des Kapitals und damit auch der massgebende Einfluss in deutschen Händen.

Die für das gesamte schweizerische Wirtschaftsleben stets steigende Bedeutung der Rheinschiffahrt und vor allem auch die Zunahme der den Kanton Baselstadt direkt betreffenden Rheinschiffahrtsfragen veranlassten im Jahre 1918 den Regierungsrat eine *Rheinschiffahrts-Direktion* als Departement zu errichten. Ihr wurde angegliedert das „Schiffahrtsamt des Kantons Baselstadt", dem die Bearbeitung und das Studium aller mit der Rheinschiffahrt zusammenhängenden Fragen, sowie auch die Verwertung des baselstädtischen Hafengebietes im Rahmen des Gesetzes vom 13. Dezember 1919 übertragen wurden. Die Schaffung dieser Behörden war ein dringendes Erfordernis, wie der Erfolg ihrer bisherigen Tätigkeit zeigt.

Der *Rheinverkehr in Basel seit Friedensschluss* zeigt folgende Verkehrsziffern:

| | Zu Berg Tonnen | Zu Tal Tonnen | Total Tonnen | |
|---|---|---|---|---|
| 1919 | 37 400 | 1 600 | 39 000 | |
| 1920 | — | — | — | |
| 1921 | 730 | 330 | 1 060 | (Niederwasser!) |
| 1922 | 126 450 | 42 130 | 170 849 | |
| 1923 | 25 634 | 15 227 | 40 861 | (Ruhraktion!) |

(Schluss folgt.)

## Nekrologie.

† **Hans Conrad Schellenberg,** geboren am 28. April 1872 in Hottingen als Sohn eines Landwirts, durchlief die heimatliche Primar- und Sekundarschule, um hernach in Boudry und an der landwirtschaftlichen Schule in Cernier den praktischen Grund seiner Berufsbildung zu legen; nach der wissenschaftlichen Seite hin vervollständigte er diese an der E. T. H., die ihm 1893 das Diplom als Landwirt erteilte. Eine besondere Vorliebe für das Studium der Botanik führte ihn hierauf zu Schwendener an die Universität Berlin; dort arbeitete er seine Dissertation „Beiträge zur Kenntnis der verholzten Zellenmembran" aus, auf Grund deren ihm die Universität Zürich die phil. Doktorwürde verlieh. Seinen Lehrberuf begann Schellenberg, nach einer zweijährigen Assistententätigkeit an der Eidgenössischen Samenkontrollstation, 1897 an der kantonalen landwirtschaftlichen Schule im Strickhof. 1900 habilitierte er sich als Privatdozent, 1907 wurde er Titular-Professor und 1909 Professor für Landwirtschaft an der E. T. H. (Pflanzenbau, Pflanzenpathologie, Obst- und Weinbau).

Den Studierenden war Schellenberg ein anregender Lehrer, der ihnen neben tüchtigem Fachwissen auch vieles aus seiner reichen Lebenserfahrung zukommen liess, wobei ihm sein scharfer Blick für das Wirkliche und für das unter dem Wirklichen Wesentliche sehr zu statten kam. Dabei zeichnete sich Professor Schellenberg durch vorzügliche Charaktereigenschaften aus, durch Pflichttreue, Güte und Bescheidenheit, die ihn Jedem sogleich sympathisch machten, der mit ihm zu tun hatte. Mit grosser Hingebung vertrat er z. B. Prof. Wyssling als Rektor der E. T. H. während dessen langer Krankheit. Auch im Stiftungsrat der Eidg. Volkswirtschafts-Stiftung war Professor Schellenberg ein stets wertvoller Mitarbeiter. Mitten aus voller Arbeit riss ihn der Tod mit raschem Griff heraus; er erlag ihm am 27. Oktober, viel zu früh für sein fruchtbares Lebenswerk wie für seine Fachgenossen und zahlreichen Schüler, die alle ihm das beste Andenken bewahren werden.

† **Fritz Jenny-Dürst** in Ziegelbrücke ist am 7. November im Alter von 68 Jahren infolge eines akuten Darmleidens ganz unerwartet gestorben. Wir werden über den Lebenslauf des hochgeschätzten und weit herum bekannten Industriellen, der 1876 als Maschinen-Ingenieur aus der E. T. H. hervorgegangen war, in nächster Nummer Näheres mitteilen.

---

dritte, wasserseitig angeordnete System besitzt einen an einem Kabelpaar verschiebbar hängenden Hilfstrichter, der von oben mit einem als Laufkatze arbeitenden Aufzug periodisch gespeist wird, und der seinerseits seinen Inhalt durch ein Paar kurzer Rinnen zwischen die Schalungswände ergiesst; diese Einrichtung ist besonders gut erkennbar auf Abb. 4 (vorn links) und auf Abb. 5 (im Hintergrund rechts). In halber Höhe der linksseitigen abgedeckten Felsoberfläche führte zur Zeit unseres Besuches noch die alte Talstrasse über die besonders gut in Abb. 3 (auch Abb. 2 links unten) sichtbaren provisorischen Betonpfeiler.



Abb 7. Lagerleben auf der Festwiese bei der Zentrale Siebnen.

Einen recht sympathischen Abschluss dieser hochinteressanten Krabbelei bergauf und ab über steile Fussweglein, Hühner- und andere Leitern bildete ein Trunk frischen Bieres samt Schinkenbrötchen, die am untern Sammelplatz von der Bauleitung dargeboten wurden, ehe man die Autos wieder bestieg, um talwärts zur Baustelle im Rempen zu fahren, wo die erste Zentrale mit Ausgleichbecken und zweiter Staumauer errichtet wird. Auch diese bot wieder mancherlei Neues in der Installation. Als besonderer Clou darf hier wohl die armierte Stollenröhre bezeichnet werden, mit der die Zuleitung für die untere Stufe den Trebsenbach überbrückt, und deren Armierung in der äussern Schalung eben fertig eingebaut war. Das Gewirre des Armierungsnetzes flösste ordentlich Respekt ein; was aber das Zutrauen, dass jedes Eisen auch seine richtige Stelle einnehme, über jeden Zweifel hob, das war das daran gehängte, in Abbildung 6 (Seite 263) wiedergegebene Plakat, das Ing. C. Dubs als künstlerischem Autor zu danken ist. Gegen *diese* drei Druckstollen-Genossen „da kannste nix machen, da stehste machtlos vis-à-vis", denkt der gefangene Wasserdruck; und die Beschauer konnten es ihm ordentlich nachfühlen.

Allgemach hatte die Sonne kulminiert, und etwas mitgenommen von dem vielen Gesehenen und Gehörten krabbelte man wieder auf die Camions, die für die Talfahrt nur noch leere Zementsäcke als Divan boten. Satt gesehen hatte man sich allerdings zum grössten Teil und die Festregie in Firma Bertschi, Gugler & Cie. hätte für den nun folgenden II. Akt auf der Festwiese keine aufnahmefähigere Stimmung schaffen können. Auf einer Baumwiese, dicht neben den hohen Schalungsgerüsten der ihres Gusses gewärtigen Zentrale Siebnen, waren die Tische und Bänke hergerichtet; dezentralisiert, der förderalistischen Gesinnung manches