Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 12 (1922)

Heft: 32

Artikel: Die Rheinschiffahrt

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-643153

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

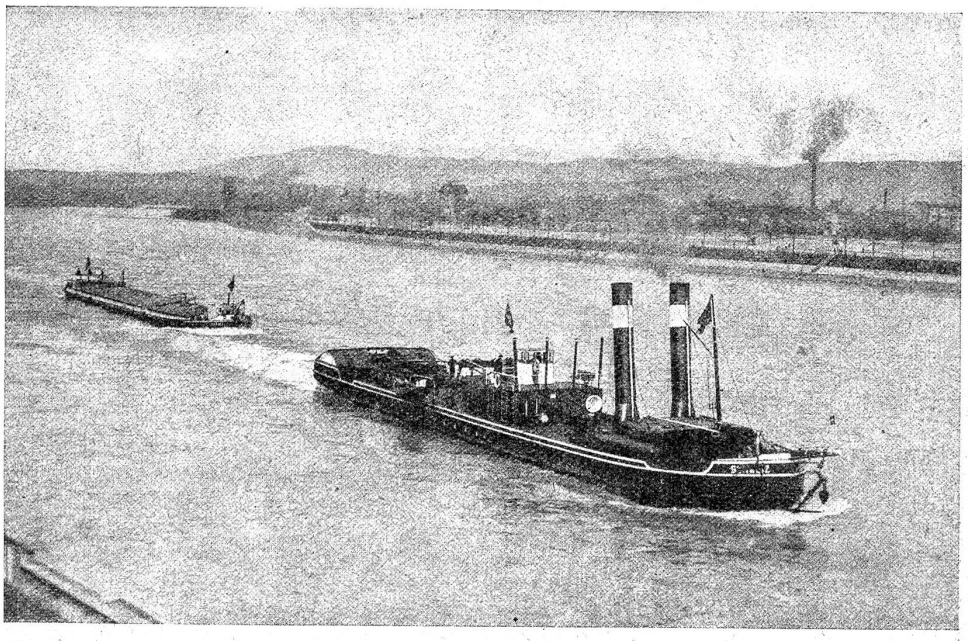
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 31.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Heckraddampfer „Schweiz",
(erbaut 1919) mit Kahn „Ergolz" im Anhang, in den Rheinhafen Basel-St. Johann einfahrend.

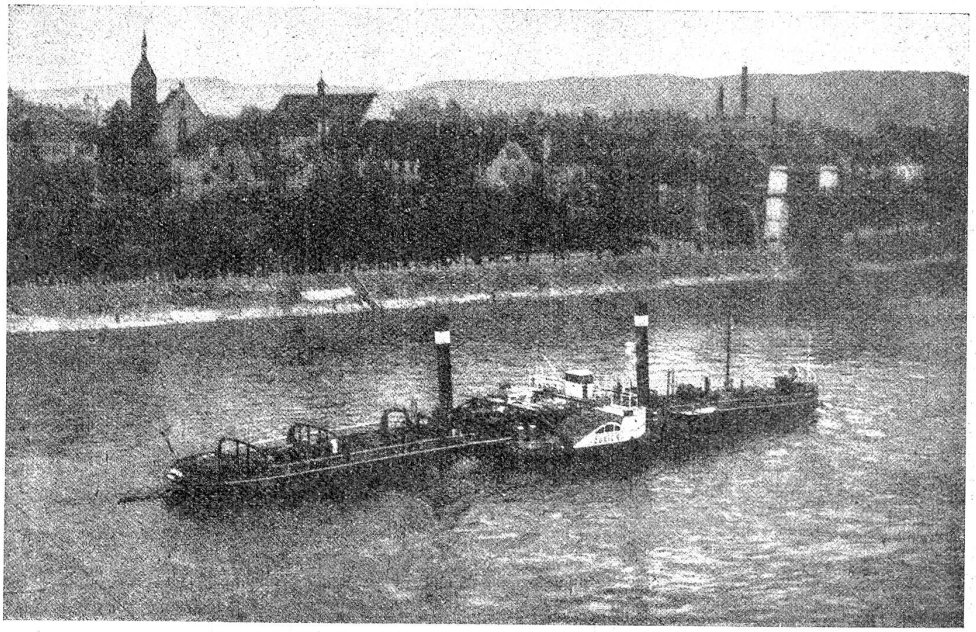
Die Rheinschiffahrt.

Die Freude des denkenden Kindes am dahinbrausenden Zug entspricht sicher zum großen Teil dem Gedankengang, daß dieses Dampfpferd die Reisenden sicher, rasch und bequem in die weitesten Welten der Sehnsucht trägt. Und das gleiche Gefühl teilt sich dem Erwachsenen mit, der von der Rheinbrücke in Basel aus sinnend den imposanten Strom betrachtet. Und denkt er schweizerisch, so wird er sich bewußt werden, daß der Rhein die einzige freie Straße ist, die von der Schweiz zum Meer und damit zum Welthandel führt. Also quasi, um einen in Mode gekommenen Ausruck zu gebrauchen, „der schweizerische Korridor". Die Mannheimer Akte vom Jahre 1868 sichert nämlich sämtlichen am Rhein liegenden Staaten die ungehinderte freie Schiffahrt. Darin liegt die große Bedeutung des freien Rheines für die Schweiz. Er ist das einzige Verkehrsmittel, das uns in direkte Verbindung mit den Weltenmeeren setzt.

Der Versailler Vertrag hat dieser Herrlichkeit ein Ende gemacht. Er gestattet Frankreich das Recht, im Rhein Kraftwerke zu erstellen. Frankreich hat das Recht, den Rhein zu „verriegeln". Denn der Rhein hat aufgehört, ein freier Strom zu sein, von jenem Moment an, wo sich ein großes Stauwehr quer über das Bett zieht und den Verkehr unmöglich macht. Ob diese Bestimmungen gegen die Mannheimer Akte des freien Rheines verstoßen oder nicht, bleibt sich gleich. Die Verhältnisse haben sich eben geändert und der Sieger tut, was ihm beliebt!

Mit Recht entrüstete sich der größte Teil der schweizerischen Presse über die vorgesehene Sperre des freien Rheines, über die Mißachtung unserer Rechte. Denn ein erstes Werk, das bei Kembs, wird möglicherweise bereits in nächster Zeit erstellt. Die Zentrale ist ca. 5 Kilometer unterhalb Basel vorgesehen, fast gegenüber den drei Isteinertunneln, die jedem Reisenden so wohl bekannt sind. Der schweizerische Standpunkt drang bei den Verhandlungen in Straßburg nicht durch. Die Schweiz gab nach und verzichtete auf den freien Rhein. Wenn Frankreich das Kembser Werk bauen will, was zwar noch nicht sicher ist, steht kein Hindernis im Wege.

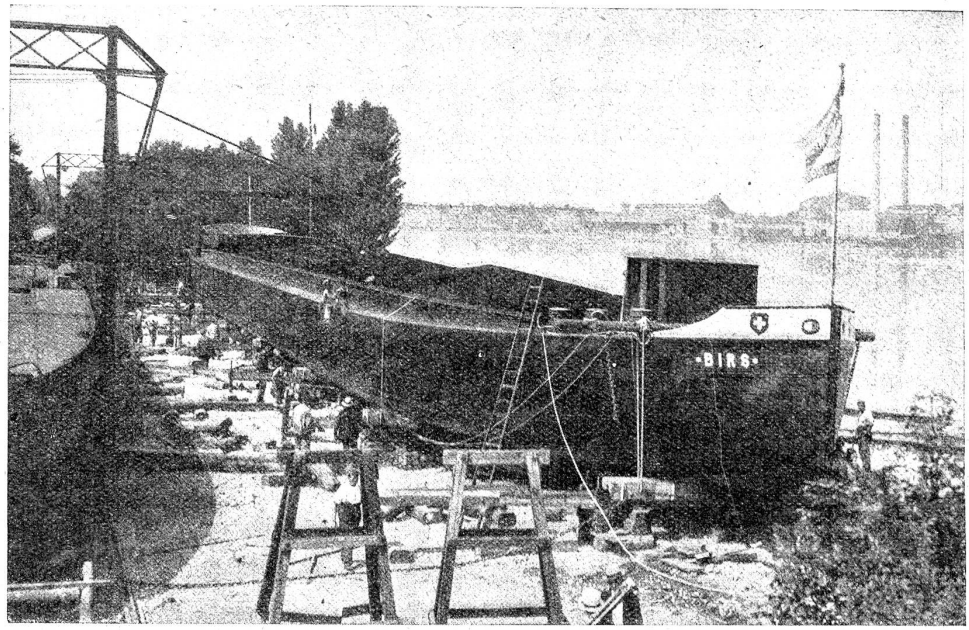
Man hat den maßgebenden schweizerischen Behörden Schwäche vorgeworfen. Man kann hier im guten und treuen verschiedener Meinung sein und die Sache von zwei Seiten aus betrachten. Zweifelsohne war die Schweiz im absoluten Recht, als sie auf dem freien Rhein beharrte. In doppelter Hinsicht: juristisch, wie moralisch. Gerade die ehemaligen Ententestaaten haben den „Korridoren" ja eine besondere Wichtigkeit beigemessen. Auch ist es eine Tatsache, daß trotz allen Beschönigungen kein Seitenkanal die gleichen Entwicklungsmöglichkeiten für die Schiffahrt schafft, wie der freie Rhein. Aber es ist sicher, daß mit oder ohne Einspruch der Schweiz das Kembser Werk doch von Frankreich gebaut würde. Das erkannten unsere Delegierten in Straßburg klar. Deshalb war es vielleicht besser, einem Kompromiß beizustimmen und sich dadurch ein wichtiges Mitspracherecht zu sichern, als die Rücksichtslosigkeit eines viel stärkern Gegners die Stirne zu bieten und sich dadurch selbst in eine Ecke zu drängen, wo man nichts mehr zu sagen hat. Der Stachel bleibt, wenn auch zugegeben werden muß, daß man es Frankreich nicht verargen kann, wenn es die großen Wasserkräfte des Rheines in den Dienst der



Turbinenschleppdampfer „Zürich",
erbaut 1921/22 von den Firmen Escher, Wyß & Cie., Zürich und Buß A. G., Basel.

elsässischen Industrie stellen möchte.

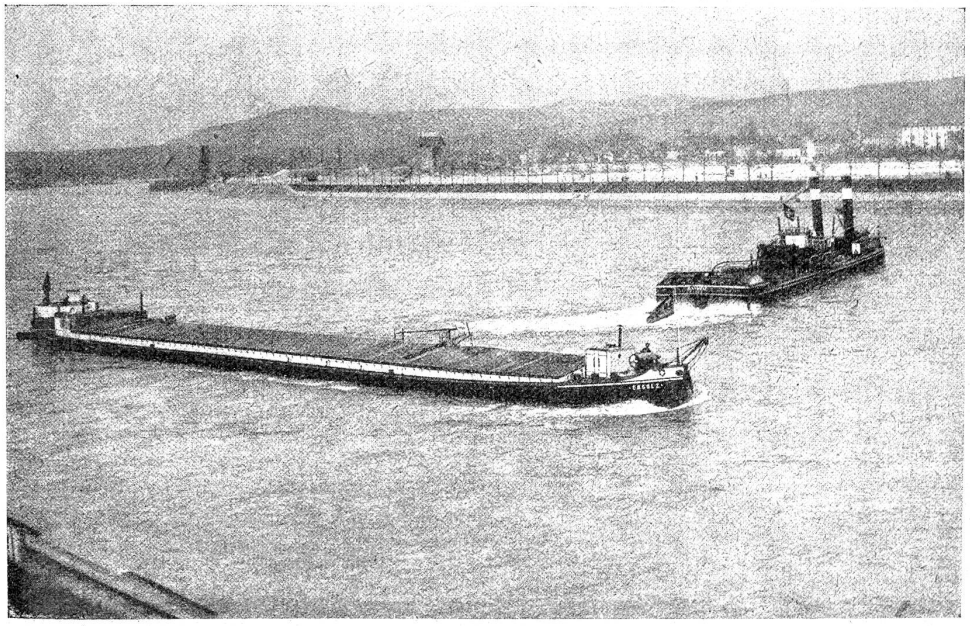
Unsere Vertreter haben also von zwei Uebeln ganz entschieden das kleinere gewählt, aber ein Uebel ist und bleibt es eben doch. Der Kanal, welcher das Rheinwasser nach dem Elektrizitätswerk leiten wird, hat nun zum erstenmal die Doppelrolle eines Schiffahrtskanales und eines Oberwasserkanales zu erfüllen. Beim Maschinenhaus selbst werden die Schiffe vermittelst Schleuse vom Rhein in den Kanal hinaufgehoben (bei der Bergfahrt) bezw. vom Kanal in den Rhein hinunter geschleust (Talfahrt). Die Schiffahrt wird also keineswegs verunmöglicht, sondern nur erschwert. Immerhin ist ein Verkehr von zirka 2 Millionen Schiffstonnen pro Jahr noch möglich, so daß also der jetzigen Rheinschiffahrt trotzdem noch weite Entwicklungsmöglichkeiten gezogen sind.



Kahn „Birs",
im Bau auf der Schiffswerft der Firma Buß A. G. in Augst.

Fatal ist natürlich auch der Umstand, daß der Kanal auf französisches Gebiet zu liegen kommt, also auf dieser Strecke die schweizerischen Rheinschiffe nach Frankreich übertreten müssen. Doch hat sich Frankreich bereit erklärt, daß der Kanal als internationales Gewässer behandelt wird. Es wird Sache besonderer Bestimmungen sein, diese Internationalität auch für Kriegsfälle aufrecht zu erhalten. Ganz besonders unzufrieden sind die Basler auch deshalb, weil die Anlage des Kembser Stauwehres eine Stauung des Rheines bis hinauf zur Birsmündung bewirkt. Doch ist die Gefahr viel geringer, als auf den ersten Blick angenommen werden kann. Da ja der Werkbetrieb ständig Wasser verlangt, wird der Rhein in Basel nicht zum See werden. Lediglich die Wassergeschwindigkeit wird sich etwas vermindern und bei Niederwasser ist mit einem etwas höhern, aber keineswegs gefährlichen Wasserstand zu rechnen. Bei Hochwasser werden sowieso die Schleusen des Wehres geöffnet werden müssen, so daß dann der Rhein wie bisher fließen wird. Da sich der Stau erheblich über die Landesgrenze erstreckt, wird die Schweiz bei der Konzessionierung des Kembser Werkes auch ein Wort mitzusprechen haben und hat dann Gelegenheit, ihre Rechte geltend zu machen und alle Garantien dafür zu fordern, daß bei Hochwasser die Schleusen auch wirklich geöffnet werden und daß die Schiffahrt durch die Schleusen hindurch einen regelmäßigen Gang nehmen kann. Ob die von Baslerseite aufgestellte und ganz berechtigte Forderung, die Schleusen schweizerischen Organen zu unterstellen, erfüllt werden wird, bleibt abzuwarten.

Eine andere Frage ist die Rheinregulierung. Die Schiffahrt bis hinauf nach Basel ist nur während einem Teil des Jahres möglich. Führt der Rhein wenig Wasser, muß der Schiffverkehr oberhalb Straßburg stocken, weil im Rheinbett immer noch keine richtige Fahrrinne ausgebaggert ist und die Schiffe auf ungezählte Sandbänke auffahren würden. Es wird sich darum handeln, eine Fahrrinne herzustellen, von Kembs an stromabwärts, bis Straßburg, derart tief, daß die Schiffahrt bis Basel während des ganzen Jahres möglich ist.



Dampfer „Schweiz",
bei Ausführung eines Wendemanövers unterhalb des Rheinhafens Basel-St. Johann.

Nach wie vor hat die Schweiz an dieser Regulierung ein lebhaftes Interesse. Damit wird freilich die bedauerliche Tatsache nicht beseitigt, daß der freie Rhein wohl bald endgültig der Vergangenheit angehört haben wird und dem Umsatz der schweizerischen Rheinschiffahrt bestimmte obere Grenzen gezogen sind. Als der Schreiber dieser Zeilen noch

Die Basler linksrheinische Umschlagseinrichtung und der im Bau begriffene Hafen bei Kleinhüningen.
(In der linksrheinischen Anlage wurden seit deren Erstellung rund 530,000 Tonnen Güter umgeschlagen.)

vor wenigen Wochen vom Zuge aus unweit Bonn einen Schlepper auf dem Rhein bemerkte, an dessen Mast die Schweizerflagge wehte, wurde ihm die Rolle des Rheines als Zufahrtsstraße zum Meer so klar, wie es dicke Bände nicht hätten demonstrieren können. Bei aller Kritik aber halte man stets den Gedanken fest, daß man doch von zwei Uebeln das kleinere wählte.

Ernst Bütikofer, Ingenieur, Zürich.

Nachtrag der Redaktion: Der vorstehende Aufsatz mußte Umstände halber wochenlang zurückgelegt werden. Inzwischen hat sich die öffentliche Meinung über die Rheinfrage in vielem geklärt. Es bleibt nach wie vor fragwürdig, ob die Rheinregulierung allein imstande wäre, der Schiffahrt die wünschenswerte Stetigkeit, Sicherheit und Hindernislosigkeit zu garantieren. Die Regulierung würde zudem zum weitaus größten Teil auf Kosten der Schweiz ausgeführt werden. Der Kanal dagegen, wenn er wirklich gebaut wird, wie er jetzt geplant ist, schafft die Voraussetzungen für ununterbrochene Schiffahrt und genügend tiefes Fahrwasser während des ganzen Jahres. Er verzögert allerdings die Talfahrt, beschleunigt aber die Bergfahrt von Straßburg bis Basel. Es bleiben natürlich die Bedenken betreffend die immerwährende Loyalität der französischen Kanalverwaltung. Das Gefühl der Abhängigkeit bleibt bestehen; die Hauptsache aber — praktisch gedacht — ist, daß dieses Gefühl in den Zahlen des künftigen Rheinverkehrs nicht notwendigerweise zum Ausdruck kommen muß, mit andern Worten: der Kanal ist verkehrspolitisch gesprochen wirklich das kleinere Uebel.

Von der schweizerischen Schleppschiffahrt.

Die Rheinschiffahrt Rotterdam-Basel und umgekehrt ist nicht bloß mehr Theorie, sie ist Wirklichkeit geworden.*) Das kann jeder Besucher Basels mit eigenen Augen sehen. Gerade während der Kriegsjahre sind die entscheidenden Schritte zum Ausbau der Basler Schiffahrt getan worden. Der Bau der Hafenanlage auf der rechten Uferseite ist begonnen worden. Heute ist der Rheinhafen in Klein-Hüningen fertig und bereits dem Verkehr übergeben worden. Bisher, d. h. seit dem Bestehen der Rheinschiffahrt behalf man sich mit den Einrichtungen am Uferquai unterhalb der Johannisbrücke. Der künftige Rheinverkehr benötigt größere Ein- und Ausladeinrichtungen. Sie sind im neuen Hafen (siehe Planskizze) vorhanden. Große Mengen von Rohprodukten und Fertigprodukten können hier gelöscht und eingeladen werden. Die Umgebung des Hafens ist als Anlageareal für zahlreiche Fabriken gedacht, die aus der Billigkeit des Wassertransportes besonderen Nutzen ziehen.

Bisher wurde der Schleppdienst von einer ausländischen Reederei besorgt. Seit 1919 besteht mit Sitz in Basel eine schweizerische Schleppschiffahrtsgenossenschaft. An diesem Unternehmen beteiligten sich die Kantone Baselstadt und Baselland, Zürich, Bern, St. Gallen, Solothurn, Waadt und Wallis; außerdem die Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen und der Verband schweizerischer Gaswerke. Sie zeichneten einen Drittel des Genossenschaftskapitals von Fr. 2,500,000; die übrigen zwei Drittel tragen schweizerische Industrie- und Handelsfirmen.

Die Genossenschaft bezweckt den Bau von schweizerischen Schleppdampfern und Schleppkähnen, um die schweizerische Rheinschiffahrt vom Auslande unabhängig zu machen. Sie besitzt schon heute eine stattliche Flotte, die sie diesem Ziele nahebringt. Im Jahre 1920 kaufte sie von einer deutschen Werft den Hinterradschleppdampfer „Schweiz". Im April 1922 bekam sie den von der Firma Escher, Wyß & Cie. erbauten Turbinenschleppdampfer „Zürich" geliefert. Bei der Basler Firma Albert Buß A.-G. wurden 8 Schleppkähne von je 850 Tonnen Größe bestellt; vier davon sind seit einigen Monaten im Betrieb. 1921 wurden aus Holland zwei Schwesterschiffe von 1350 Tonnen und das Schiff „Aare" von ebenfalls 1350 Tonnen Tragfähigkeit gekauft. Unter der Schweizerflagge fahren also gegenwärtig die beiden Schleppdampfer „Schweiz" und „Zürich", sowie die 7 Kähne „Aare", „Rhone", „Ticinio", „Wiese", „Birs", „Ergolz" und „Sisseln" mit zusammen 7500 Tonnen Tragfähigkeit. Die 4 weitern Kähne „Limmat", „Linth", „Töß" und „Glatt" mit zusammen 3500 Tonnen Tragfähigkeit werden im Verlaufe des Jahres 1922 in Betrieb genommen werden.

Der Reedereibetrieb wird von der Genossenschaft in Verbindung mit ähnlichen Firmen in Antwerpen und Rotterdam und Straßburg-Kehl durchgeführt. In Mannheim wurde eine Tochtergesellschaft gegründet.

*) Ausführlich wurde über dieses Thema geschrieben im Jahrgang 1915, Seite 75 ff.

Jakob Boßhart.

Zum 60. Geburtstag (7. August 1922).

Jakob Boßhart, dem Schweizer Dichter und Schriftsteller, ist zum ersten Male der vor kurzem gestiftete Gottfried Keller-Preis und gleichzeitig der Schweizer Schillerpreis zuerkannt worden. Mit diesen Preisen ehrte die Schweiz den Verfasser des Romans „Ein Rufer in der Wüste".

Boßhart ist ein Sechziger geworden, bevor er an das große Werk ging. Bis dahin kannte man ihn als Novellendichter. Erst mit dem „Rufer in der Wüste" weitete er den selbst gezogenen Rahmen seines dichterischen Schaffens. — Die Zeitverhältnisse, Irrungen und Wirrungen der Jugend, der er als langjähriger Rektor des Gymnasiums in Zürich so nahe gestanden hatte, traten an ihn heran, und die reife Erfahrung wollte, mußte der Jugend Wege und Irrwege zeigen, um Wirrnisse der Wirklichkeit überwinden zu können. Für diesen neuen Gehalt, für die Gestaltung der Ideen,