

# Schweizer Grossschiffahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **6 (1930)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755638>

## **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.

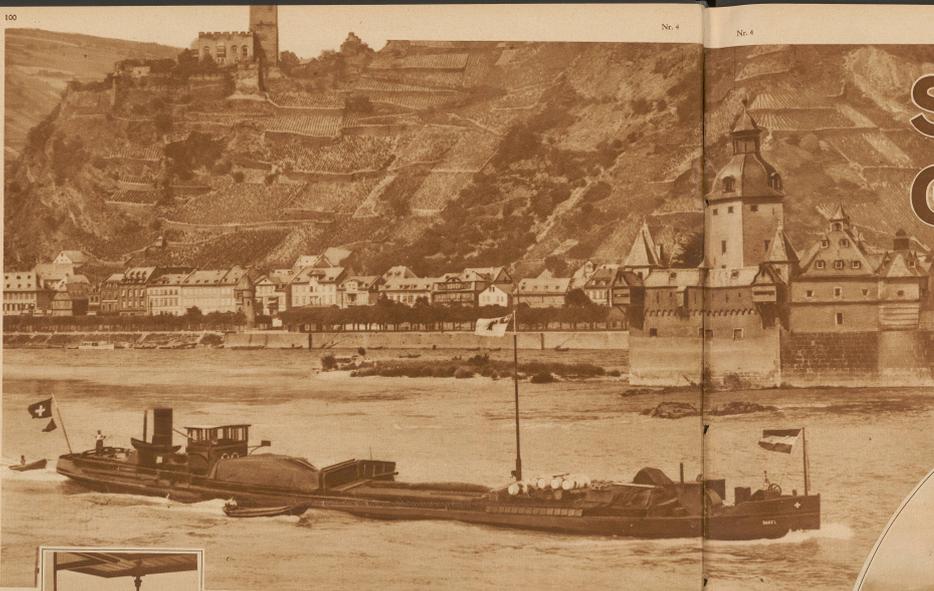
## **Haftungsausschluss**

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.library.ethz.ch)

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

# Schweizer Großschiffahrt

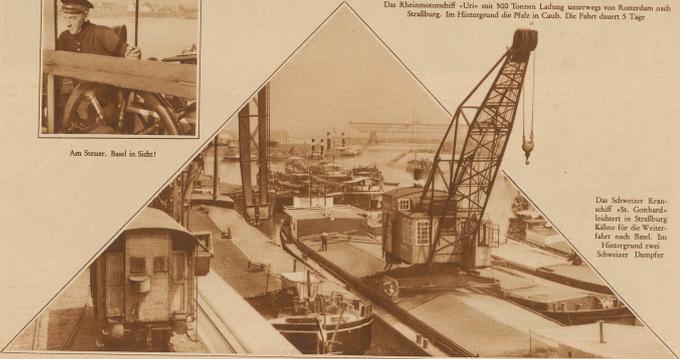


Wer vor hundert Jahren von der Schweiz nach Holland oder nach England reiste und es eilig hatte, bestieg in Basel das Dampfschiff, den stolzen «Ähler» des Oberrheins, der nordwärts nach allen Rheinstationen und bis hinüber nach London direkte Verbindungen vermittelte. Nachdem aber am 11. Dezem-



Am Steuer. Basel in Sicht!

Das Rheinstromschiff «Uris» mit 900 Tonnen Ladung unterwegs von Rotterdam nach Straßburg. Im Hintergrund die Pfalz in Caub. Die Fahrt dauert 3 Tage



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

Bild rechts oben: Wähe an Bord

Bild rechts im Quer: Der Baier Rheinhafen von der Turmspitze des Getreide-Silos aus gesehen



Das Schiffkätzchen



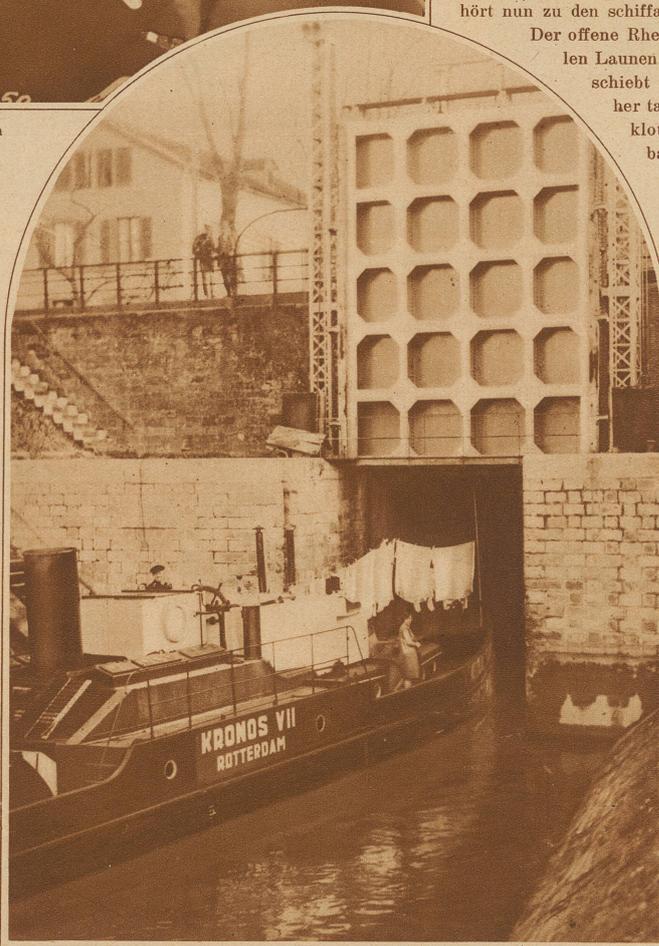


Die Hafenanlagen von Basel aus 1500 Meter Höhe aufgenommen

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



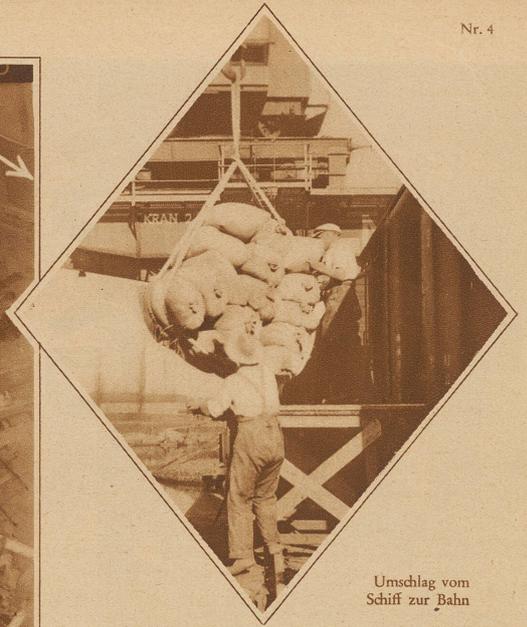
Einfahrt in den Kanal durch die Rheinschleuse

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 Pferdekräften 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