Unser Weg zum Meer [Fortsetzung]

Autor(en): **Ammann, Julius**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **54 (1960)**

Heft 3

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-925299

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.

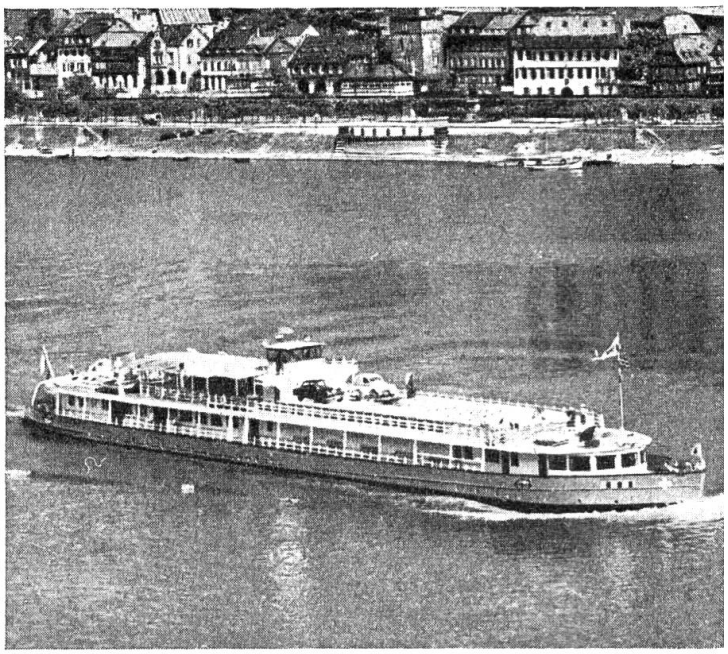
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Unser Weg zum Meer

von Julius Ammann

Die Schiffahrt vom Bodensee nach Schaffhausen besteht schon seit mehr als 1000 Jahren. Im Jahre 1045 schrieb man den Namen des Orts Scafhusun, später Scefhusen, das heißt also Schiffshausen. So war Schaffhausen der Ort, wo die Schiffe in einem «Haus» übernachteten. Die Schiffe konnten eben von Schaffhausen nicht mehr weiterfahren. Warum denn nicht? Weil unterhalb von Schaffhausen der Rheinfall ist. Der Rheinfall zerbricht den Strom in zwei Teile. Es gab also eine Oberwasser-Schiffahrt von Konstanz bis Schaffhausen und eine Niederwasser-Schiffahrt, vom Rheinfall, von Neuhausen bis nach Zurzach. In Zurzach war früher eine berühmte Messe. Dort wurden die Waren verkauft. In Schaffhausen mußten sie umgeladen werden. Auf Fuhrwerken führte man diese nach Neuhausen auf die andern Schiffe. Es wurde verschifft auf dem Rhein: Holz, Rorschacher Sandstein, Thurgauer Obst, Getreide, Wein, Öl, Woll- und Leinwandbündel, Stahl und Eisen. Im Jahre 1786 verschiffte man von Schaffhausen 27 000 Fässer Salz aus Österreich. Aber die Schiffahrt war kein Kinderspiel. Da und dort waren im Rhein Felsenriffe. Fuhr ein beladenes Ledischiff auf den Felsen auf, dann kippte es um, und die Ladung fiel ins Wasser. So nannte man die Felsenklippe bei Stein am Rhein den «Öpfelfresser». Der Felsen bei Bibern hieß bei den Schiffsleuten der «Salzfresser». Einmal zerschellte ein Salzschiff an der Brücke bei Rheinau, wobei zwölf Personen ertranken. Man stellte darum an den gefährlichen Stellen Lotsen an. Das sind Steuermänner, die das Schiff an den Klippen vorbeileiten. Der Lotse kennt den Lauf des Flusses. Er sieht an der Färbung des Wassers, ob Kiesbänke oder Felsenriffe im Strom vorhanden sind. In ähnlicher Weise sieht auch der Bergführer an der Farbe des Eises, wo unter dem Schnee Gletscherspalten versteckt sind. Im Jahre 1782 wollte man den Rheinfall sprengen. Aber die Schaffhauser wehrten



Passagierschiff Basilea

sich dagegen. Schaffhausen wollte Schiffs-Handelsplatz bleiben, wie es heute Basel ist. Heute wäre der Naturschutz dagegen. Man will den prächtigen Rheinfall erhalten. Er ist eine Sehenswürdigkeit. Aber man studiert doch, wie man mit einem Schiffskanal den Rheinfall umgehen könnte. Von Basel bis nach Rheinau hinauf haben wir schon Kraftwerke und Stauseen. Bis Rheinfelden können die großen Rheinschiffe fahren. Wenn man bei den andern Kraftwerken und Stauseen noch Schleusen bauen würde, dann wäre die Schiffahrt bis zum Bodensee möglich. Frachtschiffe mit 1000 Tonnen Waren könnten dann in 20 bis 25 Stunden von Basel aus in den Bodensee einfahren. Allein das Projekt, der Ausbau dieser Schiffahrtsstraße würde 142 Millionen Franken kosten. Wer kann das bezahlen? Wer hat soviel Geld? Deutschland, Österreich und die Schweiz müßten da gehörig den Geldbeutel aufmachen. Wir aber freuen uns am grünen Rhein, wie er von Neuhausen weg von Stausee zu Stausee bis nach Basel eine großartige Wassertreppe bildet.

3. Von Basel nach Rotterdam

Heute kann man mit den Schiffen «Basilea» und «Bosco» in vier Tagen von Basel auf dem Rhein fahren bis nach Rotterdam.

Die Talfahrt kostet 240 Franken. Die Bergfahrt dauert sechs Tage und kostet 295 Fr. Diese Fahrten werden von Anfang April bis Ende Oktober ausgeführt. Im Winter fahren diese Personenschiffe nicht. Die Schweizerische Reederei AG. hat zurzeit 5 Seeschiffe, 7 Küstenmotorschiffe, 10 Rheinschlepper, 66 Rheinmotorschiffe, 24 Rheinkähne, 5 Kanalmotorschiffe, 7 Kanalschiffe, 7 Rheintankschiffe, 28 Rheinmotortankschiffe und 9 Spezialfahrzeuge. Unter den Spezialfahrzeugen sind das Schulschiff «Leventina» und das Kranschiff «St. Gotthard» zu nennen.

Auf dem Schulschiff «Leventina» lernen die Schiffsjungen, was man als Matrose und Schiffer wissen muß. Zuerst macht der Schiffsjunge auf der «Leventina» einen Einführungskurs, damit er sich an das Leben auf dem Wasser eingewöhnen kann. Auch lernt er dort die nötigen Handgriffe und Handfertigkeiten, die es braucht, um ein Schiff gründlich zu kennen. Er wird auch mit all den Maschinen und technischen Einrichtungen vertraut gemacht, die es auf einem Rheinschiff hat. Nach diesem Kurs werden sie schon als Schiffsjungen den Rheinschiffen zugeteilt. Ist die Lehrzeit als Schiffsjunge vorüber, wird man Matrose. Ist man drei Jahre lang ein guter Matrose gewesen, darf man selbst ein Rheinschiff führen und wird Schiffer.

Der Matrosennachwuchs auf dem Schulschiff Leventina

«Das kenne ich, wen man zu Hause nicht brauchen kann, den schicken die Eltern auf ein Schiff.» «Nein, Herr Kapitän, das war zu Ihrer Zeit so, heute ist es anders.»

Dient man doch ein Jahr länger, wird man Schiffer auf einem Motorschiff. Für jedes Rheinschiff braucht es einen Schiffer, zwei Matrosen und einen Schiffsjungen. Diese Mannschaft, die Besatzung, muß Tag und Nacht auf dem gleichen Schiff leben. Die Matrosen wohnen mit dem Schiffsjungen vorn am Schiff, am Bug. Dort ist auch der Flaggstock, auf dem der Schiffsjunge die Fahne hißt. Der Schiffer aber wohnt mit seiner Familie hinten am Schiff, am Heck in einer Kabine. Davor erhebt sich der Steuerstuhl. Und dort drin ist das große Steuerrad, der Haspel.

Fährt man von Basel weg, so geht die Fahrt zunächst durch den Rheinkanal bis zu den Schiffsschleusen bei Kembs. Da ist die Fahrt nicht gefährlich. Im Kanal ist immer so viel Wasser, daß das Schiff gut schwimmen kann. Schlimmer ist schon die Fahrt im offenen Rhein. Da kann man nicht einfach in der Mitte des Stromes sorglos dahin fahren. Der Rhein hat seine Launen.

(Fortsetzung folgt)

Berichtigung zu «Unser Weg zum Meer», «GZ» Nr. 1, 1960

Von fachkundiger Seite wurde ich freundlich darauf aufmerksam gemacht, daß durch die Kraftwerkbauten im Gotthardgebiet die Abwasser des Lucendro und des Thomassees künstlich abgeleitet werden. Ursprünglich aber flossen sie in der von uns geschilderten Weise. Das kleine Kraftwerk eines Tschamutters habe ich mit eigenen Augen gesehen und über die erste Rheinbrücke, die nur ein Brett war, bin ich selbst gegangen.

Julius Ammann