

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Anhang

[urn:nbn:de:bsz:31-257667](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257667)

Anhang.

Schweizerischer Rhein- und Hafenverkehr.

Über den Schweizerischen Rhein- und Hafenverkehr im Jahre 1922 wurden von der Schweizerischen Delegation folgende Angaben geliefert:

I. Rheinverkehr.

Der anhaltend günstige Wasserstand im Berichtsjahre trug dazu bei, es zu einem Rekordjahr für die Rheinschifffahrt nach Basel werden zu lassen. Während rund sieben Monaten wies der Rhein zwischen Straßburg und Basel ununterbrochen eine schiffbare Tiefe auf. An 243 Tagen, vom 3. April anhaltend bis zum 17. November, zeigte der Basler Pegel einen Stand von über einem Meter. In den ersten Wochen ist der Wasserstand jedoch für die Schifffahrt wenig ausgenützt worden. Dagegen wurde sie bis in den Spätherbst ausgedehnt. Das Schiffpersonal bezeichnet die Fahrrinne mit Ausnahme einiger schlechter Übergänge zwischen Breisach und Straßburg stetsfort als gut. Durchschnittlich wurde die Strecke Straßburg-Basel in 25 bis 30 Fahrstunden zurückgelegt. Zur Talfahrt waren 5 bis 6 Stunden erforderlich. Die Idsteiner-Schwellen werden besser überwunden wie früher, da das Fahrpersonal der Schiffe je länger je besser sich mit den anzuwendenden Fahrwassern vertraut machen.

Mit den französischen Strombehörden ist eine Verständigung über die Öffnung der Schiffbrücken getroffen worden, wobei ins Ausicht gestellt worden ist, die Hüniger-Schiffbrücke mit mechanischen Einrichtungen zur schnelleren Öffnung zu versehen. Ferner ist die Schweiz an zuständiger Stelle wegen der Verschlechterung der Fahrwasserverhältnisse bei Kilometer 95 vorstellig geworden.

Aus den Hafenanlagen Kehl-Straßburg sind insgesamt 184 Schleppzüge mit 252 Kähnen, sowie 4 Güterdampfern mit Bestimmung Rheinhafen Basel abgefahren. 68 Schleppzüge hatten zwei Kähne im Anhang. Hingegen sind nur 38 dieser Schleppzüge mit vollem Anhang bis Basel gefahren. In 30 Fällen wurde ein Kahn auf der Strecke Breisach-Istein verankert und nachgeholt.

Die Schleppdampfer und Güterboote, welche für die Fahrt nach Basel Verwendung fanden, sind folgende:

Name des Dampfers	Maschinenstärke	Tiefgang
1. Schweiz	750 PS.	115 cm
2. Zürich	800 PS.	90 cm
3. Straßburg I	1000 PS.	130 cm
4. Damco 21	1200 PS.	130 cm
5. Damco 15	320 PS.	je nach Belastung

Name des Dampfers	Maschinenstärke	Tiefgang
6. C. G. Meyer II.	800 PS.	130 cm
7. Fendel III	750 PS.	120 cm
8. Rheinfahrt VIII	1100 PS.	115 cm
9. Baden IX.	700 PS.	120 cm
10. Stadt Basel	750 PS.	120 cm
11. Großherzog Prinz Friedrich Karl	850 PS.	130 cm
12. Rhenania VIII	1000 PS.	115 cm
13. Rhenania VII	800 PS.	115 cm
14. Rheinstrom IX	900 PS.	120 cm
15. Rheinstrom VIII	900 PS.	110 cm

Die Gesamttragfähigkeit der 252 Kähne betrug 231 290 Tonnen. Die durchschnittliche Tragfähigkeit belief sich also auf 903 Tonnen. Der kleinste Kahn faßte 350 und der größte Kahn 1400 Tonnen. 208 Kähne hatten mehr als 400 Tonnen Ladung. Das Ladegewicht betrug durchschnittlich 500 Tonnen. 208 Kähne hatten mehr als 400 Tonnen Ladung.

Bei voller Belastung der Kähne hatte der Tiefgang durchschnittlich 2,19 m betragen. Der kleinste Tiefgang wäre 1,6 m und der größte 2,8 m gewesen. Der effektive Tiefgang betrug aber durchschnittlich 1,5 m, der niedrigste Tiefgang 1 m und der höchste 1,85 m. Den Tiefgang von 1,2 bis 1,7 m hatten 230 Kähne.

Nach der Tonnenzahl verteilt sich der Verkehr auf die verschiedenen Monate wie folgt:

	Bergfahrt	Talfahrt
Januar	—	17
Februar	—	—
März	1783,2	720,0
April	8488,3	3923,1
Mai	13013,8	5016,4
Juni	17421,0	5915,9
Juli	32944,7	8802,7
August	27376,8	7594,6
September	15925,5	5352,5
Oktober	7414,0	5785,9
November	1982,8	1631,7
Total	126350,1	44759,9

Bis zum Monat Juni entwickelte sich der Verkehr aus verschiedenen Gründen nur langsam, sodaß bei bestem Wasserstande die Umschlagseinrichtungen im Rheinhafen St. Johann nicht ausgenutzt werden konnten. Anfangs Juli steigerte sich dann aber der Schiffsverkehr dermaßen, daß oft bis zu 35 Kähne im St. Johannhafen vor Anker lagen. Es mußten hin und wieder bis fünf Kähne nebeneinandergelegt werden. Da bei der starken Strömung dadurch das Entstehen gefährlicher Situationen zu befürchten war und die Manöverierfähigkeit behindert wurde, so mußten im neuen Hafenbecken in Kleinhüningen vorübergehend Kähne untergebracht werden. Einige Kähne konnten nach erfolgter Löschung am rechten Rheinufer verankert werden.

Von den 256 beladen eingegangenen Kähnen erhielten 141 Talfahrt, während der Rest leer zu Tal fuhr. Die Durchschnittsbelastung bei den Talfahrten betrug 317 t, der durchschnittliche Tiefgang 116 cm und der größte Tiefgang 1,65 m.

Der größte Teil der angekommenen Güter war überseeischer Provenienz. Die Kähne brachten die Güter entweder direkt mit Leichterung in rheinabwärts gelegene Häfen vom Meerhafen oder nach Umschlag von Mannheim und Kehl. Es gingen ein:

Weizen 36521,2 t, Roggen 369,2 t; Mais 4567,4 t, Hafer 13458,9 t, Gerste 2398,6 t, Zucker 3594,6 t, Glucose 94,9 t, Melasse 43,4 t, Kohlen 11939,5 t, Koks 4054,9 t, Kohlen der Kohlen- und Brikettwerke 33729,3 t, Gaswerkkohlen 1738,6 t, Briketts 3535,3 t, Roheisen 2014,7 t, Calc. Tonerde 697,9 t, Chromerz 494,6 t, Phosphat 1960,3 t, Fett 272,5 t, Kaffee 89,6 t, Paraffin 96,9 t, Soda 261,5 t, Kokosgarn 167,2 t, Sesamöl 11,9 t, Tierhaare 28,8 t, Tabak 135,2 t, Malz 205,5 t, Harz 21,1 t, Fettsäure 29,6 t, Talg 23,3 t, Borax 28,6 t, Gallnüsse 25,4 t, Schienen und Laschen 1570,5 t, Blei 85 t, Pyrit 120 t, Antochlor 10,1 t, Holz 39,2 t, Häute und Därme 63,7 t, Vaseline 13,5 t, Eisenblech 10,3 t, Honig 10,3 t, Säcke, leere 25 t, diverse Stückgüter 51 t, total mit 1664,5 t, Braunkohlenbriketts und Koks, welche im Kleinhüninger Hafen umgeschlagen worden sind, 126350,1 t.

Im Talverkehr wurden befördert: Zement 28867,1 t, Karbid 6040,1 t, kondensierte Milch 4244 t, Aluminium 467,1 t, Soda 1005,8 t, Asphalt 1340 t, Ledermehl 614 t, Lumpen 851,9 t, Ferrosilizium 233,5 t, leere Säcke 205,7 t, Abrasit 70 t, Pyritasche 124,8 t, Knochenmehl 100,1 t, Klauenmehl 41,5 t, Maschinen 118,9 t, Natron 33 t, Mandeln 24 t, Ferrosil. haltiges Erz 35 t, Farben 36 t, Zinnasche 60,3 t, Kali 38 t, Linoleum 12 t, Roheisen 65 t, Mineralwasser 30,2 t, Blechwaren 18,8 t, Ziegenhaare 19,1 t, Kirschen, geschwefelt 14,5 t, leere Fässer 26 t, diverse Stückgüter 23,5 t, total 44759,9 t.

Neben den zeitweise ungenügenden Umschlagseinrichtungen verursachten verschiedene andere Umstände, auf die hier nicht einzutreten ist, oft eine Verzögerung in der Entladung der Kähne, sodaß einzelne Kähne bis zu zwei Wochen und darüber im Hafen auf die Löschung warten mußten. Die Hafenverwaltung versuchte durch Schichtenbetrieb und Nacharbeit den Umschlag so rasch als möglich durchzuführen. Für den Güterumschlag wurden neben ständigem Personal der SBB., Akkordarbeiter verwendet.

Der Lagerverkehr beschränkte sich hauptsächlich auf die Lagerung von Gütern in der Werft-halle. Sie ist verschiedene Male längere Zeit vollständig mit Gütern angefüllt gewesen. Die in der Halle eingelagerten Schiffsgüter betragen ungefähr 30 Prozent der übrigen Güter. Die offene Lagerung kommt mangels an Terrain wenig in Betracht.

Der Umschlagstarif wurde gegenüber dem Vorjahre in allen Positionen herabgesetzt, um ihn mit den infolge der Valutaverhältnisse stark herabgedrückten deutschen Frachtsätze und Umschlagsspesen einigermaßen in Einklang zu setzen.

Auf der Schiffswerft in Augst sind im Auftrag der Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft drei Kähne von je rund 800 t Tragfähigkeit fertiggestellt worden, für welche das Schiffahrtsamt des Kantons Basel-Stadt die erforderlichen Schiffspapiere ausgestellt hat. Die Namen der Kähne sind: „Glatt, Limmat und Linth“. Ein weiterer Kahn „Töb“, wird anfangs 1923 fertig erstellt sein.

II. Hafenanlagen.

A. Rheinhafen St. Johann.

Die Erfahrungen in der Schiffszeit des Berichtsjahres haben gezeigt, daß die Einrichtungen im Rheinhafen St. Johann nicht genügen, um einen längere Zeit anhaltenden Verkehr in einem Umfang aufzunehmen, wie er während und nach dem Ausbau des Kleinhüningerhafens bei einigermaßen günstigen Fahrverhältnissen auf dem Rhein erwartet werden darf. Es wurden deshalb Verbesserungen und Erweiterungen der Einrichtungen vorgesehen, soweit sie die dortigen Verhältnisse vorzunehmen erlauben und soweit sie als zweckmäßig und wirtschaftlich angesehen werden können. An Umschlagseinrichtungen muß außer einem neuen Böschungskran eine moderne Umschlagseinrichtung für Getreide erstellt werden, die namentlich den Umschlag auch bei Regenwetter

gestattet. Ferner müssen die Geleiseanlagen vor allem durch Einbau weiterer Weichenverbindungen so ausgebaut werden, daß sie einen leicht zu bewerkstellenden Wagenverkehr gestatten. Für das Rangieren der Wagen sind Rangierwinden einzubauen. Eine elektrische Quaibeleuchtung für den Nachtbetrieb ist noch vor Ende dieses Jahres erstellt worden und ferner sind in der Werfthalle zwei notwendige Bureau für die Hafenverwaltung und die Zollverwaltung eingerichtet worden. Am Quai ist mit der Erstellung von Greiferpodesten begonnen worden. Die Einrichtungen der Krane werden einer gründlichen Revision unterzogen. Durch anzuschaffende Ersatzmotore und durch Verbesserung der Stromzuleitungen zu den Kranen soll längere Betriebsunterbrechungen vorgebeugt werden. Bereits angeschaffte neue Greifer werden den Kohlen- und Koksumschlag erleichtern. Die Böschung wird mit neuen Streichbalken und weiteren Anbindevorrichtungen versehen.

Um das Anbinden von Kähnen, welche für den Rheinhafen St. Johann bestimmt sind, bei großem Verkehrsandrang auf dem rechten Rheinufer zu ermöglichen, sind die Baggerarbeiten vor dem Luminaareal rheinaufwärts ausgedehnt worden.

Über die Anschaffung eines Hafendampfers ist dem Großen Rat des Kantons Basel-Stadt berichtet worden, der die Vorlage an eine Kommission gewiesen hat.

Die im letzten Jahresbericht erwähnte Tarifangelegenheit der im Hafen niedergelassenen Kohlen- und Brikettwerke A.-G. wurde nach weiteren Verhandlungen von den schweizerischen Bundesbahnen in einer den Verhältnissen angepaßten befriedigenden Weise erledigt.

B. Rheinhafen Kleinhüningen.

Der vorgesehene erste Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen ist im Berichtsjahre bis auf einige wenige kleine Arbeiten beendet worden. Es sind nur noch einige Baggerarbeiten im Hafenbecken und vor der Hafeneinfahrt auszuführen. Ferner ist noch eine direkte Telephonverbindung mit dem Rheinhafen St. Johann und mit dem Brückenmeister in Hüningen, sowie eine Signalstation im Hafenbecken zu erstellen. Die Bewilligung der französischen Behörden für die Erstellung der Telephonverbindungen steht noch aus. Es sind folgende Arbeiten ausgeführt worden: Ausbaggerung des Hafenbeckens, Beseitigung von Nagelfluhbänken, Austiefung der Hafeneinfahrt, Felssprengungen im Rheinbett, Fertigstellung des untersten Endes der Quaimauer, elektrische Ausrüstung des Stromzuführungskanals, Fertigstellung des mittleren Teils der Kranbahn auf dem Ostquai und Anstrich der Kranbahn, Erstellung des untern Teils der Hafenstraße und Einwalzen der gesamten Straßenfläche, Erstellung von Wasserzuleitung und Einbau von Hydranten und Ventilbrunnen, Legung des dritten Quaigeleises und des Ausziehgeleises an untern Ostquai, Umzäunung des Hafensareals, soweit als möglich mit Rücksicht auf den künftigen Freihafen mit einem definitiven Zollhag, Einbau von Böschungstreppe, Aufstellung von Anbindevorrichtungen für die Kähne, Planierung und Aufräumungsarbeiten, Erstellung eines Geräteschuppens mit Abortanlage, Herrichtung der Liegenschaften Bonergasse 27/29 für Verwaltungszwecke. Da diese Liegenschaften sich noch in gutem Zustande befinden und voraussichtlich noch auf Jahre hinaus stehen bleiben können, so werden einstweilen die verschiedenen Verwaltungen dort ihre Bureaux unterbringen können und mit der Erstellung eines Verwaltungsgebäudes kann zugewartet werden, bis sich die Hafenanlagen weiter entwickelt haben und sich ein wirkliches Bedürfnis zeigen wird.

Beim Klybeckareal ist mit der Ausbaggerung des Rheinbettes vor dem von der Lumina S. A. gemieteten Terrain begonnen worden, um die Landung der Kähne dort zu ermöglichen.

Die Verlegung der Durchfahrtsöffnung der Hüninger Schiffbrücke mit Erstellung eines neuen Eisbrechers und Abbruch des alten, für welche der Kanton Basel-Stadt die Kosten zu tragen hatte, ist schon vor Eröffnung der Schifffahrtssaison vollendet worden.

Auf Grund des im Jahre 1921 gestellten Konzessionsgesuches ist durch Bundesbeschluß vom 1. Juli 1922 dem Kanton Basel-Stadt die Konzession zum Betrieb der bereits erstellten Eisenbahnverbindung von Rheinhafen Kleinhüningen zum badischen Verschubbahnhof erteilt worden.

Bis zur Übernahme des Betriebes der Hafenbahn durch die Schweizerischen Bundesbahnen haben sich die Behörden der deutschen Reichsbahn zuvorkommend bereit erklärt, den für den Ausbau der Hafenanlagen und die Erstellung der Niederlassungen, sowie den aus einem allfälligen Hafentrieb entstehenden Bahnverkehr zu besorgen. Die Verhandlungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen über den Abschluß eines Betriebsvertrages für den Kleinhüninger Hafen mußten bis nach erfolgter Verständigung mit der deutschen Reichsbahn ausgestellt werden und wurden dann sofort weitergeführt. Mit dem Abschluß des Betriebsvertrages müssen auch die Tarife festgesetzt werden.

Mit einer Reihe von Unternehmungen, welche für die Niederlassung im Hafengebiet Interesse gezeigt haben, sind Unterhandlungen gepflogen worden. Durch die Valutakrisis und durch den Ruhrkonflikt sind einige dem Abschluß nahestehende Vereinbarungen zu nichts geworden. Unterhandlungen mit anderen Interessenten sind zur Zeit noch in Schwebelage; eine befriedigende Tarifregelung wird den Abschluß von Baurechtsverträgen beschleunigen.

Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft hat nun auch mit dem Bau einer Lagerhalle begonnen und wird vorläufig noch einen zweiten Kran erstellen. Mit den Studien für den Bau eines Getreidesilos ist ebenfalls begonnen worden. Die Transport- und Schiffahrts-A.-G. „Neptun“ konnte sich noch nicht zum Bau von Lager- und Umschlagseinrichtungen entschließen. Dagegen haben beide Reedereien und auch die A.-G. für Schiffahrt und Spedition „Rhenus“, mit welcher immer noch Verhandlungen über die Ansiedlung auf dem mittleren Teil des Hafengeländes geführt werden, Gesuche um Ausrichtung von Subventionen an die Kosten der Errichtung von Lager- und Umschlagseinrichtungen auf den von ihnen gemieteten Grundstücken auf Rechnung des Notstandskredites eingereicht.

Die Lumina S. A. auf dem Klybeckareal erweitert ihre Anlage durch Errichtung von drei großen Tanks. Sie hat weiteres Terrain übernommen.

Am 3. August sind die ersten Schleppzüge bestehend aus dem Dampfer „Schweiz“ und dem Kahn „Wiese“, beladen mit 600 t Braunkohlenbriketts und der Dampfer „Zürich“ mit dem Kahn „Ticino“, beladen mit 514 t Koks in den Kleinhüninger Hafen eingefahren. Der letztere Kahn wurde im St. Johannhafen entladen. Die Einfahrt ging gut von statten.

Am 6. September fanden Probeausfahrten mit zwei Schleppzügen, dem Dampfer „Zürich“ und zwei Kähnen und dem Dampfer „Schweiz“ mit einem Kahn statt, die zeigten, daß die Ausfahrt aus dem Hafen und die Durchfahrt durch die Hüninger-Schiffbrücke ohne jede Schwierigkeit erfolgen kann.