

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 47 (1960)
Heft: 13: Basel-Stadt

Artikel: Der Rheinhafen im Rechenunterricht einer 4. Primarklasse
Autor: Kaufmann, Edi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-534349>

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: 29.01.2026

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

einfach am Ufer verankert und auf offenem Rhein gelöscht, das heißt die Güter werden dort umgeladen. St. Johann ist einfach ein Umschlagplatz, ist aber ausgerüstet mit Kranen und pneumatischen Löschmaschinen (Getreideansaugmaschinen). Wer sich diesen Umweg über St. Johann ersparen will, benützt am Bahnhof die Linie 4 des Basler Trams. Es führt ihn durch die Innenstadt, über die Mittlere Rheinbrücke (erbaut 1225), zum Claraplatz. Von dort geht die Fahrt durchs untere Kleinbasel. Auf der Höhe der Dreirosenbrücke gelangen wir ins Industrieviertel (Ciba). Nachdem wir die Wiese (aus dem badischen Wiesental) überquert haben, gelangen wir an die Endstation Kleinhüningen. Dieser Ort war gestern noch ein Dorf der Bauern und Gemüsepflanzer, heute ist es eingemeindetes Industrieviertel. Folgen wir dem Wiesenlauf, so gelangen wir in wenigen Minuten an den eigentlichen Basler Kleinhafen.

Ein monumental er Brunnen erinnert an den Basler Ingenieur Rudolf Gelpke, den zähen Verfechter der Idee der Rheinschiffahrt. Wenden wir uns westwärts – wenn es die Kinder nicht längst getan haben! –, welch buntes Durcheinander von großen Motorschiffen, Schleppkähnen, kleinen Kanzelschiffen (der Rhein-Rhonekanal beginnt beim gegenüberliegenden elsässischen Hüningen) und Dieselschleppern.

Lassen wir die Kinder die Ladegüter aufzählen: Kohle, Koks, Holz, Getreide, Eisen und Dünger. Kohle und Koks werden auf riesige Vorratshaufen geschüttet. Getreide wird in turmhohen Silos eingelagert oder wie viele andere Güter auf Eisenbahnwagen oder Autos verladen. Das Hafenbecken I ist 740 m lang und 60–100 m breit. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg war der Bau des Hafenbeckens II (im rechten Winkel zum Becken I) begonnen worden. Länge 695 m, Breite 60 m. Die Hafenbahn verfügt über 35 km Geleise.

Oberhalb der Wiesenmündung, abseits der Silos und Lagerhäuser, am 900 m langen Klybeckquai, werden die flüssigen Brennstoffe in die vielen Öltanks gepumpt. Die Tankschiffe erkennen wir am blauen Bordstreifen und den auf Deck angebrachten Tafeln F = Feuergefahr.

Wer Zeit und Lust hat, schreitet am Rheinbord hinunter zur Dreiländerecke, die durch ein raketenähnliches Monument bezeichnet ist. Dort unten sehen wir den Pavillon des Hafenmeisters, der mit

Lichtsignalen die Ein- und Ausfahrt zu den beiden Hafenbecken regelt.

Auf dem Rückweg beachten wir vielleicht das Werkstattschiff oder treffen gar das Schulschiff ‚Leventina‘ der angehenden Matrosen. Wer aber einen umfassenden Überblick über beide Hafenbecken, die Stadt und die angrenzenden badischen und elsässischen Gebiete wünscht, lässt sich vom Lift auf die Aussichtsterrasse des großen Siloturmes tragen (Preis für Schulen 20 Rp.). Größere Schüler (etwa ab 5. Klasse) werden mit Gewinn die Rheinschiffahrts-Ausstellung ‚Unser Weg zum Meer‘ besichtigen.

Wer aber noch den ‚Zolli‘ auf dem Programm hat, wird wegen Überladung darauf verzichten. Das ‚ABC der Rheinschiffahrt und der Rheinhäfen bei der Basel‘ aus dem Verlag Schiffahrt und Weltverkehr (32 Seiten, 50 Rp.) wird dem Lehrer zur Vorbereitung und Vertiefung beste Dienste leisten.

Der Rheinhafen im Rechenunterricht einer 4. Primarklasse

Edi Kaufmann

Die Beispiele werden für das angewandte Rechnen auf Kärtchen geschrieben, die zur stillen Beschäftigung der Kinder dienen. Einige Beispiele werden mit Gewinn zuerst im Klassenverband besprochen und ausgerechnet.

Die Basler Schiffahrtsausstellung ist täglich geöffnet von morgens 9 bis 12 und mittags von 14 bis 18 Uhr. Die Aussichtsterrasse auf dem Siloturm ist täglich geöffnet von morgens 8 bis 12 und von 13.30 bis 18 Uhr. Im Sommer ist die Schiffahrtsausstellung täglich sogar bis 19 Uhr offen und die Aussichtsterrasse auch. Der Eintritt in die Schiffahrtsausstellung kostet für Erwachsene 50 Rp., für Gesellschaften 40 Rp., für Kinder 30 Rp. und für Schüler (im Klassenverband) 20 Rp. Der Eintritt auf den Siloturm kostet für Erwachsene 40 Rp., für Gesellschaften 30 Rp. und für Kinder 20 Rp.

Im Jahre 1924 zählte die schweizerische Rheinflotte nur 20 Schiffe. Im Jahre 1947 waren es schon 301 Schiffe. Im Jahre 1958 waren es 409 Schiffe und im Jahre 1960 sogar 421 Schiffe. Die schweizerische Rheinflotte bestand im Jahre 1954 aus folgenden Schiffen: 19 Schleppboote, 3 Personenboote, 47 Rheinkähne, 237 Motorgüterboote, 56 Kanalschiffe und 2 Spezialschiffe (Reparaturen). Im Jahre 1958 waren es: 17 Schleppboote, 5 Personenboote, 47 Rheinkähne, 292 Motorgüterboote, 45 Kanalschiffe und 3 Spezialschiffe. 1960 waren es: 17 Schleppboote, 314 Motorgüterschiffe, 32 Kanalschiffe, 5 Personenschiffe, 38 Rheinkähne und 4 Spezialschiffe. – Im Jahre 1954 sind folgende Schiffe in den Basler Rheinhäfen eingetroffen: 5915 Rheinmotorschiffe, 1319 Rheinkähne und 1218 Kanalschiffe. Im Jahre 1955 waren es: 6017 Rheinmotorschiffe, 1275 Rheinkähne und 1273 Kanalschiffe. Im Jahre 1957 sind folgende Schiffe in den Basler Rheinhäfen eingetroffen: 7596 Rheinmotorschiffe, 1277 Rheinkähne und 1316 Kanalschiffe. Im Jahre 1958 waren es: 7007 Motorgüterschiffe, 812 Rheinkähne und 541 Kanalschiffe. 1959 waren es: 7891 Motorgüterschiffe, 946 Rheinkähne und 728 Kanalschiffe.

Das Kanalmotorschiff *Thomas Platter* faßt 330 t Getreide. Ein Silowagen der schweizerischen Eisenbahnen faßt 15 t Getreide. Ein Getreidegreifer eines Drehkrans faßt 2½ t Getreide.

Das Rheinmotorschiff *Express 21* faßt 600 t Kohlen. Ein Kohlengreifer eines Wippkrans faßt etwa 2 t Kohlen. Ein Eisenbahnwagen faßt etwa 10 t Kohle. Das Rheinmotorschiff *Arbedo* hat eine Länge von 65 m, eine Breite von 8 m, eine Ladefähigkeit von 865 t und ist mit einem Motor von 400 PS ausgerüstet.

Das Kanalschiff *Barbanegre* hat eine Länge von 38,50 m, eine Breite von 5 m und eine Ladefähigkeit von 347 t (es hat keinen eigenen Antrieb und wird von einer elektrischen Treidemaschine geschleppt).

Der Dieselschlepper *Uri* hat eine Länge von 76,30 m, eine Breite von 10 m, einen Tiefgang von 1,50 m und ist ausgerüstet mit vier Motoren von je 900 PS (Vierschraubenantrieb). Die Uri schleppt zwischen Rotterdam/Antwerpen und Mannheim zehn, zwischen Mannheim und Straßburg sieben und zwischen Straßburg und Basel vier bis fünf Schiffe, jedes mit einer Ladung von 1200 t.

Der Dieselschlepper *Glarus* hat eine Länge von

30 m, eine Breite von 5,60 m und einen Tiefgang von 1,40 m. Er ist ausgerüstet mit einem Motor von 400 PS. Dieser Schlepper hilft oft Motorschiffe bei starker Strömung ziehen.

Das Rheinmotortankschiff *Arbedo* faßt etwa 870 t Öl. Ein Autotankwagen faßt ohne Anhänger etwa 10 t Öl, mit Anhänger etwa 15 t Öl.

Basel liegt 245 m hoch, Straßburg 134 m. Mannheim liegt 87 m hoch, Bonn 44 m. Koblenz liegt 59 m hoch, Duisburg 20 m. Basel liegt 165 m höher als Mainz.

Ein Motorschiff benötigt für die Strecke Basel–Rotterdam etwa vier Tage. Die Strecke von Basel nach Rotterdam beträgt 832 km. Ein Schleppzug benötigt für die Strecke Basel–Rotterdam etwa acht Tage. Ein Schleppzug benötigt für die Bergfahrt (= Strecke rheinaufwärts von Rotterdam nach Basel) etwa 16 Tage.

Die Entfernung von Basel nach Straßburg beträgt 125 km, von Straßburg nach Mannheim 138 km und von Mannheim nach Mainz 67 km. Der Weg von Mainz nach Koblenz mißt 95 km, von Koblenz nach Bonn 61 km und von Bonn nach Köln 34 km. Die Entfernung von Köln nach Duisburg beträgt 92 km, von Duisburg nach Amsterdam 207 km und von Amsterdam nach Rotterdam 13 km.

Der Quai des Rheinhafens St. Johann ist 515 m lang, der Klybeckquai 900 m, der Auhafen 1270 m, der Birsfelderhafen 1200 m, der Quai des Hafenbeckens Kleinhüningen I 740 m und der Quai des Hafenbeckens II 695 m. Die Bahngleise in den Hafenanlagen des Kantons Basel-Stadt sind 45 km lang, jene in den Hafenanlagen des Kantons Basel-Land 35 km lang.

Ein Kanalschiff ist etwa 30 m lang. Die Schiffahrtschleuse in Birsfelden ist 180 m lang. Ein Dieselschlepper mit der Länge von 76 m und ein Schleppkahn mit der Länge von 80 m liegen in der Schleuse. In der Schleuse von Birsfelden wird ein Schiff etwa 9 m hoch gehoben, in der Schleuse von Kembs etwa 12 m.

Auf der Landstraße zieht ein Pferd einen Wagen, der etwa eine Last von 100 bis 200 kg trägt. Auf der Schiene zieht das Pferd einen Wagen, der achtmal eine Last von 100 bis 200 kg trägt. Auf dem Treidelweg zieht das Pferd einen Lastkahn, der 75 mal eine Last von 100 bis 200 kg trägt.

Eine Fahrt mit dem Personenschiff kostet von Basel bis nach Rheinfelden für einen Erwachsenen Fr. 2.– und für ein Kind Fr. 1.50. Eine Fahrt hin und zurück

kostet für einen Erwachsenen Fr. 2.75 und für ein Kind Fr. 2.–.

Mit dem modern eingerichteten Personenschiff *Basilea* kann man von Basel nach Rotterdam fahren. In diesem Schiff befinden sich 28 Doppelzimmer oder Doppelkabinen, in denen immer zwei Personen Platz haben. Eine Talfahrt von Basel nach Rotterdam kostet für einen Erwachsenen Fr. 240.–, eine Bergfahrt Fr. 275.–, die Hin- und Rückfahrt Fr. 485.–. Auf dem modern eingerichteten Personenschiff *Basilea* werden nicht nur Personen, sondern auch Autos, Motorräder und Velos transportiert. Für den Transport eines Autos bezahlt man Fr. 140.–, für den Transport eines Motorrades bezahlt man Fr. 60.– und für die Beförderung eines Fahrrades Fr. 25.–.

Das erste Dampfschiff wurde vom amerikanischen Ingenieur Fulton 1807 in Amerika erbaut. Das erste Dampfschiff kam im Jahre 1832 in Basel an. Der erste Schleppzug fuhr im Jahre 1922 in das Kleinhüniger Hafenbecken I ein. Im Jahre 1908 fuhr das erste Dampfschiff von Basel nach Rheinfelden.

Stadt und Dorf. Die latenten sozialen Spannungen wurden durch den politischen Zeitgeist verstärkt: Die liberale Volksbewegung – eine Folgeerscheinung der Aufklärung und der Erfahrungen mit den Verfassungen von Helvetik und Mediation – bewirkte, daß die Landschaft das gleiche politische Mitspracherecht verlangte wie die Stadt, eine Forderung, die den städtischen Politikern der 1830er Jahre unannehmbar vorkam.

Die Trennung von Stadt und Landschaft förderte die politische Eigenart der beiden Gebiete. Der Wunsch nach Wiedervereinigung kam im 19. Jahrhundert nicht auf, was allerdings sicher auch durch Ressentiments bedingt war. Die Stadt entwickelte sich zu einem Zentrum der chemischen Industrie und des Bankwesens; die Landschaft dagegen behielt vorwiegend bäuerlichen und gewerblichen Charakter. Die Verhältnisse änderten sich rapid in unserem Jahrhundert und besonders in den letzten drei Jahrzehnten. Basel-Land steht heute mit 32% Bevölkerungszunahme in den letzten 10 Jahren an der Spitze des Bevölkerungswachstums in der Schweiz. Parallel dazu verläuft eine Phase intensivster Industrialisierung. Am ausgeprägtesten ist die Entwicklung in den Vororten Basels. Dies hängt damit zusammen, daß in Basel bald die letzten Landreserven aufgebraucht sind und Industrie- und Wohnsiedlungen zwangsläufig in die stadtnahe Landschaft abgedrängt werden.

Diese Entwicklung führte zu zwei Tatsachen: Einerseits hat sich die Mentalität von Stadt und Landschaft stark angeglichen. Andererseits können zahlreiche Probleme nur noch in enger Zusammenarbeit zwischen den beiden Halbkantonen befriedigend gelöst werden. Damit erhielt der Wiedervereinigungsgedanke Auftrieb: 1936 wurde eine Wiedervereinigungsinitiative in beiden Halbkantonen angenommen; der entsprechende Verfassungsartikel fand zwei Jahre später ebenfalls Zustimmung in Stadt und Landschaft. Dann aber kam die kalte Dusche: Die eidgenössischen Räte verweigerten 1947/48 die Gewährleistung des Wiedervereinigungsartikels in den Kantonsverfassungen. Das Wiedervereinigungsverfahren wurde gestoppt – die Wiedervereinigungstendenz dagegen blieb.

Einer schwierigen Situation sahen sich die historischen Parteien in Basel-Land gegenübergestellt: Mit Ausnahme der wiedervereinigungsfeindlichen Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei hatte jede Partei Gefolgsleute im wiedervereinigungsfreund-

Die Wiedervereinigung von Stadt und Landschaft Basel

Dr. G. Huber, Allschwil

In der Folge von politischen Wirren spaltete sich der Kanton Basel in den Jahren 1831–33 in zwei Halbkantone, nämlich in den Kanton Basel-Stadt mit Basel und den rechtsufrigen Gemeinden Riehen und Bettingen und in den Kanton Basel-Landschaft mit 46 linksufrigen Gemeinden.

Die Hintergründe der Trennung der Stadt von den meisten Landgemeinden waren politischer und sozialer Natur. In der im Verlagswesen betriebenen Seidenbandweberei kam es stets von neuem zu Reibereien zwischen den städtischen Fabrikanten und den Heimarbeitern im Baselbiet. Außerdem bestand auch hier der alte Gegensatz in der Lebensart von