

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 32 (1940)
Heft: 10-11

Artikel: Bericht der Rheinschiffahrtsgesellschaft des Kantons Basel Stadt für das Jahr 1939
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922094>

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: 18.02.2026

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

von offizieller deutscher Seite, dass die Reichsregierung den Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Arbeiten als gekommen erachte, verschafften dem Problem vermehrte Aktualität.

Zu Handen eidgenössischer Stellen hat das Schiffsahrtsamt auch zur Frage der Erstellung einer Pipeline für den Transport flüssiger Brennstoffe vom Atlantischen Ozean nach der Schweiz Stellung genommen.

Nach langen mühsamen Verhandlungen wurde am 28. April 1939 in Paris ein Abkommen zwischen den belgischen, französischen, deutschen und holländischen Staatsbahnen und den schweizerischen Rheinreedereien unterzeichnet, welches eine Verkehrsteilung der wichtigsten Transporte zwischen den Kanal- und Nordseehäfen (Caen bis Hamburg) und der Schweiz festlegt. Mit dieser Vereinbarung wurde einem unerfreulichen Kampf zwischen den Bahnen und der Schifffahrt im Verkehr nach und von der Schweiz ein Ende gesetzt. Es war anzunehmen, dass das Abkommen, das von Seite gewisser Export- und Speditionskreise nicht unangefochten blieb, in seiner gesamthaften Auswirkung für die Bahnen, die Schifffahrt und die schweizerische Volkswirtschaft von Vorteil sein werde.

In der achtmonatigen Berichtsperiode wurden 1068 *Rheinkähne* nach Basel *geschleppt*. Die im Schleppverkehr beförderte Gütermenge beträgt 882 403 Tonnen. Die durchschnittliche Ladung der Rheinkähne betrug somit 827,7 Tonnen. Zum Teil trafen sehr schwer beladene Schiffe ein; die schwerste Last brachte RS «Mannheim 205» mit 1800 Tonnen bei 2015 Tonnen Tragfähigkeit. Weit mehr als die Hälfte der im Basler Verkehr eingesetzten Rheinkähne wiesen eine Tragfähigkeit von über 1300 Tonnen auf. Talfracht konnte 149 ausfahrenden Rheinkähnen mitgegeben werden mit einem Ladegewicht von 85 366 Tonnen.

Die von 1670 *Güterbooten* nach Basel gebrachte Gütermenge beläuft sich auf 532 210 Tonnen, was einer durchschnittlichen Belastung der Selbstfahrer von 318,6 Tonnen entspricht. Für Talladungen werden mit Vorliebe Güterboote verwendet. Es wurden 739 Selbstfahrer mit Talfracht beladen mit einer Gesamtmenge von 50 815 Tonnen.

Ueber den Hünningerkanal kamen 2373 *Kanalschiffe* mit einer Gesamtladung von 547 192 Tonnen nach Basel. Durchschnittsbelastung der Penichen: 230,5 Tonnen. Für Taltransporte sind 115 Kanalschiffe verwendet worden; davon 82 mit 10 254 Tonnen auf dem Rhein und 33 mit 7692 Tonnen auf dem Kanal.

Die Gesamtzahl der in Basel eingelaufenen Schiffe beträgt 5111. In dieser Zahl sind die Schleppdampfer und Schleppboote nicht inbegriffen.

Der gesamte *Umschlagsverkehr* betrug im Berichtsjahre 2 115 932 Tonnen. Davon entfallen auf den Bergverkehr 1 961 805 Tonnen und auf den Talverkehr 154 127 Tonnen. Auf dem offenen Rhein sind 1 561 048 Tonnen und auf dem Kanal 554 884 Tonnen befördert worden (1938: Rhein 1 814 350 Tonnen, Kanal 890 168 Tonnen). Die Schiffsgüter verteilen sich mengenmässig wie folgt:

Bei den Bergtransporten stehen an der Spitze die festen Brennstoffe (Kohlen, Koks, Briquets) mit 980 587 Tonnen. Es folgen Getreide und Futtermittel mit 435 404 Tonnen, flüssige Brennstoffe mit 218 322 Tonnen, Zellstoff und Holzschliff mit 43 367 Tonnen, Oelsaaten und Oelfrüchte mit 28 518 Tonnen, Zucker mit 26 141 Tonnen, Fette und Öle mit 19 716 Tonnen, Kaolin und Ton mit 16 461 Tonnen, andere chemische Erzeugnisse mit 14 302 Tonnen,

andere Erdölprodukte mit 13 749 Tonnen, andere mineralische Rohstoffe mit 12 962 Tonnen, Rohkupfer und Kupferlegierungen mit 11 225 Tonnen usw.

Im Talverkehr stehen Erztransporte mit 68 584 Tonnen an erster Stelle. Dann folgen Pyritabbrände mit 22 180 Tonnen, andere chemische Erzeugnisse mit 14 988 Tonnen, Zement mit 6877 Tonnen, Asphalt mit 3722 Tonnen, Natursteine, roh und bearbeitet mit 2857 Tonnen, Alteisen und Abfälle von Eisen und Stahl mit 2667 Tonnen, Papier und Pappe mit 2540 Tonnen, Nahrungs- und Genussmittel mit 2370 Tonnen, Häute und Felle mit 2320 Tonnen usw.

Auf die einzelnen Hafengebiete verteilt sich der Gesamtumschlag wie folgt:

	Bergverkehr			Talverkehr			Gesamt
	Rhein	Kanal	Total	Rhein	Kanal	Total	total
	t	t	t	t	t	t	t
St. Johann	369 722	53 689	423 411	8 826	7	8 833	432 244
Kleinhüningen	781 578	387 488	1 169 066	133 841	7 685	141 526	1 310 592
Klybeckquai	263 313	106 015	369 328	3 768	—	3 768	373 096
	1 414 613	547 192	1 961 805	146 435	7 692	154 127	2 115 932

Der im Hafen umgeschlagene *Transitverkehr Ausland-Ausland* hat im Berichtsjahr eine starke Steigerung erfahren und übertraf in den acht Schiffsahrtsmonaten mit 44 992 Tonnen den letztjährigen Gesamttransit von 36 072 Tonnen beträchtlich. Die erfreuliche Steigerung des Umschlags von Transitgütern ist zur Hauptsache auf die Zunahme des Verkehrs mit Italien zurückzuführen.

Verkehr der Umschlagstellen oberhalb Basel:

	Bergverkehr	Talverkehr	Total
Rheinfelden	20 574 t	43 482 t	64 056 t
Grenzach	4 868 t	3 742 t	8 610 t
	25 442 t	47 224 t	72 666 t

Der Ab- und Zutransport von Schiffsgütern mit Autolastwagen hatte folgenden Umfang:

	Abfuhr von Berggütern	Zufuhr von Talgütern
Kleinhüningen	87 979 Tonnen	8 431 Tonnen
St. Johann	36 703 Tonnen	2 089 Tonnen
	124 682 Tonnen	10 520 Tonnen
Gesamtverkehr mit Camions	135 202 Tonnen.	

Es wurden somit 6,4 Prozent der Berggüter und 6,8 Prozent der Talgüter mit Autolastwagen ab- bzw. zugeführt.

Der Hafenbetrieb ist wegen der Stilllegung der Schifffahrt keineswegs lahmgelegt. Die grossen und modernen Lagereinrichtungen für Getreide, feste und flüssige Brennstoffe usw. werden im Interesse der Landesversorgung soweit als möglich ausgenützt. Dementsprechend hat auch der Bahn- und Autoverkehr der Hafenanlagen immer noch einen ansehnlichen Umfang.

Die Schweizerische Reederei AG. hat ein Kanalschiff zu einem Schulschiff für schweizerische Schiffsjungen umgebaut. Die Heranbildung junger Schweizer für den Rheinschifferberuf ist in verschiedener Hinsicht sehr erwünscht. Die Initiative der Schweizer Reederei AG. ist verdienstlich.

Hafenanlagen: A. Rheinhafen St. Johann. Die «Rheinsilo» Rheinspedition & Silo AG. hat einen Getreidesilo mit einem Fassungsvermögen von rund 2500 Tonnen erstellt. Der Umschlag des Getreides vom Schiff in den Silo erfolgt durch eine pneumatische Anlage.

Die «St. Johann» Lagerhaus- & Schifffahrtsgesellschaft begann die Bauarbeiten zu einer grossdimensionierten Erweiterung ihres Getreidesilos. Die Arbeiten wurden nach Kriegsbeginn eingestellt.

B. Rheinhafen Kleinhüningen mit Klybeckquai. Im Zusammenhang mit den Ausbauarbeiten im Hafenbahnhof wurde die grosse, zirka 230 m lange Ufermauer am Unteren Rheinweg erstellt.

Die «Neptun» Transport und Schifffahrts AG. nahm die Erstellung eines Getreidesilos mit einem Fassungsvermögen von zirka 6500 Tonnen in Angriff. Der Neubau wird im Frühjahr 1940 vollendet.

Auf dem Terrain der Basler Reederei AG. wurden grossräumige Kohlenbunker und eine Förderungsanlage zu den Geleisen am Rheinquai erstellt.

Die Standard Mineralölprodukte AG. hat ihre Benzin- und Oeltankanlagen erweitert.

Zweites Hafenbecken. Der Grosse Rat bewilligte mit Beschluss vom 29. Juni auf Grund des vorgelegten Ratschlages auf Rechnung der Rheinschifffahrtsanlagen einen Kredit von 1 709 000 Fr. für den Ausbau des Südquais und auf Rechnung des Arbeitsrappefonds 483 000 Franken für die Erweiterung des Wendebeckens und den

Ausbau des untern Teiles des Ostquais im ersten Hafenbecken. Die Kreditbewilligung erfolgte unter Vorbehalt einer angemessenen Bundessubvention. Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat einen Bundesbeitrag von 25 Prozent an die reinen Baukosten bewilligt mit einer oberen Begrenzung des Beitrages bei 540 000 Fr.

Die «Rhenus» AG. für Schifffahrt und Spedition errichtete auf ihrem Baurechtsterrain eine grosse Lagerhalle.

Die «Satram» Transbordement et Manutention S.A. und die Kohlenversorgungs AG. haben grosse Ladebrücken und Sortieranlagen, sowie je ein Dienstgebäude erstellen lassen.

Mit der Basler Rheinschifffahrt AG. und der «Neptun» Transport und Schifffahrt AG. wurden Vorverträge zu den Baurechtsverträgen für je einen Terrainabschnitt am Südquai des zweiten Hafenbeckens abgeschlossen. Damit ist das ganze verfügbare Baurechtsterrain am zweiten Hafenbecken vergeben.

Mitteilungen aus den Verbänden

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Protokoll der 29. ordentlichen Hauptversammlung vom 14. September 1940 in Genf

Anwesend sind zirka 90 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende, a. Ständerat Dr. O. Wettstein, heisst die Anwesenden herzlich willkommen. Wir freuen uns, dass wir die 29. Hauptversammlung in Genf abhalten können. Wir mussten zu dieser Versammlung zweimal einladen. Verschiedene Umstände, namentlich die Mobilisation, hatten zur Folge, dass bei der ersten Einladung zu wenig Anmeldungen eingegangen sind. Auch bei der heutigen Versammlung bestehen verschiedene Hindernisse. Der VSE hält in Thun eine Jubilarenefeier ab, ferner sind verschiedene Behördemitglieder infolge der gleichzeitig stattfindenden Baudirektorenkonferenz verhindert. Es freut uns doppelt, dass trotzdem eine so grosse Zahl sich in Genf eingefunden hat. Unser Verband war bisher nur zweimal in der Westschweiz, das erstemal in Freiburg, das zweitemal in Sitten. Nur 25 Jahre hat es gedauert und wir stehen wieder mitten in einem Weltkrieg. Darum ist es doppelt wichtig, dass sich deutsche und welsche Landesteile zusammenschliessen. Wir versprechen, in Zukunft mehr als bisher unsere Versammlungen in die Westschweiz zu verlegen. Wir verdanken Herrn Ing. Boissonas, Präsident der «Services industriels de Genève» die Einladung nach Genf. Das im Bau begriffene Werk Verbois ist für die Schweiz und den Kanton Genf von grösster Bedeutung. Es ist erfreulich, dass in den Zeiten der Zerstörung es möglich ist, positive Werte zu schaffen.

Um die Organisation der Versammlung haben sich insbesondere die Herren a. Stadtingenieur Archinard und a. Direktor Filliol verdient gemacht, denen wir hiermit für ihre Mitarbeit herzlich danken.

Der Vorsitzende gibt dann das Wort an Herrn Ing. Boissonas, président des Services industriels de Genève, zu einer Ansprache:

M. Boissonas remercie le président de ses aimables paroles. Il se déclare enchanté de constater la présence d'un aussi grand nombre de personnalités éminentes, s'in-

teressant à la régularisation de nos cours d'eau suisses et à leur aménagement, puis il ajoute: «Nos forces hydrauliques constituent une partie importante de notre richesse nationale. Une somme de 2,2 milliards de francs a été investie pour leur utilisation. Le 50 % de cet énorme capital est déjà amorti. Les bénéfices nets réalisés par nos diverses usines hydro-électriques ascendent à 110 millions de francs par an, ce qui correspond à un rendement de 10 % par rapport au capital actuellement engagé. Bien peu d'entreprises peuvent accuser des résultats aussi satisfaisants. Mais pour apprécier les services rendus par nos usines, il ne faut pas se borner à considérer leur rendement financier. Il faut se demander si elles profitent à l'ensemble de la population du pays. Or, il est bien évident que c'est le cas. Ces usines favorisent grandement le développement de l'industrie en abaissant dans une mesure sensible le coût de l'énergie électrique et contribuent à nous affranchir du moins partiellement à la sujétion résultant de l'achat des combustibles provenant de l'étranger. Cette dernière considération prend une importance toute particulière dans les circonstances actuelles.

Au nom des Services industriels de Genève je vous remercie donc très chaleureusement d'avoir choisi Genève pour votre réunion de cette année.

Nous sommes tout particulièrement heureux d'avoir aujourd'hui la possibilité de vous faire visiter la nouvelle usine du Verbois dont les travaux ont atteint précisément un stade très intéressant.»

Der Vorsitzende dankt Herrn Boissonas für seine Worte und macht einige geschäftliche Mitteilungen, die von Herrn Ing. Archinard ergänzt werden. Dieser war erfreut darüber, dass er mit Herrn Filliol zusammen die Organisation vorbereiten konnte. Er gibt die Namen der Mitarbeiter bekannt.

Hierauf werden die geschäftlichen Traktanden behandelt. Der Vorsitzende gibt zunächst die *Entschuldigungen* bekannt, die zum Teil auf die erwähnten Parallelveranstaltungen zurückzuführen seien.

1. *Protokoll der 28. ordentlichen Hauptversammlung vom 1. Juli 1939 in Zürich.* Das Protokoll ist im Jahresbericht 1939, Seite 31, abgedruckt. Es wird genehmigt.