

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 127/128 (1946)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Internationale Schifffahrtstagung Basel 1946  
**Autor:** Schnitter, Erwin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-83929>

### **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**

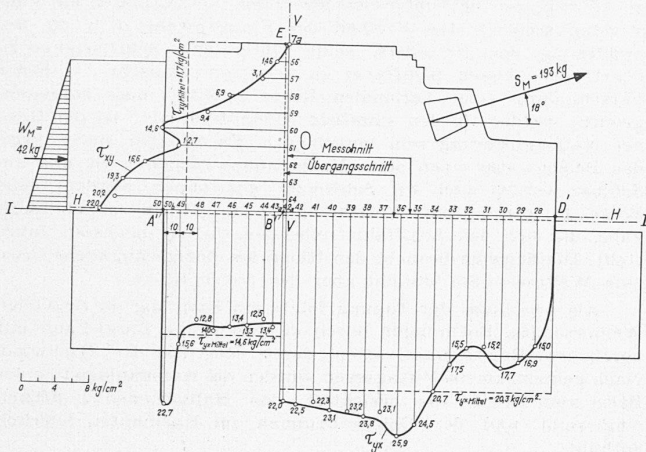
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 06.02.2025

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

Bild 19. Schubspannungen  $\tau_{xy} = \tau_{yx}$  in den Schnitten H-H und V-V

2. Auf die Bedeutung der Ausrundung der einspringenden Ecke des Wehrbrückenaufagers und des darunter liegenden Absatzes (Koten 359,20 m und 356,30 m, Bild 1) wurde bereits in Abschnitt II dieses Berichtes hingewiesen. Durch die Anordnung eines Radius von 4 mm (40 cm in Wirklichkeit) an der erstgenannten Stelle wurde ohne Zweifel die Spannungsspitze, die man bei den Vorversuchen dort feststellte, weitgehend abgebaut. Die Abrundung  $r = 2$  mm (20 cm in Wirklichkeit) entsprechend Kote 356,30 m dagegen ist noch klein, indem dort immer noch eine erhebliche Spannungsspitze (allerdings Druck) auftritt, vgl. Bild 14.

3. Obschon die Queröffnung des Modells mit zwei grossen Rundungen ausgeführt ist — statt sechs Ecken wie auf dem ursprünglichen Bauprojekt — sind dort immer noch zwei Zugspannungsspitzen (und nebenbei bemerkt zwei Druckspannungsspitzen) vorhanden, denen bei der Armierung Rechnung zu tragen war.

4. Was die Formgebung der Konsolen — Schützenwiderlager — anbelangt, sei auf die Bemerkungen in Abschnitt II hingewiesen.

#### X. Schlussbemerkung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass auf Grund der spannungsoptischen Untersuchung

1. die Armierung des Pfeilers zweckmässiger als nach der Rechnung allein dem Spannungsverlauf angepasst und dadurch an Armierungsgewicht gespart werden konnte, was bei den damaligen Materialbeschaffungsverhältnissen von grosser Bedeutung war.

2. die Formgebung an verschiedenen Stellen des Bauwerks verbessert werden konnte.

Damit war einmal mehr erwiesen, welche Bedeutung der Spannungsoptik überall in der Technik, wo Spannungsprobleme zu lösen sind, zukommt.

Der Kraftwerk Ruppertswil-Auenstein A.-G. sei an dieser Stelle für die Erlaubnis, die spannungsoptischen Versuche und ihre Ergebnisse in Form der vorliegenden Veröffentlichung und einer spätern Ergänzung einem grösseren Leserkreis zur Kenntnis bringen zu dürfen, bestens gedankt.

## Internationale Schifffahrtstagung Basel 1946

Die internationale Schifffahrtstagung in Basel, am 11. und 12. Oktober 1946 abgehalten, erwies sich als eine eindrucksvolle Manifestation des Anteils, den die Schweiz und besonders die so aktive Handels- und Verkehrsstadt Basel am Rhein als Schifffahrtsstrasse und als Zugang zum offenen Meere nimmt.

Im Namen des Organisationskomitee begrüsst der Kongress-Präsident, Nationalrat Dr. N. Jaquet, Präsident der Basler Vereinigung für Schweizerische Schifffahrt, die im Grossratssaal versammelten 250 Kongressteilnehmer: Botschafter A. Tiery, Paris, Präsident der Rhein-Zentral-Kommission (RZK); Charbonnier, Brüssel, Belgischer Vertreter der RZK, Leemans, Direktor des Hafens von Antwerpen; Bonet-Maury, Strassburg, Pelletier, Paris, Verhey, Strassburg, Mc Clure, Paris, die Vertreter Frankreichs der RZK, R. Graff, Direktor des Hafens von Strassburg, R. Martin, Paris, directeur de l'Office National de la Navigation, Dr. Walther, Strassburg, Generalsekretär der RZK; die Brigade-Generäle Mance, London, und Walter, Duisburg, die Vertreter Englands in der RZK; Boogerd, Amsterdam, directeur des ports maritime et aérien, Kiewiet de Jonge, Rotterdam, und Schaepman, den Haag, die Vertreter Hollands in

der RZK, Koomans, Direktor des Hafens von Rotterdam; als Vertreter der Besetzungsmächte, Brigade-General Walls (brit. Zone-, Col. Neff und Lt.-Col. Boyd (amerik. Zone) und Noël-Mayer (franz. Zone); die Vertreter des Rhine Interim Working Committee, Duisburg. Die Basler Behörden bekundeten das Gewicht der Tagung durch die Uebernahme des Ehrenpräsidiums durch Ständerat Regierungsrat G. Wenk, Vorsteher der Schifffahrtsdirektion, und die Anwesenheit des Regierungspräsidenten Dr. Peter und der Regierungsräte Brechbühl, Dr. Ebi, Dr. Milville, Dr. Zschokke und Dr. Zweifel, sowie des Direktors des Rheinschiffahrtsamtes, Dr. A. Schaller. Basel-Land vertrat seine Hafeninteressen durch die Regierungsräte Leupin und Dr. Gschwind. Die Eidg. Behörden waren vertreten durch Nationalratspräsident Grimm, Legationsrat Dr. P. Hohl vom EPD, Dr. J. Hotz, Direktor der Handelsabteilung des EVD, Dr. C. Mutzner, Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, R. Furrer, Oberzolldirektor, Bern. Leitende Vertreter von Schifffahrtsinteressen waren anwesend aus England, U. S. A., Holland, Belgien, Frankreich, Italien und der Schweiz.

Die Reihe der Vorträge eröffnete Charbonnier, Brüssel, mit einem Bericht über «Die belgische Binnenschifffahrt». Die Schifffahrt in Belgien war bis 1940 für alle Nationen völlig frei. 1939 besass Belgien 7000 Kanalkähne mit 2,5 Mio t; infolge Zerstörung und Abtransport waren bei der Befreiung noch 3500 vorhanden. Nach dem Krieg begann auf 50 Werften die Reparatur; Schiffe wurden gehoben; durch verschiedene Missionen wurden die bis Norwegen und Russland verschleppten Kähne zurückgeholt. Heute sind 5300 Kanalschiffe mit 1,9 Mio t vorhanden. Die Frachtpreise sind auf das dreifache von 1939 gestiegen. Es hat sich als notwendig erwiesen, die Frachtverteilung durch eine besondere Verwaltungsorganisation zu regeln, da mehr Schiffsraum als Fracht vorhanden ist. Zur Fahrt bis Strassburg und Basel benötigt Belgien Selbstfahrer mit stärkeren Motoren.

Anschliessend sprach R. Graff, Directeur du Port Autonome de Strasbourg, über «Die französische Rheinschifffahrt seit dem Kriege». 1938 betrug der Hafenverkehr in Strassburg 5,5 Mio t, 1939 umfasste die französische Rheinflotte 0,37 Mio t, entsprechend 5 % der gesamten Rheinflotte, von der 45 % unter holländischer, 33 % unter deutscher Flagge fuhr. Heute ist ein Viertel des früheren Bestandes vorhanden. An einem grossen Schiffbau-Programm wird gearbeitet; Schlepper und Selbstfahrer (von 480 PS) werden vor allem benötigt.

An diese Vorträge schloss sich ein Empfang der Kongress-Teilnehmer im Stadt-Casino durch die Regierung von Basel. In seinen mit Wärme vorgetragenen Begrüßungsworten wandte sich Regierungsrat G. Wenk an den französischen Präsidenten der RZK: Dies Präsidium in den Händen Frankreichs bedeute ein Symbol: das der Freiheit des Rheines; der Garantie, dass die Schweiz auf diesem Strome ungehindert und frei fahren könne; es bedeute ein Symbol einer Staatsidee, derzufolge auf dem Rhein nicht die Macht, sondern das Recht entscheiden soll. Es komme nicht oft vor, dass Kantone dem Bund danken; aber hier sei Gelegenheit, den Instanzen zu danken, die geholfen haben, die Welt für Basel wieder zu öffnen. Besonderer Dank der Basler Regierung gebühre Direktor Mutzner für seine grosse Initiative zur Wiedererschliessung des Rheinverkehrs.

Das anschliessende gemeinsame Nachtessen mit 250 Gedecken bot Gelegenheit zu persönlichem Kontakt der Teilnehmer. Die bei gehobener Stimmung dargebotenen gediegenen Unterhaltungen — Trommler und Pfeifer der «Lälli-Cligue», Jodlergruppe — erfreuten und beeindruckten ausländische und Schweizer Gäste.

Am Samstag wurden die Vorträge im Grossratssaal fortgesetzt. Der Rotterdamer Hafendirektor Koomans sprach über «Die Wiederaufrichtung der holländischen Binnenschifffahrt». Die niederländische Binnenschifffahrt ist unter zwei verschiedenen Gesichtspunkten zu betrachten: einerseits nationale Schifffahrt im internen Netz, andererseits internationale, d. h. Rheinschifffahrt. In der nationalen Binnenschifffahrt wurde der Frachtenmarkt durch die Krise von 1933 aus den Fugen gerissen; Ordnung musste damals durch eine Frachtenkommission geschaffen werden. Diese trennte die Rheinschifffahrt klar ab. Das Binnenschifffahrtsnetz war zweimal so gross wie das Eisenbahnnetz, die Frachtenmenge viermal so gross wie die Eisenbahnfrachten. 20 000 Kähne von 250 t mittlerer Grösse standen zur Verfügung. Dies Angebot von Frachtraum überstieg den Bedarf. Nach der Befreiung stand man zunächst vor drei Aufgaben: Freilegen der Fahrwege, Aussuchen der verfügbaren Boote, Bestimmung des Frachtangebotes. Die Schiffswege waren durch Wracks gesperrt, durch Zerstörungen unterbrochen, durch Barrikaden, teils mit Minen, verlegt. Von den grossen Schiffsverwerften waren die grossen Werkzeuge weggeführt und die Lager



ausgeräumt. Die alliierten Freunde haben in zweckentsprechender Weise geholfen; alle grossen Schiffsfahrten sind frei gemacht; die Kriegsbrücken wurden höher gelegt, sodass der Eisgang, der im Winter 1945/46 glücklicherweise ausgeblieben ist, keine Gefahr mehr bedeutet. Die Flotte ist von 20 000 Einheiten mit 4 Mio t 1939 auf 13 000 Einheiten mit 2,75 Mio t 1946 gesunken. 1000 Kähne waren als Invasionsboote hergerichtet worden; von diesen sind 300 wieder in Verkehr gestellt. Heute herrscht für die Binnenschifffahrt kein Mangel an Schiffen; die Neuherstellung kleiner Schiffe ist heute wahrscheinlich nicht berechtigt. Die meist gebrauchten Schiffe haben 100 bis 250 t. Für die grösseren inneren Wasserwege wäre mit einem Ausbau für den 1000 t-Kahn schon viel erreicht. In der Rheinschifffahrt gehört ein Drittel der Flotte Reedereien, zwei Drittel sind Partikulier-Schiffe. Die Leistung von Transport-Diensten ist ein Teil der niederländischen unsichtbaren Ausfuhr und bildet einen wesentlichen Faktor für die Volkswirtschaft, deshalb bedeutet die Teilnahme am innerdeutschen Verkehr ein wichtiges Problem. Nach dem Kriege fehlten der Rheinflotte 2200 Schiffe. Dem Neubau muss eine Untersuchung der Grösse und Beschränkung der Zahl der Schiffstypen vorangehen.

Brigadegeneral Walter sprach hierauf über «Die Aufgabe des Rhine Interim Working Committee» in Duisburg. Diese Aufgabe kann in drei Stadien zerlegt werden: erstens, bis Oktober 1945, zweitens, Oktober 1945 bis heute, drittens, das zukünftige Wirken. Ausgangspunkt bildete eine im April 1945 in Brüssel vom Transport Branch der britischen Armee gehaltene Konferenz, die folgende Aufgaben stellte: Untersuchung des Zustandes der Rheinwasserstrasse und der Aussichten für die Öffnung des Verkehrs, sodann Schaffung des Kontaktes zwischen den Organen des militärischen und zivilen Verkehrs. Hierzu wurden Vertreter Hollands, Belgiens und Frankreichs nach Duisburg geladen. Dem RIWC wurde die Aufgabe gestellt: Öffnen der Rheinstrecke Duisburg-Rotterdam-Antwerpen bis 1. September 1945, Duisburg-Strassburg bis Oktober 1945; zu erwartender Verkehr stromauf bis Duisburg 10 000 t, stromab ab Duisburg 2000 t. Nach Oktober 1945 gehörte zu den Aufgaben des RIWC die periodische Schätzung der Kapazität der Rheinwasserstrasse, die Bestimmung der Durchfahrts-Kapazität der einzelnen Hindernisse, die Ermittlung des zur Verfügung stehenden Kahnraumes aus Holland, Belgien und Frankreich, die Ausbildung von Piloten, die Zuteilung von Treibstoff, Lebensmitteln und Schleppkraft. Die nächste Aufgabe gilt der Bildung eines neuen Komitees, wozu Holland, Frankreich, Schweiz und Belgien eingeladen werden; zu dessen Zielen wird gehören, die frühere Freiheit der Schifffahrt wieder einzurichten und als Organ zu dienen, mit dessen Hilfe eine Regelung der Frachten vereinbart werden kann. Eine erste Aufgabe wird die Ermittlung der heutigen Verkehrskapazität bilden. Zum Schluss betonte der Vortragende den «wonderful spirit of cooperation, that has opened the Rhine».

Im letzten Vortrag der Tagung sprach Dr. N. Jaquet in klarer, markanter Rede über «Die Schweiz und die Rheinschifffahrt». Im Rahmen der weittragenden Probleme des Wiederaufbaues am Rhein können unsere Angelegenheiten nicht im Vordergrund stehen. Vergleichsweise sind unsere Einschränkungen klein. Doch bedeutet die Anfuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen für die Schweiz eine Lebensfrage. Die grundlegende Bedeutung des Rheins für die schweizerische Volkswirtschaft erhellt aus folgenden Hinweisen: er bildet eine freie Verbindung mit den grossen Seehäfen; die Rheinschifffahrt macht die Schweiz weitgehend unabhängig von der Bahntarif-Politik der Nachbarstaaten; die niedrigeren Schiffsfrachten erzwingen eine allgemeine Senkung der Transportkosten in allen Richtungen; durch die Rhein-Verbindung ist die Schweiz gleichsam dem Meere näher gerückt; an die Stelle des Diktates von fremden Bahnfrachten ist die dem Schiffstransport eigene freie Frachtenbildung getreten. Drei Grundsätze der Freiheit in der Rheinschifffahrt sind durch die Schweiz in den Vordergrund zu stellen: 1. Das Recht der ungehinderten Benützung des Rheinstroms für die Schiffe aller Länder, die Freiheit von allen Abgaben und die Pflicht, den Strom von allen Hindernissen frei zu halten, ist das verbrieftete Grundrecht, das alle Uferstaaten eng miteinander verbindet; es ist die Voraussetzung für die bedeutsame Entwicklung der Rheinschifffahrt gewesen. Für die Schweiz ist es eine grosse Genugtuung, festzustellen, dass der Krieg keine Wandlung der Anschauungen auf dem Gebiete der freien Benützung des Stroms gebracht hat. Der Beseitigung der Hindernisse im Rhein haben sich die Besetzungsmächte mit Sachkenntnis und Tatkraft angenommen; ihnen und der RZK gebührt der Dank aller Freunde der Schifffahrt. 2. Die Freiheit der Seehäfen. Die Schweiz ist darauf angewiesen, alle Verbindungswege benützen zu können; unsere Transporte müssen frei sein, den Weg wählen

zu können, der sich unter den jeweiligen Verhältnissen am günstigsten stellt. 3. Die Freiheit der Flaggenwahl, d. h. die Berechtigung des Verladers, seine Güter dem Schiffseigner zu übertragen, dessen Schiffe er zu benützen wünscht. — Einer Verschärfung einer nationalen Reedereipolitik muss entgegen gewirkt werden. In den einzelnen Rheinuferstaaten ist der Grad der Nationalisierung sehr verschieden. Es ist aber sicher, dass das Beispiel des einen stets Nachahmung finden wird, und am Schluss werden auch wir Schweizer gezwungen werden, neue Wege zu beschreiten. Verständigung am Rhein ist die Aufgabe, die sich den Schifffahrttreibenden für die nächsten Jahre stellt. Die Schweiz braucht den Rhein als einzige Zugangsstrasse zum Weltmeer. Sie braucht aber den freien Rhein.

Als Abschluss der Tagung folgte ein Empfang im reizvollen Weiherschloss Bottmingen durch die Regierung Basel-Land mit herzlichen Begrüßungsworten durch Reg.-Rat Dr. Gschwind. Nach gemeinsamem Mittagessen wurden die Hafenanlagen beider Basel vom Rhein aus besichtigt, das Hafenbecken 2 offiziell eingeweiht und der Gelpke-Brunnen im Rheinhafen feierlich enthüllt.

Die Tagung hinterliess den Teilnehmern einen starken Eindruck von der hervorragenden Bedeutung der Rheinschifffahrt für unser Land, von dem guten Geiste in der internationalen Zusammenarbeit und von der Kraft, Klarheit und Zielsicherheit der Männer, die die schweizerischen Belange in Händen halten.  
Erwin Schnitter

## Die schweizerische Architektur-Ausstellung in London 1946

(Hierzu Tafel 11/12)

Am Abend des 18. September 1946 eröffnete der schweizerische Minister in London, Dr. Paul Ruegger, die «Switzerland Planning and Building Exhibition». Zum Empfang hatten sich an die 500 geladene Gäste eingefunden. Vertreter der englischen Regierung, Mitglieder des diplomatischen Corps und der Londoner-Gesellschaft, geistliche und weltliche Würdenträger, namhafte Architekten, Künstler, Wissenschaftler, Juristen und Industrielle füllten die gediegenen Räume im Heim der englischen Architektenschaft, im «Royal Institute of British Architects» (R. I. B. A.). Vernehmlich kündete der livrierte Ansager die Namen der eintretenden Gäste, die vom Hausherrn, dem Präsidenten der R. I. B. A., Mr. L. H. Keay und von Minister Ruegger am Eingang zum Hauptsaal persönlich begrüßt wurden. Froh gestimmt durchzog die Menge festlich beleuchtete Ausstellungsräume, spendete den wohlhabewogen Ansprachen von Präsident Keay und Minister Ruegger lebhaft Beifall und staute sich an den im Hauptschloss, inmitten der Ausstellung verteilten, einladenden Buffets.

Eine aus England gekommene Anregung aufgreifend, hatte Bundesrat Philipp Etter im Sommer 1945 der «Pro Helvetia» den Auftrag gegeben, die Möglichkeiten für die Durchführung einer schweizerischen Ausstellung in London zu prüfen. Der Hauptgedanke war, den freundschaftlichen Gefühlen, die das Schweizervolk dem englischen Volk entgegenbringt, auf diese Weise sichtbaren Ausdruck zu verleihen. Auch sollte es ein besonderes Zeichen sein für die Bewunderung, die wir den grossen Leistungen Englands zollen, seit den düsteren Tagen im Herbst 1940 als mit der Freiheit des Individuums auch der Bestand europäischer Kultur aufs höchste gefährdet war.

Von vorneherein war gegeben, dass solche Absicht nur im Rahmen einer rein kulturellen Schau verwirklicht werden konnte, naheliegend war aber auch der Gedanke gerade an eine Architekturausstellung. Einmal weil sich in der Baukunst eines Landes die Summe aller kulturellen Bestrebungen am deutlichsten spiegelt, dann aber auch, weil heute nach den Verheerungen des Krieges die mannigfaltigen Probleme der Baukunst ins Zentrum des allgemeinen Interesses gerückt sind, wie kaum je zuvor.

Im September 1945 bestellte die «Pro Helvetia» in Verbindung mit der E. T. H., mit den Fachverbänden BSA, S. I. A., VLP, mit der Verkehrszentrale und der Zentrale für Handelsförderung eine provisorische Ausstellungskommission. Diese bestimmte eine Expertenkommission als Arbeitsausschuss, bestehend aus Prof. Dr. H. Hofmann, Zürich, Vertreter der E. T. H., Vorsitz, Arch. Hermann Baur, Basel, Vertreter des BSA und Arch. Max Kopp, Zürich, Vertreter des S. I. A. Im November 1945 erhielt dann der Verfasser den Auftrag, nach London zu fahren und dort mit den in Frage kommenden Stellen Fühlung zu nehmen. Insbesondere waren dabei das Ausstellungsdatum und die schwierige Lokalfrage abzuklären. Das Ergebnis der Reise wurde in einem Bericht zusammengefasst, und gleichzeitig ein detailliertes Programm über Gestaltung und Durchführung einer solchen Ausstellung aufgestellt, mit einem generellen Budget.