

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 6 (1930)
Heft: 4

Artikel: Schweizer Grossschiffahrt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755638>

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

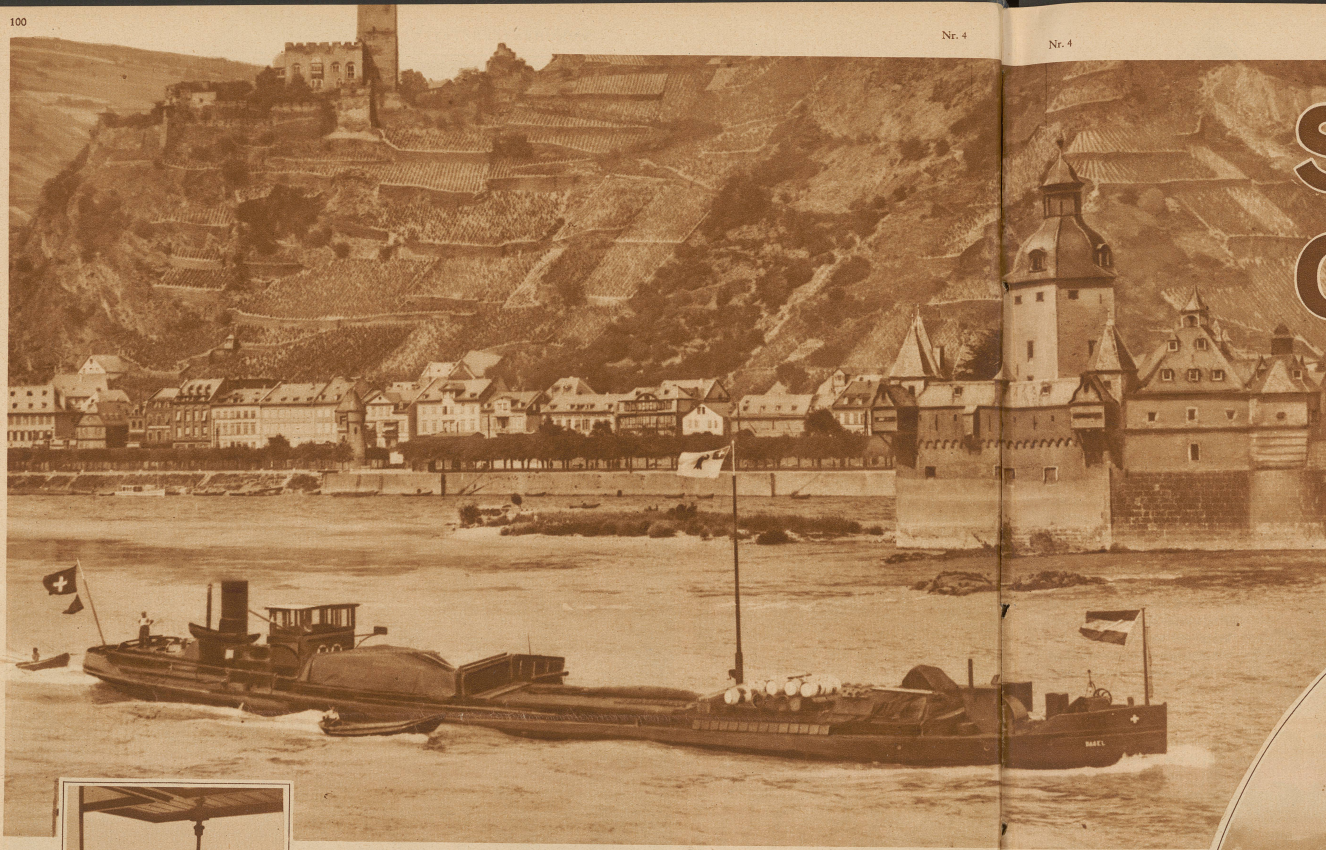
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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

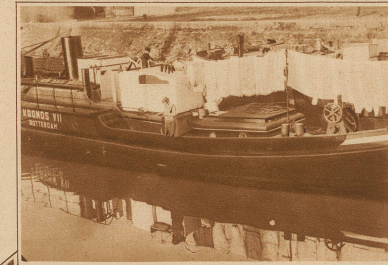
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

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



Schweizer Großschiffahrt

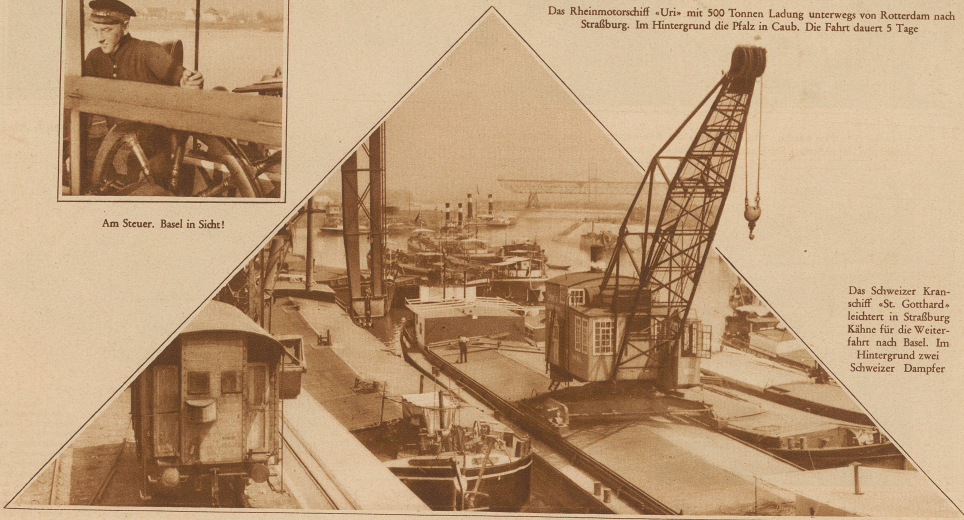


Wer vor hundert Jahren von der Schweiz nach Holland oder nach England reiste und es eilig hatte, bestieg in Basel das Dampfschiff, den stolzen «Adler» des Oberrheins, der nordwärts nach allen Rheinstationen und bis hinüber nach London direkte Verbindungen vermittelte. Nachdem aber am 11. Dezem-



Am Steuer. Basel in Sicht!

Das Rheinmotorschiff «Uri» mit 500 Tonnen Ladung unterwegs von Rotterdam nach Straßburg. Im Hintergrund die Pfalz in Caub. Die Fahrt dauert 5 Tage



Das Schweizer Kran-
schiff «St. Gotthard»
leichtert in Straßburg
Kähne für die Weiter-
fahrt nach Basel. Im
Hintergrund zwei
Schweizer Dampfer

Bild rechts oben:
Wäsche an Bord

Bild rechts im Kreis:
Der Basler Rheinhafen
von der Turmstraße des
Getreide-Silos aus gesehen



Das Schiffskätzchen



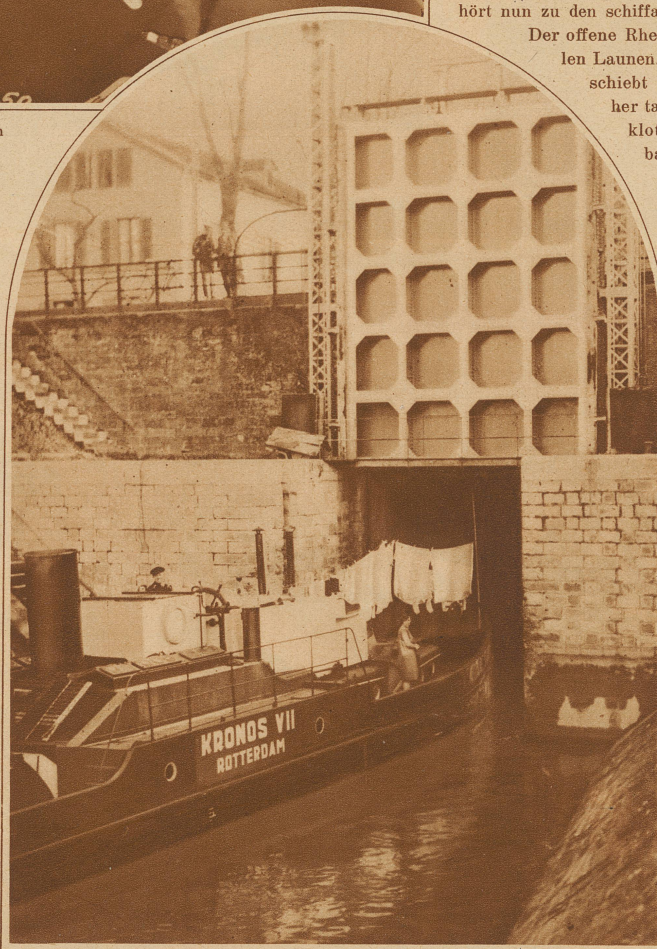


Die Hafenanlagen von Basel aus 1500 Meter Höhe aufgenommen

ber des Jahres 1845 als erster Bahnhof auf Schweizerboden der französische Bahnhof in Basel eröffnet und der direkte Eisenbahnverkehr mit Straßburg aufgenommen war, hatten die Dampferfahrten ein Ende. Auf dem Strom wurde es stille, und während Jahrzehnten durchwühlten einzig die schweren Holzlasten der Flößer die Fluten.

Aber es sollte im zwanzigsten Jahrhundert anders kommen. Ingenieur Gelpke, heute Nationalrat, hat durch Initiative und tatkräftiges Handeln neuerdings die Großschiffahrtsstraße des Rheins erschlossen. In den Jahren 1903 bis 1905 erwiesen die ersten Versuchsfahrten, daß man stromaufwärts bis Basel fahren kann, und seither keuchen starke Schleppdampfer mit schwerbeladenen Güterkähnen im Gefolge der starken Strömung entgegen nach den Basler Rheinhäfen, die zuerst am offenen St. Johannquai und später in Kleinhüningen errichtet wurden. Für den Personenverkehr kam die Schifffahrt auf weite Distanzen nicht mehr in Frage, aber die direkten Gütertransporte zwischen Basel und dem Meere oder den Häfen am Nieder- und Mittelrhein waren für die Schweiz als Binnenland um so mehr von Nutzen, als im Vergleich zu den Bahnfrachten erhebliche Ersparnisse zu erzielen waren. Seit zehn Jahren weht nun auch die Schweizerflagge auf dem Rhein. Durch die Gründung der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft und später der Basler Rheinschiffahrt A.-G. hat die Schweiz ihre eigenen Reedereien mit eigener, schweizerischer Rheinflotte erhalten, und große Schifffahrtsgesellschaften des Auslandes haben in Basel ihre Niederlassungen mit Lagerhäusern und Umschlagseinrichtungen geschaffen. Mit einem Aufwand von 18 Millionen Franken wurden die Hafenanlagen aufs modernste ausgestattet, während die Reedereien in Landanlagen und Schiffen rund 30 Millionen Franken investiert haben.

Nach Maßgabe des Wasserstandes hat sich der Rheinverkehr in den letzten Jahren rasch entwickelt, und im Jahre 1927 erreichte er mit einem Güterumschlag in den Basler Rheinhäfen von 740 000



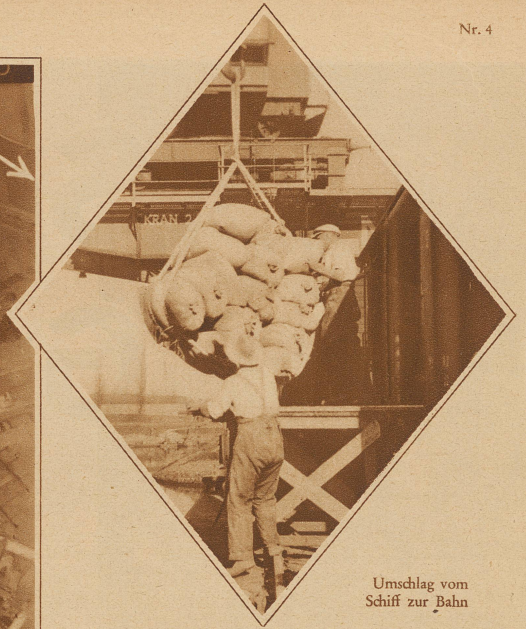
Einfahrt in den Kanal durch die Rheinschleuse

Tonnen den bisherigen Rekord. Führt der Rhein viel Wasser, dann hat man in Basel, drunten bei der Dreiländerecke, ein imposantes Bild vor sich, wenn die schweren Schleppdampfer, aus ihren Doppelschornsteinen schwarze Rauchwolken ausstoßend, an langen Drahtseilen in respektvollen Abständen

die Lasten der Kähne der Strömung entgegenschleppen. Das ist ein beständiges, emsiges Hin und Her zwischen Basel und der Nordsee. Die Schweiz gehört nun zu den schiffahrttreibenden Nationen. —

Der offene Rhein hat immerhin seine üblen Launen. Uebermütig und zügellos schiebt er Kiesbänke vor sich her talwärts, und beim Isteinerklotz, der bekannten Fluh im badischen Land, schäumt das Wasser wild über die sehr gefährlichen Stromschnellen, die ein von Jahr zu Jahr schlimmer werdendes Hindernis bilden. Fließt wenig Wasser, dann verstopfen Kies und Fels der Schifffahrt den Durchpaß. Aber der moderne Verkehr muß sicher, zuverlässig und regelmäßig sein. Es geht nicht an, daß man ein Jahr den Rhein befahren kann, ein anderes, wie zum Beispiel 1929, kaum einen Schleppzug auf der offenen Wasserstraße nach Basel bringt. Glücklicherweise führt eine Abzweigung des Rhein-Rhone-Kanals von Mülhausen nach Basel.

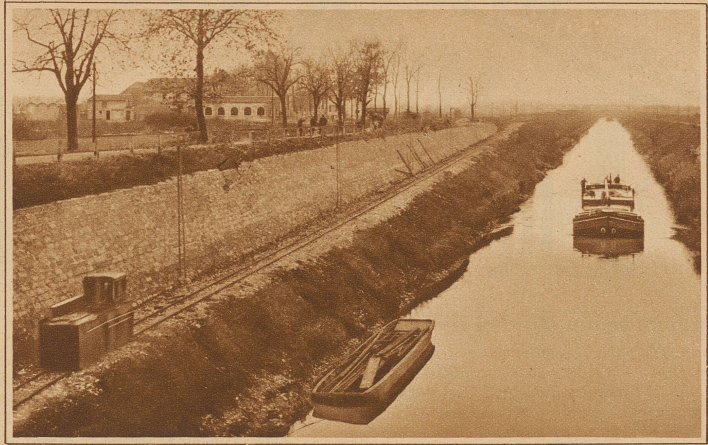
Die Schweizer Reedereien haben eine ganz moderne Kanalflotte, die fast unabhängig vom Wasserstand im offenen Strom den Kanal befährt. Diese «Pénichen» von je 300 Tonnen Fassungskraft (die Rheinkähne sind viermal so groß) wurden bis vor kurzem von Pferden, heute von elektrischen Traktoren bis nach Hüningen geschleppt, dort von Motorbooten abgeholt und über den an jener Stelle ausgebaggerten Rhein nach dem Rheinhafen Basel-Kleinhüningen trans-



Umschlag vom Schiff zur Bahn



Feierabend an Bord



Der Zweigkanal Mülhausen-Hüningen oberhalb Neudorf. Links der elektrische Traktor, der die Kähne zieht

portiert. Wohl belebt dieser Kanalverkehr den Basler Rheinhafen dauernd und sichert ihm einen relativ großen Umschlag, aber er bleibt nur ein mangelhafter Ersatz der Großschiffahrt auf dem freien Rhein.

Die Rheinregulierung wird dafür sorgen, daß der Strom in Zukunft dauernd schiffbar ist. Mit einem Aufwand von 66 Millionen Franken wird sie vom nächsten Jahr an durchgeführt, und zwar zahlt die Schweiz 40 Millionen Franken an die Kosten, während Deutschland 26 Millionen übernimmt und Basel der Eidgenossenschaft an die 40 Millionen einen Beitrag von 8 Millionen leistet. Die Regulierung ist bereits vor dem Krieg unterhalb Straßburg vorgenommen worden. Sie ordnet, ähnlich wie Wildbachverbauungen, den Wasserlauf. Durch «Buhnen» — senkrecht zum Ufer in den Strom hinausgebaute Dämme — und durch Grundschwellen wird die Wanderung der Kiesbänke aufgehalten und das vorhandene Wasser derart zusammengedrängt daß selbst in den trockensten Sommermonaten eine ständige Fahrrinne von 75 Meter Breite und 2 Meter Tiefe von Basel nach Straßburg führt. Das Regulierungswerk erfordert zehnjährige intensive Arbeit, doch werden sich seine günstigen Auswirkungen mit ziemlicher Sicherheit schon nach den ersten Jahren bemerkbar machen.

Direkt unterhalb Basel wird freilich die Schifffahrt auf andere Weise geregelt. Dort wird bis Istein nicht reguliert, sondern der Rhein in einen

mächtigen Seitenkanal abgeleitet, der gleichermaßen die Schleppzüge aufnimmt und dem Kembserwerk, einem der größten Kraftwerke der Welt, Wasser zuführt. Kanal und Kraftwerk sind heute im Bau.

Tausende von Arbeitern und riesenhafte Maschinen sind momentan damit beschäftigt, den «Grand Canal d'Alsace» auszuheben und die Fundamente für das gewaltige Werk zu legen. Ein Stauwehr wird über den offenen Rhein gebaut, dessen trotzige Massen dem Strom Einhalt gebieten und das Wasser in den Seitenkanal drängen. Dieser Kanal ist zunächst 150 Meter breit, wird aber gegen das Kraftwerk bei Kembs hin weiter, so daß dort die Distanz von Ufer zu Ufer etwa 300 Meter messen wird, was also bedeutet, daß der Kanal zum Teil eine größere Breite aufweist als der offene Rhein. Das Kraftwerk, das er treibt, wird zehn Generatoren mit je 12 000 Pferdekraften Leistungsfähigkeit enthalten. Neben dem Werk ermöglichen zwei Riesenschleusen die Durchfahrt der größten Schleppzüge. Unterhalb des

Werkes aber führt der «Grand Canal d'Alsace» wieder in den Rhein zurück, und an jener Stelle beginnt die Regulierung des Stromes bis nach Straßburg. Die Arbeiten am Kanal- und Kraftwerkbau, die vier Kilometer unterhalb Basel beginnen und sich sieben Kilometer weit erstrecken, haben wahrhaft gigantische Dimensionen angenommen. Bis in vier Jahren sind sie vollendet, und zusammen mit der Rheinregulierung gewährleisten sie auf immer die freie Schifffahrt von der Schweiz zum Meere!



Schlepper am Rhein



Bild links: Rotterdam. Verladen englischer Kohle von Meerdampfer direkt in Schwizerschiffe für den Verband Schweizer Gaswerke