Unsere Flotte

Autor(en): **Oettli, E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773384

Nutzungsbedingungen

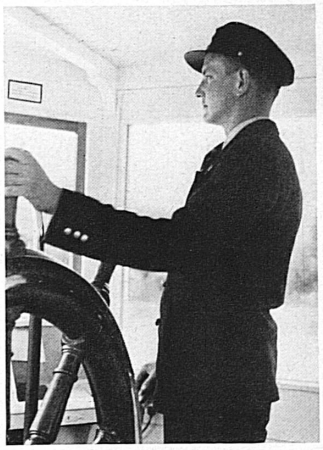
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

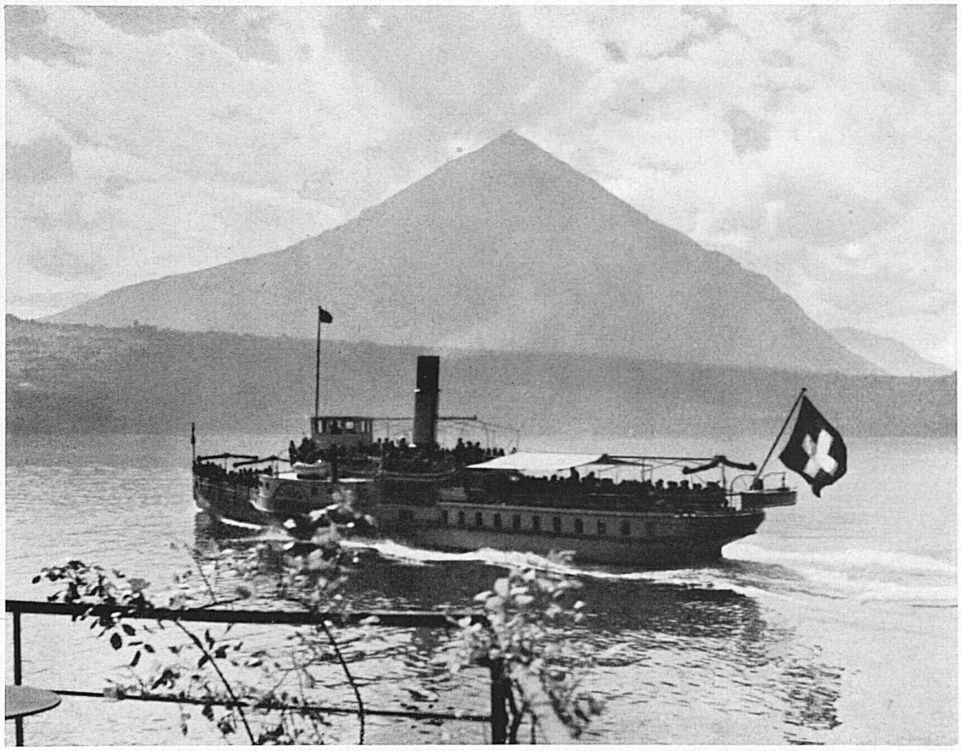
Haftungsausschluss

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





Auf dem Thunersee.* — Sur le lac de Thoune.

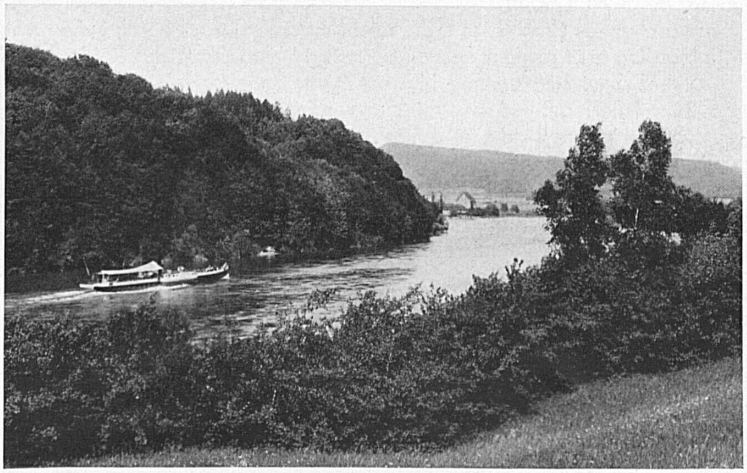
UNSERE FLOTTE

In unsere Heimat ist eine Vielgestaltigkeit gelegt, wie sie kaum ein anderes Land auf dem weiten Erdenrund auf so engem Raume zu bieten vermag. Zu diesem Reichtum von Linie und Farbe tragen unsere Seen ein redlich Teil bei; auch sie sind deshalb zu Trägern der schweizerischen Verkehrswirtschaft geworden. Lange waren ja See, Fluß und Strom die alleinigen Verkehrswege. So sind denn auch alle unsere schweizerischen Seen recht frühe besiedelt worden. Abgesehen davon, daß die klimatischen Verhältnisse der Seen-Landschaften und der damit verbundenen größeren Fruchtbarkeit die Menschen anlockten, muß sich der Sinn für ihre Schönheiten schon recht frühe entwickelt haben. Es läßt sich heute eine allgemeine schweizerische Verkehrswerbung gar nicht denken ohne Werbung für die Seen und ihre Schiffahrt. Gerade die Vielgestaltigkeit der Seen ist es, die dem Lande die große Vielfalt gibt. Wie so ganz verschieden ist doch die Landschaft des in seiner großen Weite daliegenden Genfersees mit den paradiesischen Gefilden um Montreux-Territet von dem Ufersaum des Untersees mit seiner ihm eigenen Idylle und dem Farbenspiel der sinkenden Abendsonne. Oder liegen in der Romantik des Vierwaldstättersees gegenüber der Lieblichkeit des Zürichsees nicht Gegensätze von besonderem Reiz ? Über dem Luganersee wölbt sich der südliche Himmel, und in eine hehre Alpenwelt sind Thuner- und Brienzersee gebettet, während die Juraseen, und vorab der Bielersee, die Eigenart der Juralandschaft widerspiegeln; und endlich liegt der herrliche Zugersee gleichsam am Eingangstore zur zentralschweizerischen Alpenwelt. Aber auch die Stromfahrten zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein oder Basel und Rheinfelden dürfen wir nicht vergessen. Während uns die erstere noch durch eine unverfälschte Waldstromlandschaft führt, eröffnet uns die letztere mit der Augster Schleuse die moderne Flußfahrt.

So verstehen wir wohl, daß an den schweizerischen Seen sich schon recht früh Schiffahrtsgesellschaften um die Verkehrsbelebung bemühten. Bevor die erste Eisenbahn der Welt auf Schienen rollte, war die jung entdeckte Dampfkraft auf schweizerischen Seen dem Schiffsverkehr bereits dienstbar gemacht. Es war am 23. Mai 1824, als das erste Dampfschiff auf dem Genfersee seiner Bestimmung übergeben wurde. In den Jahren 1824/1825 erfolgte der Bau eines ersten Schiffes für den Neuenburger- und Bielersee, während am 22. April 1825 dem bayrischen Dampfer « Max Josef » nach wiederholten fehlgeschlagenen Versuchen die erste Fahrt auf dem Untersee und Rhein nach Schaffhausen gelang. In dasselbe Jahr fällt auch die erste Dampferfahrt auf dem Zürichsee.

Aus diesen Anfängen heraus hat sich die heutige Schiffahrt auf den schweizerischen Seen entwickelt. Trotz der Schwere der Zeit, die auf unsern Schiffahrtsunternehmungen drückend lastet, wird sie in eine neue Epoche der Entwicklung hineingedrängt. Das Zeitalter unserer gemütlich anmutenden Dampfer scheint sterben zu sollen, um der modernen Betriebsform des Motorschiffes zu weichen. Die dicken Rauchfahnen werden über unseren Seen verschwinden, und an ihre Stelle tritt das Tak-Tak-Tak der Motorkräfte. Auf die Dauer kann sich die schweizerische Seen-Schiffahrt dieser Umstellung nicht entziehen. Sie muß sich den Forderungen eines wirtschaftlicheren Betriebes anpassen.

Wir wollen an dieser Stelle weniger der großen Sorgen gedenken, die bei den schweizerischen Schiffahrtsgesellschaften umgehen, sondern vielmehr ihre Bedeutung für die schweizerische Volkswirtschaft ins Licht rücken. Es ist eine recht stattliche Flotte, die unsere Seen durchfurcht. Nicht weniger als 64 Dampfer und 47 Motorschiffe stellen sich in den Dienst der schweizerischen Verkehrswirtschaft. Diese ganze Flottenparade von 111 Einheiten gehört allein den Verwaltungen des Verbandes schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen. Hierzu sind noch einige kleinere Einheiten privater Unternehmungen auf verschiedenen Seen zu zählen. Wir wollen uns nicht mit Brutto- oder Nettoregistertonnen herumschlagen; wir kommen in der Summe aller Schiffe auf einen recht bescheidenen Schiffsraum, der bei den Vergleichen mit Zeitungsberichten über Schiffsversenkungen mit einem einzigen großen Schiff von rund 15 000 Tonnen verschwinden müßte. Gleichwohl vermag aber unsere schweizerische Seenflotte nicht weniger als 50 000 Menschen auf einmal zu befördern, wozu insgesamt allerdings ein Besatzungsbestand von 569 Mann erforderlich ist. Die große Zahl der Hilfskräfte ist darin nicht eingerechnet, auch nicht das Heer der ständigen Beamten, Berufsarbeiter in Büros und Werkstätten. Während in den ersten Jahren, ja Jahrzehnten fast aller Schiffahrtsunternehmungen gute Rechnungsabschlüsse erzielt werden konnten, sind sie heute fast ausnahmslos den Launen des Wettergottes ausgesetzt. Damals, als die eisernen Leisten der Eisenbahnen das Land nur spärlich durchzogen, kam der Schiffahrt ein gewisses Transportmonopol zu, das heute verschwunden ist; deshalb ist die Schiffahrt der neueren Zeit im wesentlichen in den Dienst der schweizerischen Touristik gestellt. Sie ist aber ein nicht mehr wegzudenkender Faktor; in den besseren Jahren setzte sie bis zu 9,2 Millionen Franken um. Die schweizerischen Schiffahrtsunternehmen werden immer ein dienendes Glied der Zusammenarbeit innerhalb der schweizerischen Verkehrswirtschaft sein.

E. Oettli.

Auf dem Rhein, zwischen Schaffhausen und dem Untersee.*
Sur le Rhin, entre Schaffhouse et l'Untersee.