

**Zeitschrift:** Wohnen  
**Herausgeber:** Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger  
**Band:** 29 (1954)  
**Heft:** 2

**Seite**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 26.05.2025

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

der Produktion. Diese Verschiebung äußert sich auch im Rückgang der subventionierten Wohnungen, deren Anteil auf weniger als ein Siebentel gesunken ist.

Was die künftige Entwicklung der Wohnbautätigkeit anbelangt, so gibt darüber die Zahl der am Jahresende im Bau befindlichen Wohnungen gewisse Anhaltspunkte.

Jahr	Zürich Ende September	Winterthur Ende Dezember	Landgemeinden Ende Dezember
1952	2594	161	1387
1953	2680	290	2163

Danach darf für das Jahr 1954 eher wieder mit einer regeren Wohnbautätigkeit gerechnet werden.

(Mitteilung des Statistischen Büros des Kantons Zürich)

## Unser Weg zum Meer

Die *Schweizerische Reederei AG in Basel* ist ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, dessen Aktienmehrheit sich in der öffentlichen Hand befindet, zur Hauptsache im Besitze des Bundes, der Bundesbahnen, von Baselstadt und Baselland, des Kantons und der Stadt Zürich sowie weiterer Kantone und öffentlichen Körperschaften. Das Aktienkapital darf nur eine Dividende bis zu vier Prozent erhalten, was besagt, daß die Frachtsätze für die zu transportierenden Güter möglichst niedrig gehalten werden sollen.

Die Schweizerische Reederei AG hat schon seit den ersten Kriegsjahren wichtige Ereignisse und Verhältnisse ihres Schifffahrtbetriebes im Film festgehalten, woraus dann ein *Tonfilm* geworden ist, dessen Ablauf an die anderthalb Stunden benötigt, wobei die auf der Leinwand vorüberziehenden Szenen durch das gesprochene Wort erläutert werden.

«Unser Weg zum Meer» — so betitelt sich der Film — führt über die *Wasserstraßen des Rheins*, vornehmlich für den Güterverkehr, obwohl einzelne Schiffe mit Passagierkabinen ausgestattet sind, die eine bequeme Fahrt durch die sagenumwobene Rheinlandschaft mit ihren Burgen und Schlössern ermöglichen, wovon der Film prächtige Abrisse enthält. Überwältigend wirken die Bilder aber auch dort, wo die Ufer zurücktreten, wo der Rhein sich zum breiten Strom weitet, um sich schließlich im Meer zu verlieren.

Aber das ist nicht das Wesentliche des besagten Filmes, der zeigen will, *auf welche Art riesige Gütermengen in unser Land gebracht werden*, auf welche Art aber auch Fertigfabrikate unserer Industrie zu den Nordseehäfen gelangen, um dort nach Übersee verfrachtet zu werden. Um sich einen Begriff von der Bedeutung der Rheinwasserstraße machen zu können, muß man wissen, daß in den Basler Rheinhäfen *jährlich 4 bis 4,5 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen* werden, was einen erklecklichen Prozentsatz unseres Außenhandels ausmacht. Dabei wird der Wassertransport immer der *billigste* bleiben, kostet doch die Fracht für eine Tonne Kohle auf dem Rhein ungefähr gleich viel, wie der Bahntransport von Basel zum Gaswerk Schlieren.

Auf dem Rhein wird nicht nur die für unsere Industrie und namentlich für unsere Gaswerke so unentbehrliche *Steinkohle* herangeführt; ebenso bedeutungsvolle Massengüter sind *Brotgetreide* und Futtermittel, Zellulose, Kopra, Schwefel, Erze usw. Die Schiffe bringen ferner als sogenannte Stückgüter *Kolonialwaren* aller Art, Konserven usw. nach Basel; andere sind zum Transport von *flüssigen Brennstoffen* eingerichtet, und im Motorschiff «Sonvico» besitzt die Reederei AG das einzige auf dem Rhein verkehrende *Kühlschiff*, dessen Kühlmaschinen die Temperatur in den Kühlräumen auf zehn Grad unter Null herabzudrücken vermögen, was für den Transport leicht verderblicher Lebensmittel von Wichtigkeit ist.

Der Film zeigt aber auch, daß es eine Zeitlang um unsern Weg zum Meer arg bestellt war — damals nämlich, als *zahlreiche Rheinbrücken gesprengt* wurden und als Trümmer im Wasser lagen, wodurch jede Durchfahrt gesperrt war. Die auf

der Leinwand vorüberziehenden Zeugen der Zerstörung sind eine furchtbare Anklage gegen den Krieg.

Die Reederei AG in Basel verfügt über eine *ganz respektable Rheinflotte*, die sich zusammensetzt aus Schleppern, aus Motorschiffen und aus Rhein- und Kanalkähnen. Die Schlepper sind gewissermaßen die Lokomotiven, die selbst nicht beladen werden, sondern dazu da sind, die schwer beladenen Kähne flußaufwärts zu ziehen. Motorschiffe dagegen werden beladen und bewegen sich mit eigener Motorenkraft vorwärts. Die Kanalschiffe sind von besonderer Bauart und befahren den Rhein-Rhone-Kanal zwischen Straßburg und Basel. Früher wurden sie von Pferden gezogen; nunmehr ist dem Kanal entlang ein Geleise angelegt, und anstelle der Pferde zieht eine elektrische Treidelmaschine die Schiffe bergwärts.

Die Rheinkähne haben ein *Ladevermögen bis zu 1400 Tonnen*, das sind 140 Eisenbahnwagenladungen zu 10 Tonnen. Von geringerer Ladefähigkeit sind die Rheinmotorschiffe und die Kanalschiffe. Aber was ein Schlepper zu leisten vermag, grenzt ans Unglaubliche. Die Schlepper «Uri», «Schwyz» und «Unterwalden» der Reederei AG in Basel gelten als *die stärksten Schlepper in Europa*. Sie schleppen zwischen den Seehäfen und Mannheim 12 000 Tonnen, zwischen Mannheim und Straßburg 8000 Tonnen und zwischen Straßburg und Basel 4000 Tonnen. Nicht selten kann man im Unterlauf des Rheins Schleppzüge von mehr als einem Kilometer Länge sehen, bestehend aus zehn beladenen Kähnen zu 1200 Tonnen, die an dicken Drahtseilen hängen und vom Schlepper bergwärts gezogen werden.

Der Film macht aber auch bekannt mit der Atmosphäre in den *Seehäfen Rotterdam, Antwerpen usw.*, wo Förderbänder, Riesenkrane, Oelpumpen und andere Einrichtungen den Entlad und Umlad der Güter besorgen — eine Betriebsamkeit, von der wir uns nur schwer einen Begriff zu machen vermögen. Das Interessanteste aber ist, daß die Reederei AG auch *Hochseeschiffe* besitzt, die den Ozean überqueren, um in Übersee Einfuhrgüter für unser Land zu holen. Das geschah während des Krieges unter unsäglichen Schwierigkeiten, hat uns aber vor noch größeren Einschränkungen bewahrt.

Auf dem Rhein und auf hoher See fällt ein neuer Menschenschlag unter den Schiffsmannschaften auf: *die Schweizer*. Immer zahlreicher wird die Schar unserer Landsleute unter den Rheinschiffen, Matrosen und Seeoffizieren. Die meisten von ihnen haben ihre Laufbahn auf dem *Schulschiff «Leventina»* der Reederei AG in Basel begonnen, wo Söhne wahrer Schweizer Familien zu Matrosen ausgebildet werden. Die Schulung ist keine Spielerei; denn hart ist oft der Kampf mit den Wellen, mit Wetter und Wind.

So gewährt der Film «Unser Weg zum Meer» hochinteressante Einblicke in die Tätigkeit der Reederei AG Basel, er zeigt aber auch die große Bedeutung unseres Weges zum Meer für die schweizerische Volkswirtschaft. *Der Rhythmus des Welthandels pulst auf dem Rhein, der zur Hauptversorgung- und Lebensader für unser Land und Volk geworden*