

Der Güterverkehr in den Rheinhäfen Basels im Jahre 1951

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **70 (1952)**

Heft 11

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59575>

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.

ständnis für die ganz allgemeine Notwendigkeit der Schaffung von Bauverbotszonen in grossen Städten gezeigt und damit das *allgemeine öffentliche Interesse* an der Landesplanung erneut ausdrücklich bejaht. Ferner ist für den *Kanton Zürich* klar festgestellt (dagegen hatten die Beschwerdeführer vorab angekämpft!), dass die §§ 68 und 8b BG in Verbindung mit einem regierungsrätlich *genehmigten Gesamtplan* eine ausreichende *gesetzliche Grundlage* für Ausscheidungen von Zonen aller Art bilden, sofern sich der Gesamtplan im Rahmen des § 8b hält.

Mit aller Deutlichkeit erklärt das Bundesgericht erneut, dass bei derart schweren Eingriffen in das Privateigentum ein sehr strenger Masstab bei der Prüfung, ob eine gesetzliche Grundlage vorliege, angewendet und vor jeder extensiven Interpretation Abstand genommen werden müsse.

Für die Stadt Zürich sind die Konsequenzen schwerwiegend, denn die geplante Grünzone scheint gerade in den Fällen, wo sie besonders wichtig ist, nämlich zur städtebaulichen Gliederung und zum hygienischen Schutz sowie für erst in einem späteren Zeitpunkt erforderliche öffentliche Anlagen, gesetz-

widrig, dagegen dort zulässig, wo öffentliche Anlagen im alten enggefassten Sinne des Wortes einem dringenden Bedürfnis entsprechen und deshalb wohl auch einfach auf dem Wege der Expropriation, wie bisher, verwirklicht werden könnten.

Es wird sich bei der Beantwortung der Interpellation im kantonalen und städtischen Parlament erweisen, ob dort die Folgerung gezogen wird, dass nun unverzüglich die für die Verwirklichung der Landesplanung erforderliche klare gesetzliche Grundlage im Kanton Zürich geschaffen werden muss oder ob zuerst noch andere Mittel und Wege ausprobiert werden wollen.

Dr. H. Meyer-Fröhlich

*

Im Zürcher Kantonsrat beantwortete Regierungsrat Dr. H. Streuli als Stellvertreter des Baudirektors eine diesen Bundesgerichtsentscheid betreffende Interpellation von H. Wolfermann. Er versicherte dem Rat, dass der Regierungsrat die Vorarbeiten für die Revision des Baugesetzes sofort aufnehmen werde, damit die heute noch fehlende Rechtsgrundlage geschaffen werden könne.

Red.

Der Güterverkehr in den Rheinhäfen Basels im Jahre 1951

DK 656.62 (494)

Dank der überaus günstigen Wirtschaftslage und der Möglichkeit, umfangreiche Transittransporte, hauptsächlich von und nach Italien, verwirklichen zu können, erreichte der Güterumschlag in den Rheinhäfen beider Basel im Jahre 1951 die Rekordziffer von 4 592 413 Gütertonnen gegenüber 3 500 417 t im Jahre 1950. Zu diesem Ergebnis trug die günstige Wasserführung des Rheins wesentlich bei. Diese Umschlagmenge bedeutet 42,1% des gesamtschweizerischen Aussenhandels, woraus die grosse Bedeutung der Rheinschiffahrt für unser Land hervorgeht. Von ihr entfallen 92,3% auf den Bergverkehr, an dem die einzelnen Güter, wie in Tabelle 1 angegeben, beteiligt sind. Ueber den Talverkehr orientiert Tabelle 2. Ohne Einrechnung der Dieselmotorschlepper und Schleppdampfer sowie der Personenboote sind in den Rheinhäfen Basels 8987 Schiffe (1950 waren es 8058) eingetroffen. Davon waren 5195 selbstfahrende Güterboote (4700) mit einer Durchschnittsbelastung von 465 t (399 t). Die Tragfähigkeit dieser Boote bewegte sich wie im Vorjahr zwischen 185 und 1545 t. Ausserdem trafen

1644 Rheinkähne (1294) mit einer Tragfähigkeit von 274 bis 2415 t und einer Durchschnittsbelastung von 845 t sowie 2128 Kanalschiffe (2054) mit einer durchschnittlichen Belastung von 220 t in Basel ein. Die Schweizerische Rhein- und Kanalflotte umfasste Ende 1951 insgesamt 382 Schiffe, nämlich 23 Schleppdampfer und Schleppboote, 4 Personenboote für den Verkehr Rheinfelden—Basel, 53 Rheinkähne, 230 Güterboote und Tankschiffe mit Motor, 63 Kanalschiffe mit oder ohne eigene Triebkraft und 9 Kran-, Bau- und Bergungsschiffe. Weitere Einzelheiten über den Rheinverkehr findet man im Aufsatz von W. Mangold, Direktor des Rheinschiffahrtsamtes Basel, in «Strom und See» Nr. 1 vom Januar 1952. Aus ihnen geht die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Verkehrs eindrücklich hervor. Es hat sich auch gezeigt, dass sich die Investitionen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft für den Ausbau der Hafenanlagen beider Basel und der Flotte als gute Kapitalanlage erweisen. Durch die vorgesehene schrittweise Erweiterung der Rheinhäfen, die in guter Zusammenarbeit zwischen der Privatwirtschaft und dem Staat vor sich geht, wird ihre Leistungsfähigkeit bedeutend gesteigert, so dass diese Häfen auf Jahre hinaus jedem Verkehrsanfall genügen werden.

Tabelle 1. Berggüterumschlag in den Basler Rheinhäfen in Tonnen (Importgüter)

	1951	1950
Feste Brennstoffe	1 959 918	1 085 834
Flüssige Brennstoffe	810 074	707 027
Getreide- und Futtermittel	589 829	617 762
Zucker	107 251	236 217
Mineral. Rohstoffe	66 272	68 150
Pyrit	49 698	14 626
Zellulose	47 723	50 203
Fette und Oele	44 723	50 203
Stahlbleche und -platten	44 179	30 626
Papierholz	42 855	—
Uebrige Güter	477 574	386 477
Total	4 240 096	3 247 125

Tabelle 2. Talgüterumschlag in den Basler Rheinhäfen in Tonnen (Exportgüter)

	1951	1950
Pyritabbrände	93 714	19 898
Reis	46 147	14 078
Eisenerz	39 980	34 443
Chem. Erzeugnisse	15 055	15 014
Roheisen	13 769	825
Maschinen und Apparate	10 998	13 507
Papier und Pappe	10 314	4 063
Schnittholz	9 854	8 093
Oelkuchen	9 403	830
Getreide und Hülsenfrüchte	9 180	109
Andere Futtermittel	8 116	2 932
Pyrit	8 823	—
Uebrige Güter	76 964	139 500
Total	352 317	253 292

NEKROLOGE

† **Hermann Baumgartner**, Ing. S. I. A., G. E. P. Unser lieber Hermann Baumgartner wurde am 3. Januar 1887 in Teufen im Kanton Appenzell als Sohn des Hermann Baumgartner und der Katharina, geborene Gmünder, geboren. Den Appenzeller verleugnete er Zeit seines Lebens nicht: ihm war die Gabe rascher Auffassung verliehen, die ihn sofort das Wesentliche erkennen liess, aber auch der Witz, der den Appenzeller kennzeichnet, die Lust am Forschen, wenn es nützt auch am Kritisieren. Dahinter standen echte menschliche Güte und ausgeprägter Sinn für die Nöte anderer — Eigenschaften, die er in seinen verschiedenen Stellungen in schönster Weise betätigen konnte.

Der aufgeweckte und früh an Mathematik und technischem Wissen interessierte, für alles Schöne und Gute begeisterte Jüngling durchlief die St.-Galler Kantonsschule; mit grosser Freude erinnerte er sich später immer wieder der fröhlichen Schuljahre in der Gallusstadt. Das Eidg. Polytechnikum in Zürich sah ihn als eifrigen und erfolgreichen Studenten; seinen Lehrern fiel er wegen seiner ausgesprochenen Begabung auf. Spielend bewältigte er die Examina und verliess die Stätte des Lernens mit dem Diplom eines Maschinen-Ingenieurs. Seine berufliche Laufbahn begann er, nachdem er noch ein Jahr an der ETH assistiert hatte, als Ingenieur der Bamag AG. in Berlin für Gaswerkeinrichtungen. Sechs Jahre blieb er in der Hauptstadt Deutschlands; er erlebte ihren Glanz in den Vorkriegsjahren, genoss Kunst und Theater und lernte schliesslich die schlimme Zeit des ersten Weltkrieges kennen. Es zog ihn in die Schweiz zurück; er wurde technischer Leiter der Graphitwerke AG. in Affoltern, später Mitinhaber des Ingenieurbureau Schlegel & Baumgartner in Zürich. Hatte er sich vorerst wieder mit Gaswerkspezialeinrichtungen befasst und grosse Gaswerkbauten in der Schweiz durchge-