

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 13

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Entwicklung der Schifffahrt auf dem Oberrhein. — Rauheitskoeffizienten von ausgeführten Kanälen, im besondern von verkleideten und unverkleideten Stollen. — Wohnhaus an der Krähbühlstrasse, Zürich. — Von der Tagung des Schweiz. Werkbundes Zürich 1927. — Betriebsergebnisse mit elektrischen Lokomotiven bei den Schweizer Bundesbahnen. — Finanz- und betriebswissenschaftlicher Kurs des S. I. A. — Mitteilungen: Die 54. Jahresversammlung des Schweizer Vereins

für Gas- und Wasserfachmänner. Der Umbau der Transformatorenanlage des Kraftwerks Moabit der Berliner Elektrizitätswerke. Ausstellung „Die Wohnung“, Stuttgart 1927. Der Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. Das moderne Wohnhaus, Ausstellung in Basel. Wasserwerk der Stadt Zürich. „Hafraba“-Projekt-Ausstellung in Bern. Das neue Bundesgerichtsgebäude in Lausanne. — Nekrologe: Cl. Dauchy, S. Brütisch. Franz Lusser. — S. T. S.

Band 90. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 13

Zur Entwicklung der Schifffahrt auf dem Oberrhein.

Vor Jahresfrist hatten wir, anlässlich der Eröffnung der Basler Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung, über die Entwicklungsgeschichte der Schifffahrt auf dem Oberrhein bis und mit den heute bestehenden Basler Hafenanlagen eingehend berichtet¹⁾. In der Folge erörterte der damalige technische Direktor der S. S. G., Schiffbau-Ingenieur Julius Ott, das schiffahrts-technische Problem Strassburg-Basel nach seiner nautischen Seite hin²⁾. Inzwischen hat der Sommer 1927 dem Basler Rheinhafen einen ganz ungeahnten Verkehr gebracht: Bereits am 8. September d. J. hatte der Jahres-Güterumschlag 500 000 t erreicht und seither überschritten. In ununterbrochenem, dreischichtigem Betrieb bewältigten dabei die Umschlags-Einrichtungen des Kleinhühner Hafenbeckens im Mai und Juni d. J. monatlich 94,5 t/m Quailänge, eine ausserordentlich hohe Leistung. Anlässlich der General-Versammlung des „Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein“ in Basel orientierte nun am 10. September d. J. Dr. Nik. Jacquet, Direktor der S. S. G., in einem ausgezeichneten Vortrag, über die Umstände und Ursachen dieses Verkehrsaufschwunges und seine weitem Entwicklungsaussichten vor durchgeführter Rhein-Regulierung. In Anbetracht des gesamtschweizerischen Interesses am Gedeihen der Rheinschifffahrt geben wir im folgenden die Ausführungen von Dr. Jacquet nahezu ungekürzt wieder. Sie mögen nicht nur die Notwendigkeit der baldigen Durchführung der Niederwasser-Regulierung von neuem dartun, sondern sollen auch weitem Kreisen zeigen, dass die Schifffahrt auf dem Oberrhein nicht etwa eine wirtschaftliche Utopie, sondern tatsächlich lebenskräftig und damit wert ist, mit vereinten Kräften gefördert zu werden.

Dr. Jacquet begründete dies, nachdem er einleitend auf die diesjährige, aussergewöhnlich günstige Wasserführung des Rheins als selbstverständliche Voraussetzung hingewiesen hatte, wie folgt:

Wenn wir den eigentlichen Ursachen des Verkehrsaufschwunges der letzten Jahre nachgehen, so steht die *Fertigstellung des neuen Rheinhafens von Kleinhühningen in vorderster Linie*. Der Umstand, dass drei Reedereien, sowie eine grössere Anzahl von Kohlen- und Benzinimportfirmen durch Errichtung von Umschlags- und Lageranlagen geradezu darauf angewiesen sind, Schiffsgüter nach Basel zu ziehen, bildet unbestreitbar den wesentlichsten Antrieb für die Förderung des Wasserverkehrs. Das Interesse einer Reederei an der Durchführung eines Transportes ist erheblich grösser, wenn neben der Schifffahrt die Möglichkeit vorhanden ist, aus dem Umschlag des Gutes einen Nutzen zu ziehen. Im gleichen Sinne wirken die bestehenden Anlagen für den Umschlag und die Lagerung von Kohle und Benzin. Die Reedereien und die übrigen Hafensiedler sehen sich durch ihre Verankerung mit dem Basler Hafen vor die Notwendigkeit gestellt, den Schiffsverkehr nach Basel mit allen Mitteln zu erzwingen. Als zahlenmässiges Beispiel, wie der Bau des neuen Rheinhafens geradezu als Voraussetzung für die Heranziehung eines gesteigerten Verkehrs betrachtet werden muss, seien die Transporte von flüssigen Brennstoffen genannt. Während vor dem Jahre 1923 keinerlei Benzin oder Petroleum auf dem Wasserwege nach Basel gelangte, war durch die Errichtung von Tankanlagen die Möglichkeit zum Bezug dieser Güter gegeben. Inzwischen

sind die Transporte von flüssigen Brennstoffen in stetem Wachsen begriffen und erreichten im laufenden Jahre bereits die Menge von 27 000 t.

Als nächst wichtige, die Entwicklung der Schifffahrt nach Basel fördernde Tatsache muss die *Anpassung der technischen Ausrüstung der Reedereien an die besonderen Bedürfnisse der Baslerfahrt betrachtet werden*. Dabei haben wir besonders die Vermehrung der für die Strecke von Strassburg nach Basel geeigneten Schleppdampfer, sowie die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schleppmaterials im Auge. Durch die praktische Anteilnahme der Schweiz an der Rheinschifffahrt sind nach dem Kriege eine ganze Anzahl für die Strecke von Strassburg nach Basel besonders geeigneter Schleppdampfer neu auf den Rhein gekommen. Dann haben die schon früher im Schweizerverkehr tätigen Reedereien in den letzten Jahren ihren Schleppdampferpark im Hinblick auf die Verwendungsfähigkeit auf der Baslerfahrt ergänzt. Bei den vor dem Kriege als Schleppkraft verwendeten Dampfern handelt es sich sozusagen ausnahmslos um Fahrzeuge mit einer Maschinenleistung von 750 bis höchstens 1000 PS_i, die demgemäss in einem Schleppzuge bloss Lasten von 600 bis 900 t nach Basel beförderten. Die besonders als Folge der Schwierigkeiten an der Isteiner Schwelle notwendig gewordene Inanspruchnahme von Schleppdampfern von 1100 und mehr PS_i bedeutete eine wesentliche Steigerung der durchschnittlich in einem Schleppzuge bergwärts verbrachten Gütermenge. Heute kann unbedenklich erklärt werden, dass sowohl beim gegenwärtigen Zustande der Stromrinne, als auch nach erfolgter Rhein-Regulierung die früher im Gebrauch befindlichen Seitenraddampfer mittlerer Stärke als unwirtschaftlich betrachtet werden müssen, und dass die Tendenz eher darauf hinaus läuft, noch stärkere Dampferinheiten, als schon vorhanden, in Dienst zu stellen. Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Schleppmaterials muss festgestellt werden, dass die in der Baslerfahrt tätigen Reedereien heute über einen Schlepppark verfügen, der es erlaubt, ohne Schwierigkeiten einen Verkehr nach Basel von monatlich 100 000 t zu befördern; es bedeutet dies eine Gütermenge, die vor fünf Jahren, angesichts der damals vorhandenen Schleppkraft, nicht annähernd hätte bewältigt werden können.

Wenn wir den Ausbau der Schleppkraft als Voraussetzung für die Entwicklung eines gesteigerten Schiffsverkehrs nach Basel bezeichnet haben, so ist es wertvoll, sich zu vergegenwärtigen, dass die Stromstrecke von Strassburg nach Basel nur die Verwendung besonders gebauter Schleppdampfer zulässt. Abgesehen von einem mässigen Tiefgang, bietet erst das Vorhandensein einer beschränkten Festhöhe die Möglichkeit zur Verwendung oberhalb der tiefliegenden Kehler Brücken. Dadurch kann es vorkommen, dass, trotz eines geradezu chronischen Ueberangebotes von Schleppkraft auf dem Stromgebiet des Rheins unterhalb Strassburg, die Schifffahrt nach Basel unter Umständen an Schleppkraftmangel leiden kann.

Haben wir als die beiden treibenden Kräfte zur Verkehrsentfaltung der letzten Jahre den Bau der neuen Hafenanlagen, sowie die Vervollkommnung des Schleppmaterials erkannt, so müssen wir eine dritte Tatsache in Erwägung ziehen: *die Entwicklung des sogenannten Kanal-Verkehrs nach Basel*. Die Benützung des Rhein-Rhone-Kanals zur Ausfuhr von Gütern nach den Basler Häfen ist auf Versuche zurückzuführen, die seitens der Schweizer Schlepsschifffahrt erstmalig im Jahre 1923 durchgeführt

¹⁾ Vgl. „S. B. Z.“ Band 88, Seite 1 (Sondernummer vom 3. Juli 1926).

²⁾ Mit zahlreichen Diagrammen, vergleiche Band 88, Nrn. 21 und 22 (November 1926).