

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 12 (1922)
Heft: 32

Artikel: Jakob Bosshart : zum 60. Geburtstag
Autor: C.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-643512>

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

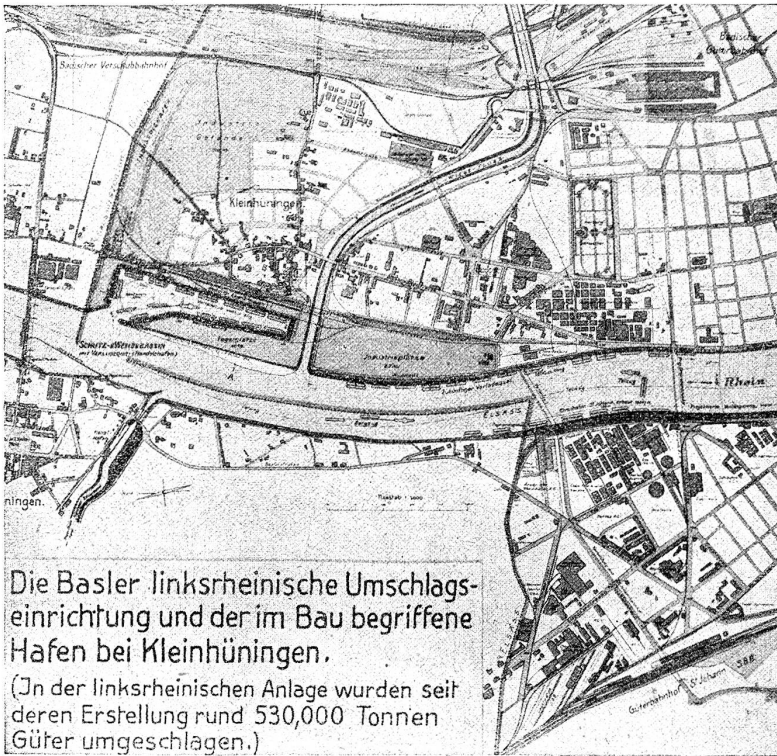
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 02.10.2025

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



Die Basler linksrheinische Umschlag-einrichtung und der im Bau begriffene Hafen bei Kleinhünigen.

(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 die Bänder nicht hätten demonstrieren können. Bei aller Kritik aber halte man stets den Gedanken fest, daß man doch von zwei Uebeln das kleinere wählt.

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 in der Sache wäre, der Schiffsahrt 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 Schiffsahrt 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 Schlepsschiffsahrt.

Die Rheinschiffsahrt 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 Schiffsahrt getan worden. Der Bau der Hafenanlage auf der rechten Uferseite ist

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

begonnen worden. Heute ist der Rheinhafen in Klein-Hünigen fertig und bereits dem Verkehr übergeben worden. Bisher, d. h. seit dem Bestehen der Rheinschiffsahrt behalt man sich mit den Einrichtungen am Uferquai unterhalb der Johannisbrücke. Der künftige Rheinverkehr benötigt größere Ein- und Ausladeeinrichtungen. 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 Schlepddienst von einer ausländischen Reederei besorgt. Seit 1919 besteht mit Sitz in Basel eine schweizerische Schlepsschiffsahrtsgenossenschaft. 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 Schlepddampfern und Schlepffähren, um die schweizerische Rheinschiffsahrt 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 Hinteradelschlepddampfer „Schweiz“. Im April 1922 bekam sie den von der Firma Escher, Wyß & Cie. erbauten Turbinenschlepddampfer „Zürich“ geliefert. Bei der Basler Firma Albert Buß A.-G. wurden 8 Schlepffähren von je 850 Tonnen Größe bestellt; vier davon sind seit einigen Monaten im Betrieb. 1921 wurden aus Holland zwei Schwesterfahrer von 1350 Tonnen und das Schiff „Aare“ von ebenfalls 1350 Tonnen Tragfähigkeit gekauft. Unter der Schweizerflagge fahren also gegenwärtig die beiden Schlepddampfer „Schweiz“ und „Zürich“, sowie die 7 Rähne „Aare“, „Rhone“, „Ticino“, „Wiese“, „Birs“, „Ergolz“ und „Sisseln“ mit zusammen 7500 Tonnen Tragfähigkeit. Die 4 weiteren Rähne „Limmat“, „Linth“, „Töb“ 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.

Jakob Böhrt.

Zum 60. Geburtstag (7. August 1922).

Jakob Böhrt, 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 ehrt die Schweiz den Verfasser des Romans „Ein Rufer in der Wüste“.

Böhrt 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,

welche das junge Geschlecht die seinen nennt, wurden ihm die Preise zuerkannt.

Sein Werk ist ein Schweizer Spiegel, aber es ist noch mehr. Es geht Böhart, wie Gottfried Keller einmal so



Jakob Böhart.

bedeutsam von sich sagte: „Man schreibt im eigenen Lande und aus demselben hinaus; aber wenn etwas daran sein soll, so muß es immer noch für andere geschrieben sein. Dann kehrt es mit guter Beglaubigung an den Ursprungsort zurück.“ Wohl ist es auf heimatlichem Boden erwachsen, aber die Fragen, die Böhart berührt, sind die Fragen der Zeit. Überall gleich schwer empfunden, überall von gleicher Sehnsucht nach Lösung getragen.

Böharts Grundgefühl für sein dichterisches Schaffen und Nachleben ist Mitleid. Nachgestalten kann ja nur, wer nachempfindet. — Um so höher ist es anzurechnen, daß der Sechzigjährige den jungen Reinhart Stapfer in den Mittelpunkt seines Romanes stellt und ihn klarwerden läßt, was die Seele der Jugend und der Zeit bedrückt und beschwert.

Weltverbesserer aus der Verneinung der Wirklichkeit könnte man den jungen Stapfer nennen. Aber damit ist nur ein geringer Ausschnitt gegeben: Auf die Verwicklungen seines Gefühlsleben, seines Denkens kommt es an, aus denen er, wie so viele seiner heutigen Jugendgenossen, sich nicht herausfindet. Der Sohn eines Großindustriellen und Wirtschaftspolitikers, der alles — Wollen und Denken, Liebes- und Lebensgefühl, Mitmenschen und Familie — vor seinen Ehrgeiz und sein Machtstreben spannt; aber auch der Enkel des Goltshofes, jener Menschen, die noch nahe der Erde und in ihren Instinkten sicher geblieben sind für das, was man tut, weil es selbstverständlich ist, und für das, was man nicht tut, weil es ebenso selbstverständlich ist.

Trotz schwerster Enttäuschung verzichtet der junge Kämpfer auf Rettung und Lösung außerhalb der Wirklichkeit, so schmeicheln- und lockend sie sich ihm in Enzio Kraus, dem indischen Einsamkeits-Philosophen und seiner wie Lotusblüten zarten Tochter auch bietet. Stapfer will Lösung innerhalb der Lebenswirklichkeit. Mit dem ganzen Ernst des Mannes steht Böhart hinter diesem Problem. Lösung bringen kann nur das Mitverantwortlichkeitsgefühl, das aus dem Erkennen der Zusammenhänge erwächst. Für die Verhältnisse ist niemand verantwortlich zu machen, der in sie hineingeboren ist — verantwortlich aber ist der Mensch, der zu bequem ist, seinem Erkenntnistrieb zu folgen, der so

schwach ist, daß er andere dunkle Triebe wuchern und überwuchern läßt. Denn erkennen kann der Mensch, wenn er will, und sei es auch nur die eigene Schwachheit und Unzulänglichkeit. Diese Erkenntnis läßt duldsam sein — gegen andere, die fehlen, weil auch sie schwach sind.

Duldsamkeit, Güte und unermüdeliches Schaffen an sich und anderen, liegen auf dem Wege dieser Erkenntnis. Der junge Stapfer kann das Ziel nicht erreichen: Jugend ist zu ungeduldig, kann nicht warten, bis der kleine Kern sich entwickelnd zum sturmtrogenden Baume auswächst. Aber Böhart hat auch kein Idealbild schaffen wollen, doch hat er eine Quelle offengelegt, aus der Gesundung kommen kann: das ist das Verwachsensein des Menschen mit der großen Natur. Wenn die Natur heilig ist, der rettet seine Seele, denn auch sie gehört in den großen Umkreis mit hinein, den die Natur zieht. Und Reinhart Stapfer ist ja der Enkel des Goltshofes, jener Menschen, die der Natur nahesteht, für die eigene Natur und Annatur in eines aufgehen. Das ist keine eigentliche Weltanschauung, aber es ist ein Weltgefühl, eine Quelle, aus der die Kräfte der Menschlichkeit, der Sittlichkeit, der Größe und Tiefe des Mitempfindens quellen und fließen.

Wer bis zu ihnen vordringt, den bändigt das uns allen Gemeinsame nicht mehr. Böhart hat dieses Ziel gewiesen; möchte es dem Sechzigjährigen vergönnt sein, es zu Ende zu gestalten.

Dr. C. B.

Die Feuerherde.

Eine Woche lang glaubte man, daß die Entwicklung in Italien zum Bürgerkrieg, zur jähen Rechts- oder Links-schwankung und damit zur Aenderung der bisherigen europäischen Konstellation führen müsse. Nun ist die Krise beschworen. Facta ist wieder gekommen, Giolittis Mann. Mit einer veröhnlichen Geste machte sich das Kabinett Mussolini genehm; es nahm den rechts-gerichteten Taddei als Innenminister auf. Facta bewog die Sozialisten zum Abbruch des Generalstreiks, die Fascisten zum Verzicht auf die Städtebesetzung, unter fortwährendem mörderischem Kleinkrieg gegen die Kommunisten behalten die fascistischen Scharen ihre Waffen, und das alte Elend bleibt; die Entwicklung stockt, Italien wirft sein Wort vorderhand noch nicht in die Wagschale der Vernunft.

Die verschiedenen Feuerherde indessen brennen unablässig fort, und in der letzten Zeit schien der eine, der orientalische, sich in plötzlicher Explosion entladen zu wollen. Griechenland, das die Kosten der Mobilisation nicht mehr erträgt, ersuchte die Alliierten um die Erlaubnis, Konstantinopel besetzen zu dürfen. 20,000 Mann stehen vor der Tschataldschalinie den Engländern und den Franzosen gegenüber, dies im gleichen Moment, wo die Kemalisten von Osten her gegen den Bosphorus vorzurücken drohen und die staunende Welt vernimmt, daß zwischen Moskau und Angora der drahtlose Verkehr hergestellt worden sei. Lloyd George wirft Kemal Pascha die Schuld am Scheitern des Friedensversuchs vor; in einer Unterhausrede legt er die jehigen Bemühungen der Entente um die Erhaltung des Friedens dar und begründet das Veto von Paris und London gegen die griechische Befehlsaktion. Man kann mit Recht annehmen, daß an diesem Konflikt der englisch-französische Block nicht scheitern wird; England ist durchaus Willens, Paris nachzugeben und die Griechen um seiner Muselmänner willen, die Frankreich unablässig verhehrt, zu opfern; es empfiehlt die Räumung Smyrnas in der Voraussetzung, daß damit die Friedensbereitschaft der Kemalisten zu gewinnen wäre, und merkt nicht, wie die Begehrlichkeit der siegreichen Verbündeten Frankreichs und — Moskaus mit jedem Zugeständnis wächst. Europa wird verraten, und die englische öffentliche Meinung läßt den Verrat immer noch geschehen.