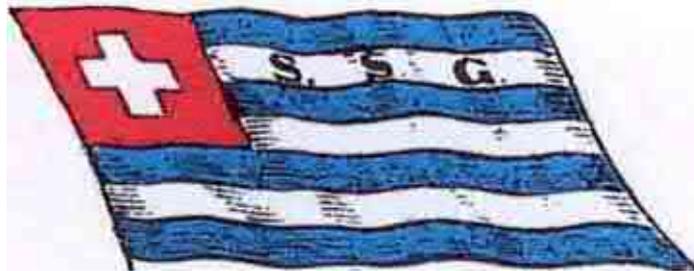




Die Geschichte über die ersten Jahre der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft (SSG), Basel



Auszug aus den Rheinquellen von 1924 über die „Schleppi“

Die erste schweizerische Rheinreederei.

Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft Basel.

(Korr.)

Bald nachdem die in den Jahren 1904/07 von Herrn Nationalrat R. Gelpke unternommenen Versuche die Möglichkeit einer Weiterführung der Grossschiffahrt bis Basel erwiesen hatten, entstand in der Schweiz der Gedanke, an der Rheinschiffahrt praktischen Anteil zu nehmen. Die Pläne zur Gründung einer schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaft waren so weit gediehen, dass die Bildung derselben noch im Jahre 1914 hätte erfolgen können. Der Ausbruch des

Weltkrieges verhinderte dies. In den letzten Kriegsjahren erwachte in schweizerischen Schiffahrtskreisen neuerdings der Wunsch, die Schweiz in die Reihe der Rheinschiffahrt treibenden Staaten eintreten zu sehen. Dieses Verlangen wurde bestärkt durch die Erfahrungen des Weltkrieges, wo der Nachteil der Abhängigkeit von ausländischen Reedereien besonders fühlbar geworden war.

Während im Jahre 1914 die Absicht bestanden hatte, die schweizerische Ge-



sellschaft in enger Anlehnung an einen bestehenden oberrheinischen Schiffahrtskonzern ins Leben zu rufen, sollte das neue Unternehmen vollständig selbständig organisiert werden. Die Gründung erfolgte in der Rechtsform der Genossenschaft unter der Firma „Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft“ am 12. Februar 1919. Zur Ausschaltung jedes ausländischen Einflusses wurde statutarisch festgelegt, dass das Kapital ausschliesslich von schweizerischen Genossenschaffern aufgebracht werden müsse. An der Kapitalbildung beteiligten sich auf der einen Seite die Mehrzahl der Kantone, nämlich: Zürich, Bern, Luzern, Zug, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Schaffhausen, Appenzell A.-Rh., St. Gallen, Graubünden, Aargau, Thurgau, Waadt, Wallis Neuenburg und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und auf der anderen Seite ca. 75 Unternehmen des schweizerischen Handels und der Industrie, die auf diese Weise ihr Interesse an der Entwicklung der Rheinschiffahrt bekundeten. Als grosser Genossenschaffter trat der Verband schweizerischer Gaswerke der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossen-

schaft bei und bildete nicht nur vom Gesichtspunkte der Kapitalbeschaffung, sondern auch durch die Zuweisung von bedeutenden Transporten eine wertvolle Unterstützung für das junge Unternehmen. Was das Verhältnis von öffentlichen und privaten Mitteln anbetrifft, so ist der Einfluss der letzteren überwiegend, indem von dem heute 3 ½ Millionen betragenden Genossenschaftskapital Kantone und Bundesbahnen bloss ca. einen Drittel auf sich vereinigen.

Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft stellte sich bei der Gründung die Aufgabe, die Güter des schweizerischen Importes und Exportes, insoweit für dieselben der Rheinweg überhaupt in Frage kam, vom Seehafen nach dem Oberrhein zu Berg und zu Tal zu verfrachten und hiebei in erster Linie die Interessen des schweizerischen Wirtschaftslebens zu berücksichtigen. Hand in Hand damit sollte die Schiffahrt bis Basel nach Möglichkeit gefördert werden.

Dabei muss in erster Linie die leider vielfach herrschende irriige Auffassung richtiggestellt werden, wonach die schweizerische Rheinschiffahrt sich ausschliess-

lich auf die Strecke Strassburg—Basel beschränkt. Die praktische Undurchführbarkeit eines solchen Schiffahrtsbetriebes wird augenfällig, wenn man sich vergegenwärtigt, dass das vom Seehafen kommende, am Oberrhein eintreffende Gut im gleichen Fahrzeug nach Basel weiterfluten muss, da ein Umladen unterwegs die Vorteile der billigen Wasserfracht mehr als wettmachen würde. Dann würde eine Beschränkung auf den Verkehr zwischen Strassburg—Basel der Reederei durch die vollständige Abhängigkeit von der Wasserführung des Rheines den Charakter eines Saisonunternehmens geben, was angesichts der ausserordentlich hohen Kapitalinvestitionen ein Ding der Unmöglichkeit ist.

Um den Ansprüchen einer modernen Binnenschiffahrtsorganisation zu genügen, muss eine Reederei zum mindesten die Verfrachtung eines Gutes von dem Orte, wo dasselbe an die Wasserstrasse herankommt, bis zum Orte, wo es dieselbe verlässt, übernehmen. Dabei geht die Entwicklung immer mehr darauf hinaus, auch das Laden und Löschen der Schiffe, sowie die im Zusammenhang stehenden

Landspeditionen durch die Reederei besorgen zu lassen. Es erklärt sich dies aus dem Bestreben des Verladers, die Verantwortung für die Durchführung des ganzen Transportes, wenn möglich, einem einzigen Unternehmer zu überbürden. Die ganze Organisation des kaufmännischen Dienstes sowie des Betriebes der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft musste dieser Entwicklung Rechnung tragen. Eine besondere Erscheinung für die Reederei, die sich vorwiegend mit Transporten für die Schweiz befasst, liegt darin, dass die Entfernung, welche die Schiffe vom Nordseehafen bis nach Basel oder umgekehrt zurücklegen, für die Rheinschiffahrt die denkbar grösste ist.

Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft brauchte als Grundlage für die Übernahme und die Durchführung von Rheintransporten eine Reihe von gut organisierten Stützpunkten an den Seehäfen, sowie an den wichtigsten Rheinhafenplätzen. Im Laufe der vergangenen fünf Jahre ist dieser Ausbau zum grössten Teile erfolgt und heute ist die Gesellschaft durch Tochtergesellschaften und befreundete Firmen vertreten in Strassburg,

Kehl, Mannheim, Duisburg-Ruhrort, Rotterdam und Antwerpen; sie besitzt ferner Agenturen in Dordrecht, Hansweert, Lobith, Emmerich und St. Goar.

Der Grundsatz der Unabhängigkeit auf dem Gebiete der kaufmännischen Organisation und des Betriebes hatte möglichst weitgehende Selbständigkeit auf dem Gebiete der technischen Ausrüstung zur Voraussetzung. Im Vordergrund stand die Schaffung einer eigenen schweizerischen Rheinflotte. Es handelte sich für

die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossendarum, einen Park von Schleppdampfern und Kähnen zu beschaffen, der dem jungen Unternehmen die Möglichkeit bot, mit den ausländischen Reedereien in Wettbewerb zu treten, ohne hinsichtlich der Leistungsfähigkeit hinter denselben zurückzustehen. Jede Oberrheinreederei und insbesondere jede auf die Baslerfahrt eingestellte Schiffahrtsgesellschaft muss eine Anzahl Schleppdampfer besitzen, da einem Mangel an Kähnen viel eher durch

das Mieten von fremden Fahrzeugen abgeholfen werden kann, als wenn die Reederei über ungenügende Schleppkraft verfügt.

Die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft besitzt heute folgende, unter Schweizerflagge fahrende Dampfer:

1. Dampfer „Schweiz“. Dieser Heckraddampfer von 750 iPS. wurde im Jahre 1919 auf der Werft von Cäsar Wolheim, in Breslau-Cosel erbaut und in selbem Jahre von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft käuflich erworben. Der Dampfer war das erste die Schweizerflagge führende Fahrzeug auf dem Rhein.

2. Dampfer „Zürich“ mit 900 iPS. wurde von der Firma Escher, Wyss & Co. A.-G. auf der Schiffswerft von Buss A.-G. in Augst erbaut und im Jahre 1922 dem Betrieb übergeben. Der Antrieb erfolgt durch eine Dampfturbine, System Zoelly, welche mit Dampfer „Zürich“ ihren Einzug in die Binnenschiffahrt genommen hat.

3. Dampfer „Bern“, ein Seitenraddampfer von 1480 iPS., wurde im Jahre 1922 bei der Maschinenfabrik en Scheepswerf P. Smit Jun. in Rotterdam in Auftrag gegeben und wurde im Frühjahr 1923 nach erstaunlich kurzer Bauzeit geliefert. Es ist dies der stärkste schweizerische

Schleppdampfer und gleichzeitig das einzige Schiff, das bisher mehr als zwei Anhangkähne in einem Zuge nach Basel befördert hat.

4. Seitenraddampfer „Luzern“ mit 1200 iPS. wurde ebenfalls 1922 bestellt und im Jahre 1923 in Betrieb genommen. Der Bau erfolgte durch die Schiffswerft der Gebrüder Sachsenberg A.-G. in Ross-lau a/E.

5. Schraubenboot „Unterwalden“, das mit einem Dieselmotor von 220 iPS. ausgerüstet ist, wurde 1923 gekauft und wird vorzugsweise auf dem Unterrhein verwendet.

Diese fünf Dampfer, welche ihre Namen nach der offiziellen Reihenfolge der Kantone erhalten haben, stellen die bis heute auf dem Rheine fahrende schweizerische Schleppkraft dar. Beim Bau dieser Fahrzeuge ist auf die Eigenheiten der Schiffahrt nach Basel besondere Rücksicht genommen worden. Neben grösster Leistungsfähigkeit wurde das Hauptgewicht auf wenig Tiefgang und geringe Festhöhe über Wasser gelegt. Letzteres ist durch die ausserordentlich nieder über dem Wasser liegenden Kehler Brücken bedingt, wo bei gewissen Wasser-



ständen oft kaum mehr eine Lichtweite von vier Metern vorhanden ist.

Während der Wintermonate verkehren die Schleppdampfer vorzugsweise zwischen Ruhrort und Strassburg, während sie bei gutem Wasser Verwendung auf der Baslerfahrt finden.

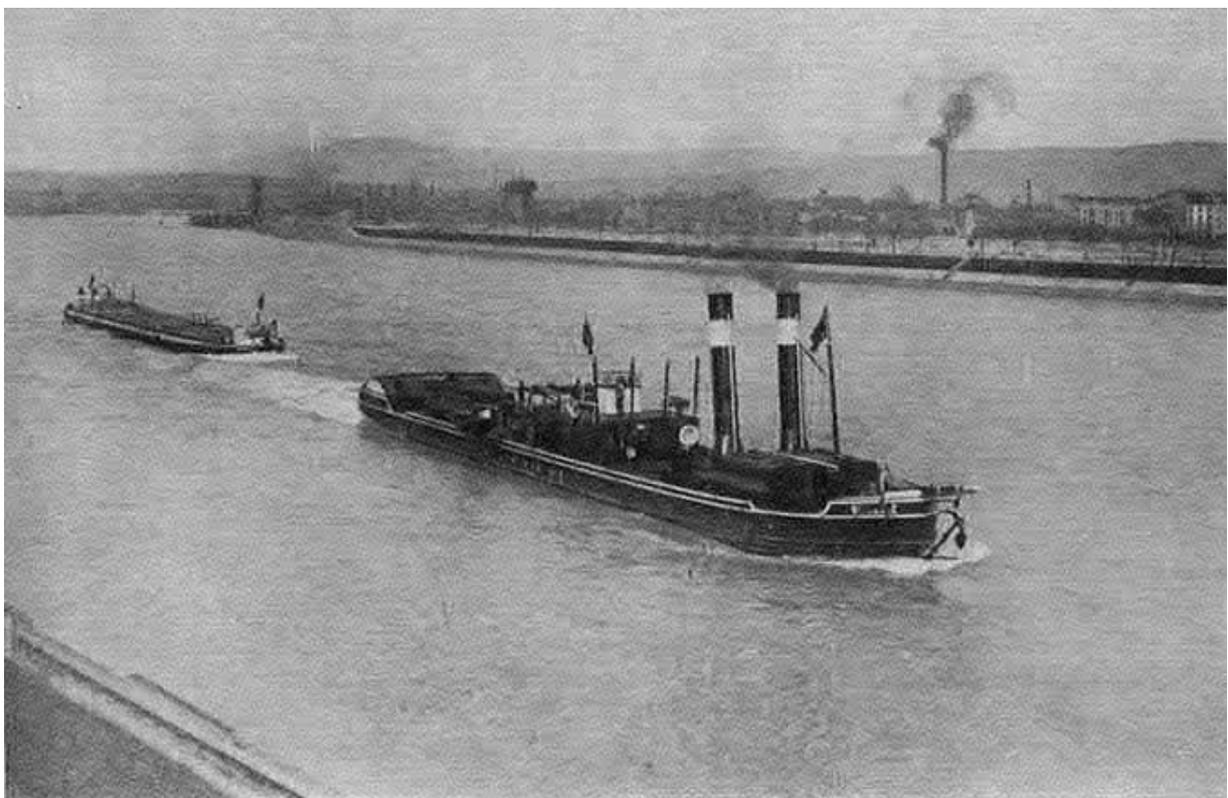
Neben dem erwähnten Dampferpark wurde der Beschaffung von Schleppkähnen die grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Hierbei konnte in hohem Masse die schweizerische Industrie berücksichtigt werden. Auf Grund der ihr erteilten Bauaufträge errichtete die Maschinenfabrik Buss A.-G. in Augst oberhalb der Schleuse eine Schiffswerft. Seit dem Herbst 1921 hat diese Firma acht von ihr erstellte Kähne von je ca. 850 tons Tragfähigkeit zur Ablieferung gebracht. Es sind dies die Schiffe „Birs“, „Wiese“, „Sisseln“, „Ergolz“, „Glatt“, „Toess“, „Linth“, „Limmat“, die wie alle Rheinkähne der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft nach Flüssen benannt sind. Zwei weitere in Augst gebaute Kähne „Rabiusa“ und „Tamina“, von etwas grösserer Tragfähigkeit, werden demnächst fertiggestellt.

Die von der Schiffswerft Augst nach den Plänen der Schweizer Schleppschiff-

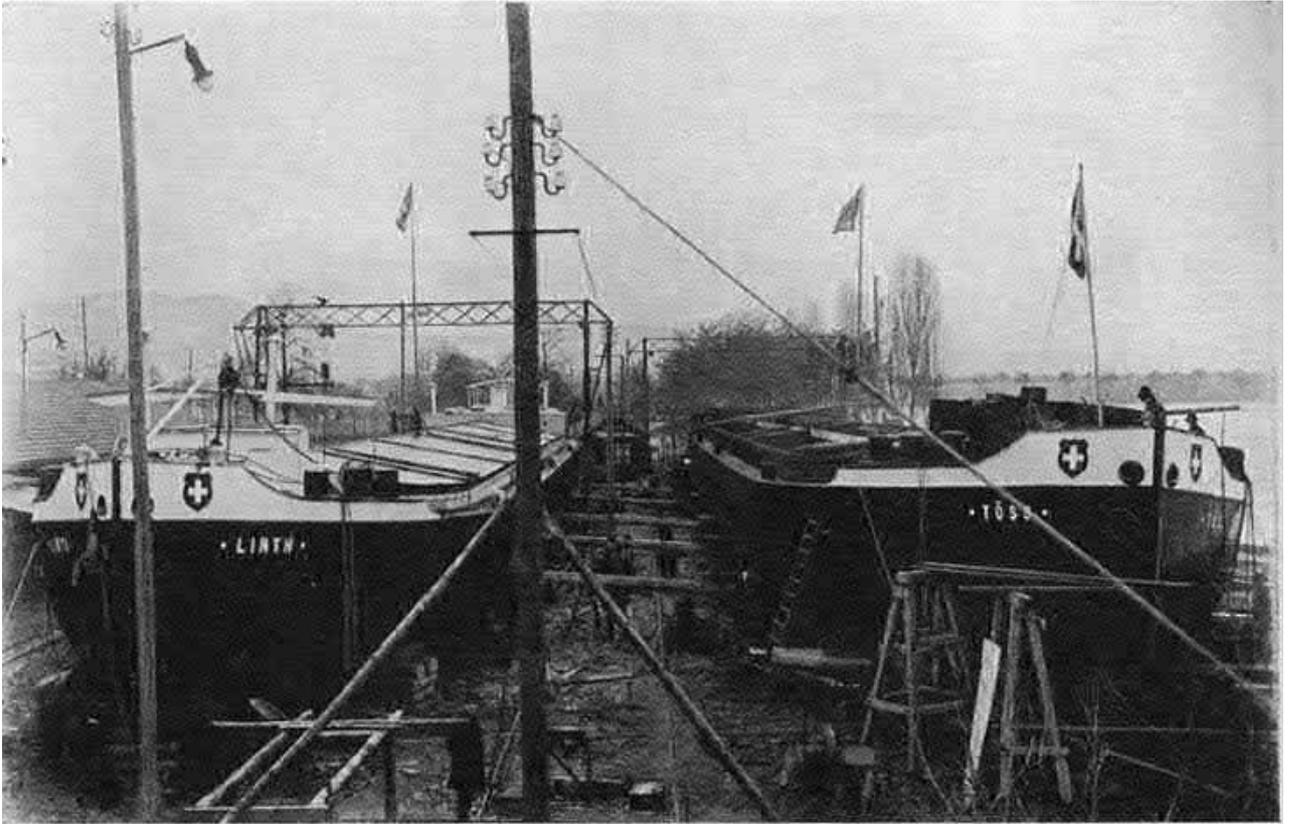
ahrtsgenossenschaft erstellten Kähne sind ein durchaus eigener Kahntyp, bei dessen Konstruktion das Problem grosser Lade-fähigkeit bei geringstmöglichem Tiefgang und Schleppwiderstand glücklich gelöst wurde.

Drei weitere Rheinkähne von ca. 1350 tons Tragfähigkeit wurden in Holland beschafft. Der Kahn „Aare“ wurde 1921 fertig gekauft, während die beiden andern Schiffe „Rhone“ und „Ticino“ im gleichen Jahre im Auftrag der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft durch die N. V. Lobithsche Scheepsbouw-Maatschappij v/h Gebroeders Bodewes in Lobith erstellt wurden.

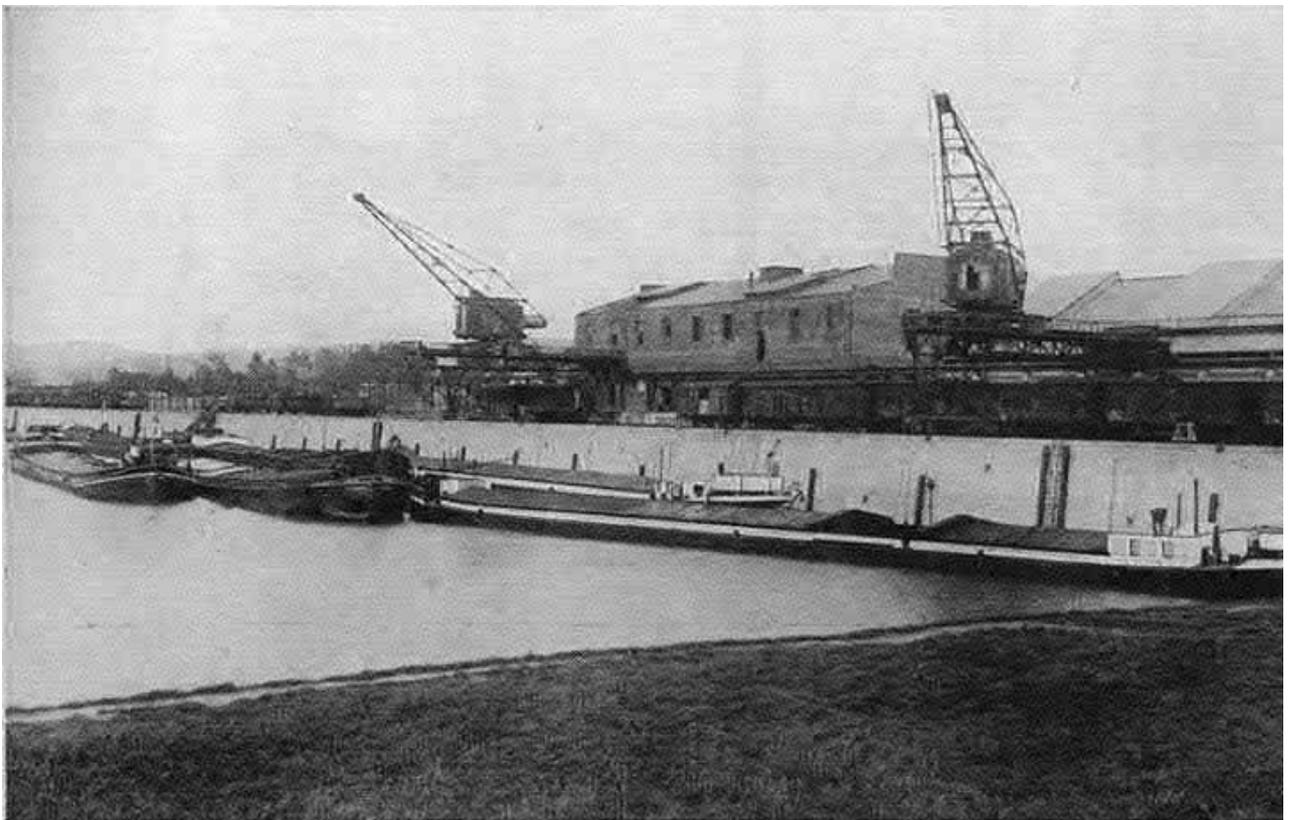
Die zurzeit im Betrieb stehenden schweizerischen Rheinkähne genügen nicht annähernd zur Bewältigung des von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft durchgeführten Verkehrs. Es werden deshalb dauernd eine grosse Anzahl von Fahrzeugen gemietet. Es sind dies grösstenteils Kähne, welche sogenannten Partikulierschiffern gehören, die sich samt ihrem Schiffe auf Grund eines Mietkontraktes der Reederei zur Verfügung stellen.



Dampfer Schweiz mit Kahn Ergolz.



Linth und Töss auf der Schiffswerft Augst.



Umschlagseinrichtungen und das Lagerhaus der S. S. G., Kleinhüningen.

Der technische Ausbau der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft erstreckt sich ausser der Schaffung einer schweizerischen Rheinflotte auf die Errichtung eigener Umschlagsanlagen, welche dazu dienen, die Güter vom Schiff auf die Bahn oder auf Lager zu laden und umgekehrt. Im Jahre 1923 wurde das von der Schiffs- und Maschinenbau A.-G. in Mannheim erbaute Kranschiff „St. Gotthard“ in Betrieb gesetzt, das allerdings in erster Linie dazu bestimmt ist, die Ware von einem Rheinschiff ins andere zu überladen. Durch Verbindung eines fahrbaren und drehbaren Dampfkrans von 5 tons Tragfähigkeit mit einem 720 tons grossen, vollständig ausgerüsteten Rheinschiff ist es möglich, jederzeit an irgend einer Stelle des Stromlaufes ein zu tief liegendes Fahrzeug durch Umschlag der Ladung in einen anderen Kahn oder in das Kranschiff selbst auf den entsprechenden Wasserstand zu „leichtern“.

Die erste eigene Landumschlagsanlage hat die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft in **Basel** errichtet. Von der Voraussetzung ausgehend, dass der Rheinverkehr nach Basel nur gesteigert

werden könne, wenn für rasches Löschen und Laden der Schiffe Gewähr geboten sei, hat die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft im neuen **Rieinhafen Kleinhüningen** ca. 5000 m² Hafensreal erworben. Auf diesem Terrain wurde 1922/23 eine **Werfthalle** und zwei Kranen erstellt. Das **Lagerhaus** hat Raum zur Einlagerung von ca. 2000 tons Stückgütern und beherbergt dazu die Bureaux der Firma. Auf diese Weise ist es möglich, Waren, die während der Sommermonate mit günstigen Frachten auf dem Rhein bis Basel gelangen, einzulagern, bis dieselben ihre Verwendung finden. Die beiden von der Giesserei Bern der L. von Röll'schen Eisenwerke konstruierten elektrischen Halbportalkranen haben eine Tragkraft von je 4 tons. Anschliessend an das Lagerhaus wird zurzeit ein **Getreidesilo** gebaut. Die Anlage, die zur Aufnahme von ca. 10000 tons losem Getreide eingerichtet ist, wird nach ihrer Fertigstellung den grössten Getreidespeicher der Schweiz darstellen. Auf dem Areal der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft hat die Union-Brikett-Import-Gesellschaft in Zürich einen Lager-



Kanalschiffe auf dem Rhein-Rhone-Kanal.

Kanalschiff (Peniche) „KLEBER“ von der Franco-Suisse im Kanal

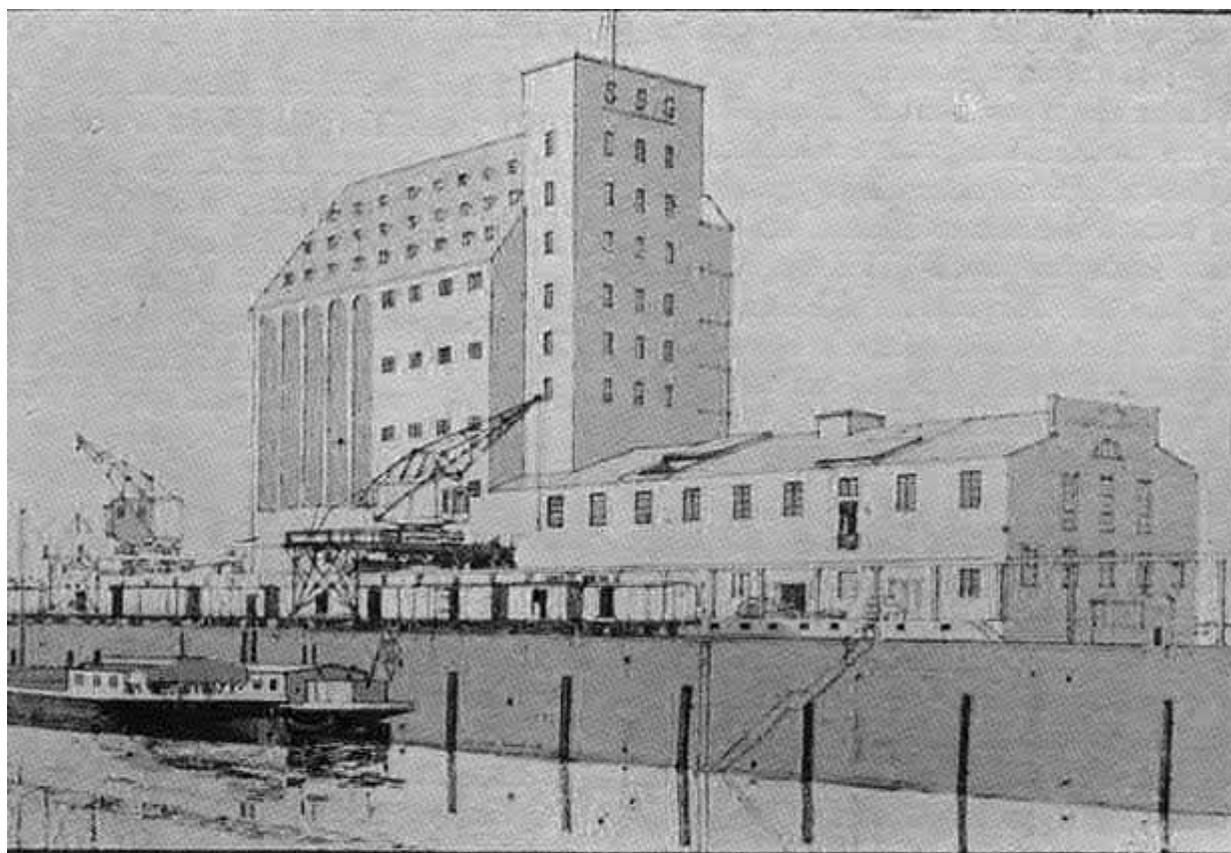
schuppen zur Aufnahme von ca. 8000 tons Briketts erstellt. Die Halle, deren Betrieb der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft übergeben worden ist, dient in erster Linie dazu, die bekannten Union-Briketts, welche per Schiff nach Basel gelangen, bis zum Winter, dem Zeitpunkte des Hauptkonsums, aufzuspeichern. An der nördlichen Verlängerung der Quaimauer hat sich die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft pachtweise ca. 200 m Uferböschungen gesichert, die mit einer Rutschvorrichtung zum Verladen von Talgütern ausgestattet worden ist.

Die Frage der Schaffung von eigenen Umschlagsanlagen an verschiedenen Oberreinhäfen, vorwiegend Strassburg und Kehl, befindet sich in Prüfung und wird aller Voraussicht nach noch in diesem Jahre entschieden.

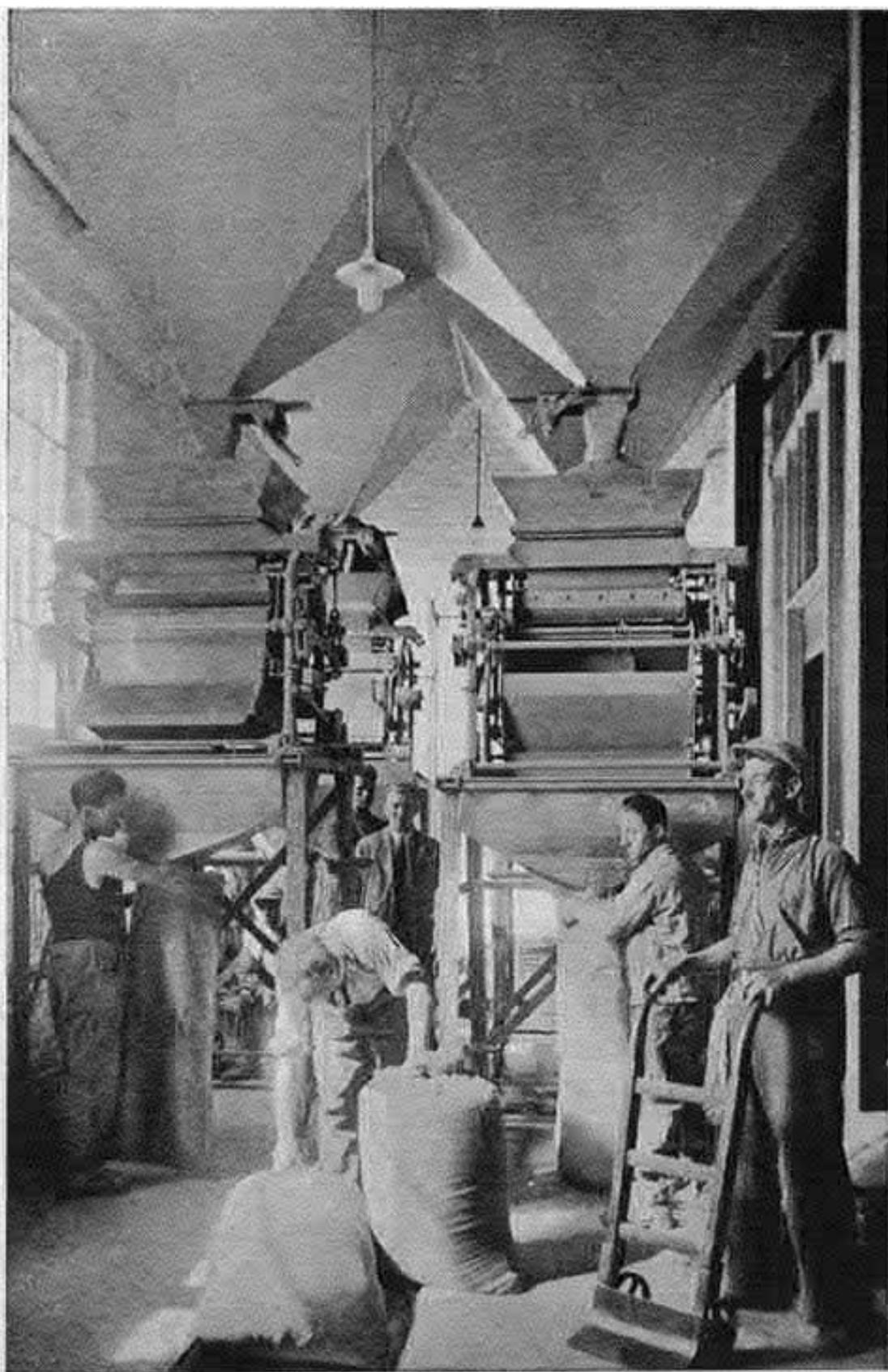
Rheinquellen 1924
SwissShips

Der von der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft im Verlauf der letzten Jahre bewältigte Verkehr beziffert sich auf jährlich 400/500 000 Tonnen, wovon ca. zwei Drittel auf Schweizertransporte entfallen. Diese Zahlen zeigen, dass es der schweizerischen Reede gelungen ist, den überwiegenden Anteil des schweizerischen Rheinverkehrs ihrer Organisation zuzuführen.

Was den Basler Verkehr anbetrifft, so hat es sich die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft stets zur Pflicht gemacht, die Schifffahrt nach Basel aufzunehmen, so wie der Wasserstand dies nur einigermaßen zuließ. Es ist der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft auch gelungen, an die erste Stelle der die Baslerfahrt betreibenden Gesellschaften zu treten.



Gesamtansicht des Getreidesilo nach seiner Fertigstellung.



Die Getreideabsackeinrichtung und Wage der Schweizer.
Schleppschiffahrtsgenossenschaft in ihrem Getreidesilo in
Kleinhüningen.



Dampfer Bern beim Durchfahren der Schiffbrücke.



Das erste französische Kanalschiff in Basel.

Boot „LYDIA“ mit Kanalschiff (Peniche) „CSN 14“, das am 14. Mai 1923 die ersten 250 Tonnen Kohle von Strassburg nach Kleinhüningen brachte.

Reinquellen 1924

SwissShips-AB, August 2011

