Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 12 (1908)

Artikel: Zentraleuropäische Binnenschifffahrt
Autor: Bertschinger, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-574784

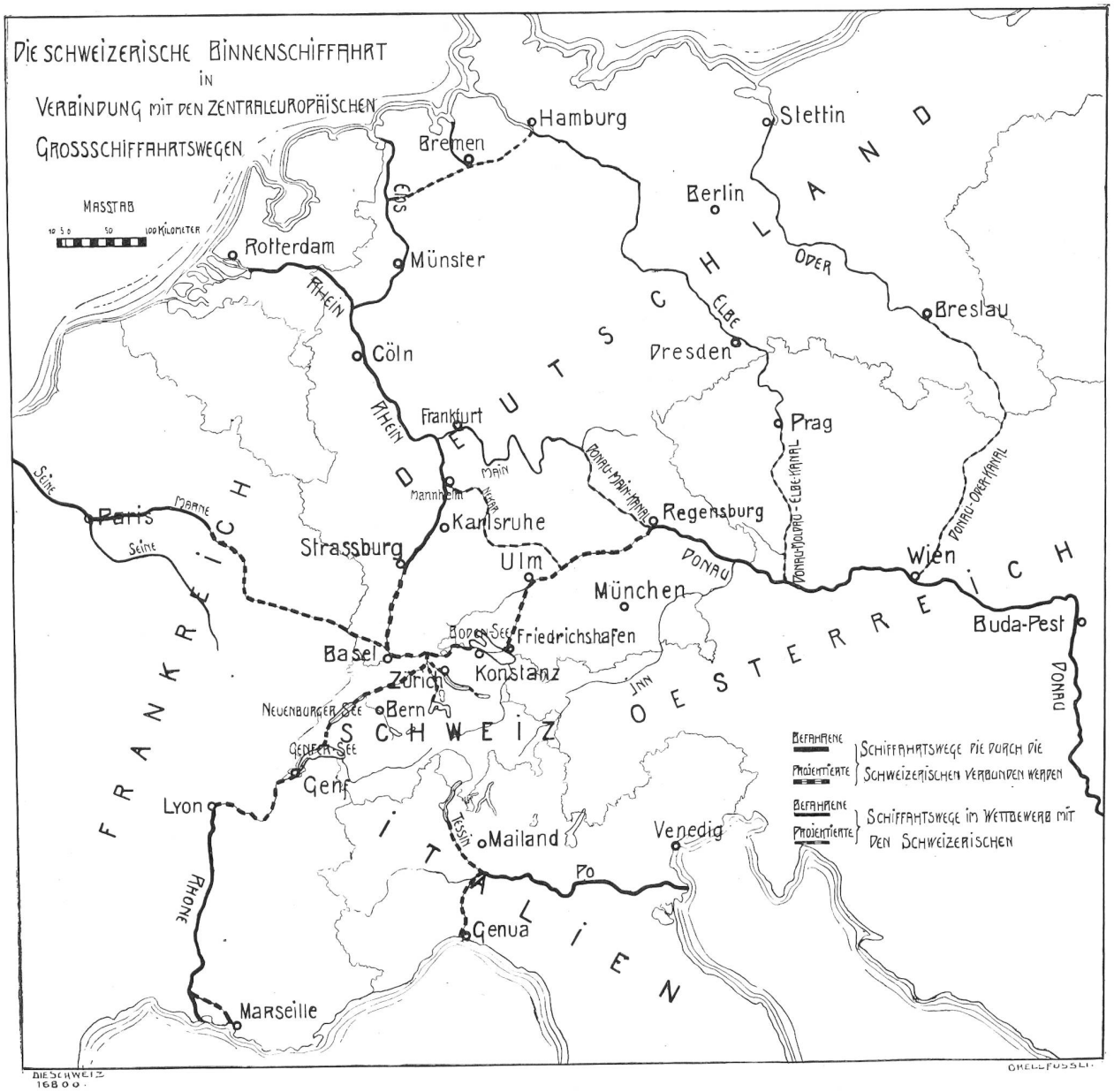
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 04.12.2025

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



Zentraleuropäische Binnenschiffahrt.

Von Dr. ing. H. Bertschinger, Zürich. Nachdruck verboten.

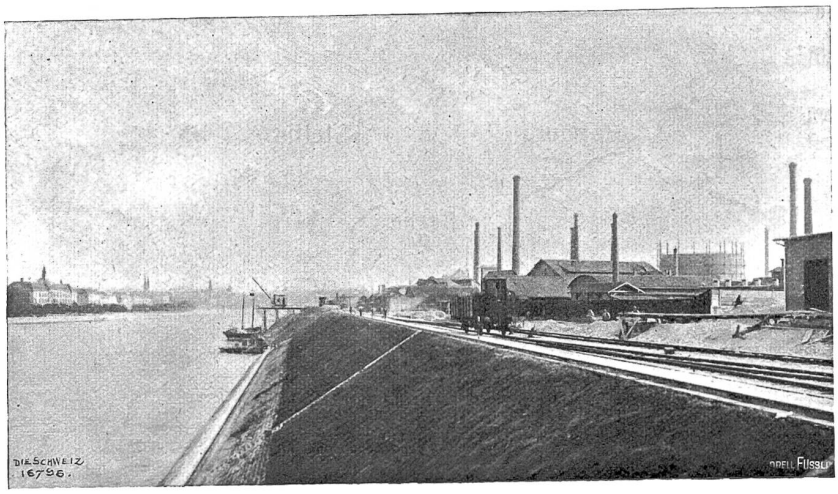
Mit einer Kartenskizze und vier Abbildungen nach photographischen Aufnahmen des Verfassers.

Die Wandlungen im Weltverkehr unterliegen nicht allein den geographischen Verhältnissen, sondern ebensosehr dem Willen der Menschen. Diese Behauptung hat die moderne Technik in den letzten Jahrzehnten oft zur Tatsache gemacht; durch gute Umlade- und Förderanlagen ist der Verkehr aus seinen natürlichen und kürzesten Bahnen abgelenkt worden.

Die norddeutschen Seehäfen haben durch bessere Anlegeplätze und die Möglichkeit eines raschen Umschlages der Waren den spanischen und französischen Häfen ihre Bedeutung genommen. Welche Wichtigkeit hatten früher Cadix, Lissabon, Valencia, Barcelona, St. Nazaire, Brest, Le Hâvre und Marseille als Ausgangspunkte für den amerikanischen und asiatischen Verkehr!

Durch den Rückgang dieser Häfen ist auch die Bedeutung der Mont-Cenis-Bahn geschwunden und der Verkehr mehr und mehr der Gotthardbahn zu eigen geworden. Die spanischen und französischen Transportanstalten bieten heute infolge von Streiken der Arbeiter und aus Mangel an Neuerungen auf dem verkehrstechnischen Gebiet die Gewähr einer raschen Förderung nicht mehr. Darin und in dem Rückgang der französischen Industrie ist auch der Grund zu suchen für die Enttäuschungen, die uns der Simplontunnel gebracht hat, und das wird bleiben, solange diese Bahnstrecke auf die Beschickung aus Frankreich allein angewiesen ist. Allgemein kann man sagen, daß die europäische, von Norden nach Süden gerichtete Transitverkehrsstraße im Laufe der letzten Jahrzehnte mehr und mehr nach Osten gerückt ist.

Die Schweiz hat sich in der Eisenbahnpolitik bemüht, den Strom von Verkehrsadern durch ihr Land zu zwingen. Heute genügt aber die Eisenbahn dem Zwecke nicht mehr allein. Sie verlangt als ergänzendes Verkehrsmittel die Binnenschiffahrt,



Zentraleurop. Binnenschiffahrt. Der neuerrichtete Hafenbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen am Rhein zu Basel.

die berufen ist, die schweren Massengüter, die einer stetigen Zu- bezw. Abfuhr unterliegen, zu fördern. Die Frachtkosten der Eisenbahnen betragen ungefähr fünf Rappen für einen Tkm, wogegen die Wasserstraßenfrachten z. B. im Verkehr Mannheim-Straßburg 1,56 Rappen für einen Tkm. Soll die Schweiz ein Verkehrszentrum bleiben, so muß sie sich Anteil an der Binnenschiffahrt verschaffen.

Die geographische Lage der natürlichen Wasserstraßen Europas ist der Erfüllung der Absicht außerordentlich günstig. Die zwei meist befahrenen Flüsse Europas, der Rhein und die Donau, reichen mit ihren schiffbaren Teilen nahe an die Schweiz heran. Der Rhein ist schiffbar bis Basel, die Donau bis Regensburg und zeitweise bis Ulm. Mit verhältnismäßig geringem Kostenaufwand kann der Rhein bis zum Bodensee schiffbar gemacht und die Donau mit ihm durch einen Kanal verbunden werden, vgl. die Karte. Alsdann wäre ein durchgehender Großschiffahrtsweg Altantischer Ozean-Schwarzes Meer vorhanden, der der Schweiz ermöglichen würde, sich auch an dieser Verkehrsanstalt zu beteiligen.

Durch die Verwirklichung dieses Projektes werden die drei Staaten des deutschen Sprachgebiets näher verbunden, Deutschland, die Schweiz und Oesterreich. Wir haben es also mit einer Stammesangelegenheit größten Stiles und von bedeutenden Aussichten zu tun. Aber ganz abgesehen von den Konsequenzen in diesem Sinn ist von Interesse zu bemerken, daß das neue Verkehrssystem, an dem ja auch Belgien teilhat, die vier ausgesprochensten Industriestaaten Europas einander wirtschaftlich näherbringt.

Der Rhein-Bodensee-Donau-Wasserweg ist günstiger als irgend eine auf der Karte angegebene Wasserstraßenverbindung gleicher Bedeutung, da er allein die hauptsächlichsten Industrie- und Handelszentren des Kontinents verbindet:

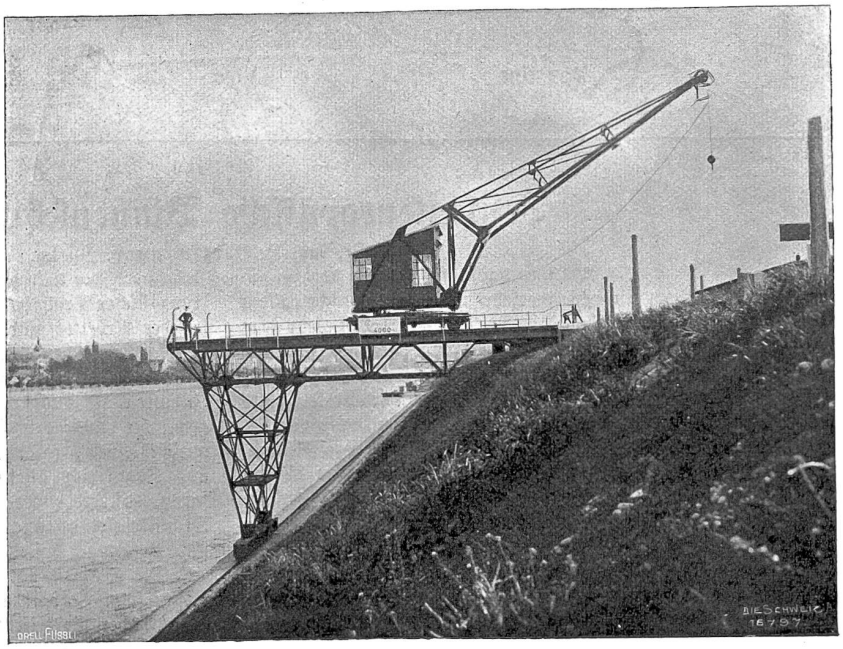
Niederlande, Hamburg-Bremen-Emshäfen (Handel),
Ruhrgebiet (Metall- und Montanindustrie),
Saarbecken (Metall- und Montanindustrie),
Mannheim-Ludwigshafen-Frankfurt,
Mülhausen,
Basel,
Zürich-Winterthur-Schaffhausen,
Ulm,
Böhmen (verbunden durch die schiffbare Moldau),
Wien-Budapest,
Rumänien-Südrußland (Getreide).

Zum Anschluß der schweizerischen Industrie- und Handelsplätze an die große Wasserstraße sind verschiedene Seitenkanäle notwendig, so z. B. die Schiffbarmachung der Limmat.

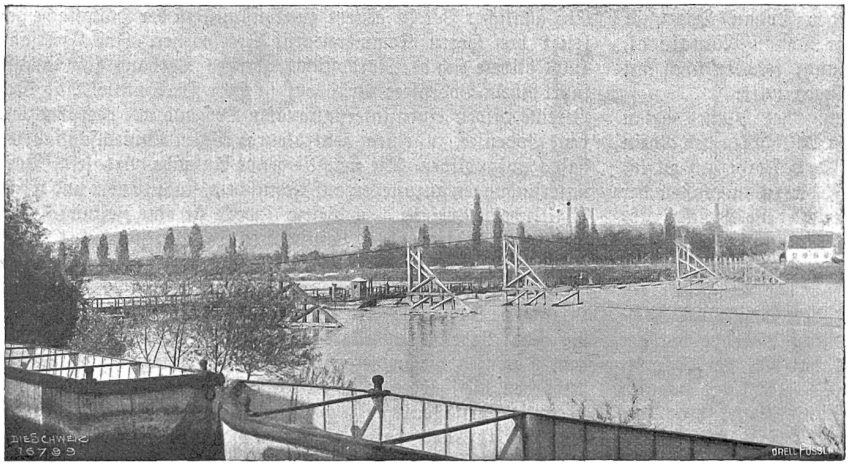
Auch ein Wasserweg Rhone-Aare-Rhein wird von wirtschaftlicher Bedeutung sein. Das Stück Neuenburgersee bis Solothurn ist bekanntlich bereits vorhanden (Zihl- und Hagenecк-Kanal). Es handelt sich also noch um die Schiffbarmachung der Aare abwärts bis zu ihrer Mündung, um eine Verbindung vom Neuenburgersee mit dem Genfersee durch einen Kanal und die Schiffbarmachung der Rhone von Genf bis Lyon. Von Lyon bis zum Meer ist die Rhone bereits schiffbar und wird jetzt noch durch einen Kanal mit Marseille verbunden. In Richtung dieses Wasserweges Aare-Rhone ist jedoch der Massengüterverkehr gering, da Marseille in seiner Bedeutung als Seehafen sehr zurückgegangen ist und der Wasserweg außer Lyon und Basel keine bedeutenden Industrie- oder Handelszentren verbindet.

Die Begeisterung für die schweizerische Schiffahrt hat schon so hohe Wellen geschlagen, daß man sich sogar für ein Projekt eines Wasserweges über die Alpen interessieren konnte, wie wenn die Eisenbahn und die Binnenschiffahrt das Ende aller Erfindungen auf verkehrstechnischem Gebiete wären.

Der Verkehrsmöglichkeiten gibt es unbegrenzt viele, ganz abgesehen von der Luftschiffahrt, die aus dem einfachen Grunde der geringern Reibung zwischen festen Stoffen und Luft niemals die Zuverlässigkeit der Schiffahrt und noch weniger der Eisenbahn erreichen wird. Der Vorteil der freien — und kostenlosen — Bahn wird dabei wenig ändern, hat doch die



Zentraleurop. Binnenschiffahrt. Verschiebbarer Kran zum Ein- bezw. Ausladen der Rheinschiffe auf dem Hafenbahnhof der S. B. B. zu Basel.



Zentraleurop. Binnenschiffahrt. Die Hüninger Schiffsbrücke. Das über die Gerüste gespannte Drahtseil dient zum Ausfahren einzelner Brückenteile zur Ermöglichung der Durchfahrt.

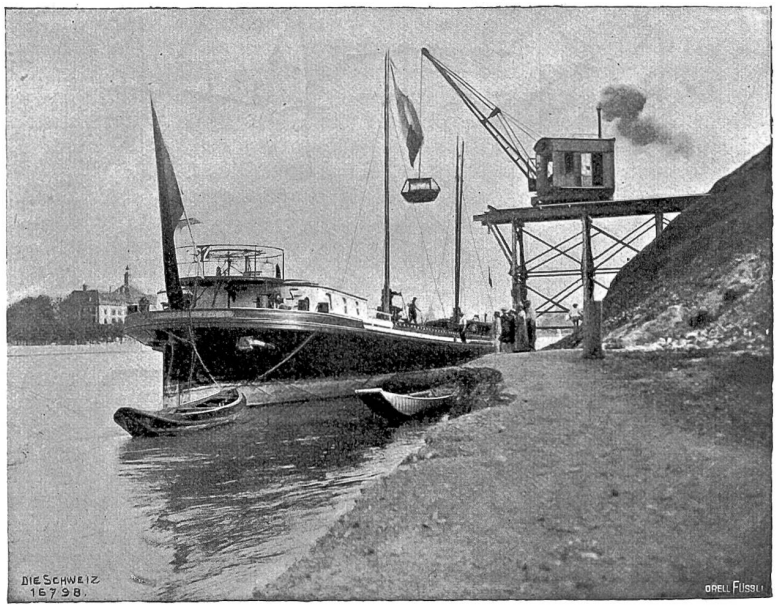
Schiffahrt, trotzdem sie viel älter ist, die Geschwindigkeit der Eisenbahn nicht erreicht — — Doch zurück zum Kanal über die Alpen. Von der Wirtschaftlichkeit eines solchen Projektes kann, wenn es nur der Schiffahrt dienen soll, niemals die Rede sein; jedoch könnte man ein Zusammenwirken der Schiffahrt und Eisenbahn wohl in Betracht ziehen, um zwischen dem Rhein und dem Po eine leistungsfähige und billige Verkehrsanstalt zu haben. Die Schiffbarmachung der Reuß würde ein Vordringen der Schiffahrt bis Flüelen gestatten. Und die Italiener denken schon lange daran, ihre Poschiffahrt den Tessin hinauf nach dem Langensee auszudehnen. Der Oberbau der Gotthardbahn müßte eingleisig, aber mit doppelter Spurweite umgebaut werden, um von Wagen viel größern Inhaltes befahren zu werden. Die Bahn würde selbstverständlich nur noch dem Massengüterverkehr dienen, während der Personenverkehr dem Simplon und dem Splügen, die ihrer Lage nach zu diesem Zwecke prädestiniert sind, überlassen würde. Die Wagen müßten aus Trog- und Fahrgestellen bestehen, die nach dem Einfahren ins Wasser ein Abheben der Trogkasten ermöglichen würden; die letztern könnten zu Floßen, bestehend aus sechs bis zwölf Stück, zusammengebunden werden, die von einem einzigen Schleppdampfer gezogen würden. In Flüelen und Locarno würde dann nicht ein Wechsel der Fahrzeuge, sondern nur des Verkehrssystemes stattfinden.

Einer solchen Art der Flößerei bedient sich seit vielen Jahren der Kohlenverkehr auf dem Ohio und dem Mississippi. Die Fördermenge eines solchen Floßes beträgt oft bis 56,000 Tonnen, die etwa der von sechsundfünfzig der größtmöglichen Eisenbahnzügen von hundertundzwanzig Achsen entspricht, und wird von einem einzigen Dampfer flußabwärts befördert.

Das Hauptziel der schweizerischen Schiffahrtsfreunde ist einerseits die Möglichkeit, die Kohle, das Eisen u. a. m. den Rhein hinauf (der Kohlenbedarf der Schweiz wächst trotz der Zunahme der Verwendung elektrischer Kraft), das Getreide, das Petroleum u. a. m. die Donau hinauf der Schweiz zuzuführen und Steine, Zement, chemische Produkte nach beiden Seiten per Schiff versenden zu können, und drittens die Möglichkeit der Beteiligung unserer Landsleute im europäischen Binnenschiffahrtsgewerbe.

Der Gegner der zentraleuropäischen Binnenschiffahrt gibt es viele, insbesondere in der Schweiz. Das ging deutlich hervor aus der Nationalratssitzung vom 1. April dieses Jahres und deren Erörterung in der Presse. Wie wenig blieb nach den Reden von Professor Zschokke und dem Artikel von Leo Jeanjaquet «La navigation fluviale et les C. F. F. (‚Gazette de Lausanne', 16. und 18. April)" übrig? Es ist hier nicht der Ort, sich in langen Entgegnungen zu verbreiten; auch hat Ingenieur Gelpke in Nr. 112 der „Basler Nachrichten" Punkt für Punkt zu widerlegen versucht. Leider sind dem Beispiel wenige andere Schiffahrtsfreunde gefolgt; sonst hätte es sich gezeigt, daß nur ihrer wenige mit den Forderungen Gelpkes einverstanden sind. Das Ansinnen, die Kraftwerke müßten der Schiffahrt die Schleusen bauen und bezahlen, hat uns im Nationalrat diesen Mißerfolg beschert. Von einer finanziellen Belastung der Kraftwerke zugunsten der Schiffahrt kann keine Rede sein, zumal der spätere Einbau von Schleusen in die von den Kraftwerken errichteten Wehre keine Schwierigkeiten und nur unbedeutende Kosten für die frühere Unterlassung verursachen werden. Herr Jeanjaquet spricht von einer Schädigung der Bundesbahnen. Wenn seine Befürchtung auch für eine kurze Zeit zutreffen sollte, so könnte das dem Volkswirtschaftler nicht maßgebend sein, da Volkswirtschaft mit Finanzwirtschaft des Staates nicht identisch ist.

Die Verschleppung unserer Schiffahrtspläne würde unsere Lage an der großen Verkehrsstraße Nord-Süd sehr in Frage stellen. Eine Umgehung der Schweiz auf französischem Gebiet halte ich für wenig erfolgreich; immerhin würde durch eine Ausbildung des Rhone-Rhein-Kanals zu einem leistungsfähigen Schiffahrtskanal die Wasserstraße Rhone-Aare-Rhein an Bedeutung verlieren. Am meisten haben wir vom Donau-Main-Kanal, wenn er ausgebaut wird, zu befürchten. Dieser Wasserweg würde außer dem schweizerischen alle andern Industriezentren Europas verbinden. Etwas weniger würden der Donau-Moldau-Elbe- und der Donau-Oder-Kanal dem Bodensee seine Schiffahrtsbedeutung wegnehmen. Aber wie leicht ist es, den Bau aller dieser Konkurrenz-Wasserstraßen zu verhindern! Auch die



Zentraleurop. Binnenschiffahrt. Ein Kohlendampfer beim Löschen an der Gasanstalt Basel.

Bayern werden erkennen, daß ihnen der Donau-Bodensee-Rhein-Weg mehr Vorteil bietet als der Donau-Main-Kanal, indem er sie nicht nur mit dem Rheinland, sondern auch mit uns und dem Elsaß in Verbindung bringen wird.

Was bis jetzt in der Verwirklichung des Planes getan worden ist, besteht in der Möglichkeit, mit Lastschiffen den Rhein hinauf bis Basel zu fahren und dort das Fördergut zu löschen. Auf der Strecke Straßburg-Basel, die zu ungunsten der Schiffahrt reguliert wurde, mußten verschiedene Brücken abgeändert werden, um den Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen. Namentlich die festen Brücken von Kehl sind, weil sie zu wenig hoch über dem Wasser liegen, der Schiffahrt ein großes Hindernis. Es ist vorgekommen, daß Schiffe bei Hochwasser wochenlang auf eine größere Durchfahrtshöhe vor der Brücke haben warten müssen. Trotzdem hat sich der Dampfschleppbetrieb bis Basel gut entwickelt. Seit 1905 sind zwanzig Schleppzüge mit 11,161 Tonnen Kohle bis Basel hinaufgefahren. In diesem Jahre soll der Verkehr noch größere Dimensionen annehmen. Die Gasanstalt Basel, der erste Befrachter der Oberrheinschiffahrt, baute eine Umladeanlage. Voriges Jahr haben die Bundesbahnen einen Hafenbahnhof gebaut, der von einem großen Kran beschickt werden kann. In diesem Frühjahr hat sich zu Basel eine schweizerische Reederei-Gesellschaft gebildet, die eigene Schiffe auf dem Rhein wird fahren lassen.

1904 wurde der Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein gegründet, dessen Hauptarbeiter Herr Ingenieur Gelpke ist. Der Verein stellt sich zur Hauptaufgabe die Förderung der Rheinschiffahrt bis Basel und von dort bis zum Bodensee. Ein ähnlicher Verein besteht zu Konstanz, in der Hauptsache geleitet von Herrn Kommerzienrat Strohmeyer. Im Frühjahr 1908 bildete sich der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee; Präsident ist Herr Dr. Hautle. Alle drei Vereine bilden einen internationalen Verband mit dem Endziel, den Bodensee zu einem zentraleuropäischen Binnenschiffahrtshafen auszubilden. Die nächstliegende Aufgabe wird sein, Voruntersuchungen anzustellen auf technischem, finanziellem und wirtschaftlichem Gebiete. Zu diesem Zwecke ist eine Zeitung, „Die Wasserwirtschaft" (unter Leitung von Dr. Wettstein), ins Leben gerufen worden, die all diese Schiffahrtsinteressen vertreten wird.

Die Büdgetkommission des badischen Landtages hat vor kurzem die Regierung ersucht, die Pläne für die Rheinschiffahrt bis zum Bodensee ausführen zu lassen. Ungefähr dasselbe Begehren stellten die schweizerischen Schiffahrtsfreunde an unsere Behörden, die ihnen nun in der Nationalratssitzung vom 1. April so wenig Verständnis entgegengebracht haben. Es scheint sich die Tatsache zu wiederholen, daß uns deutsche Ingenieure, wie die ersten Eisenbahnen, so auch die ersten Wasserwege projektieren müssen.

Auf Veranlassung des Prinzen Ludwig von Bayern hat sich am 26. Mai zu München ein Aktionskomitee gebildet zur intensiven Durchführung eines Großschiffahrtsweges zwischen Donau und Rhein. Auch diese Tatsache beweist, wie unsere Regierung in der Nichtberücksichtigung der Schifffahrtswünsche allein dasteht. Bismarck hat, wie die Inangriffnahme der Gotthardbahn verschleppt wurde, gesagt: „Wenn die Schweiz die Gotthardbahn nicht bald baut, so bauen wir sie in unserem eigenen Lande!" Sollen wir uns nochmals demütigen lassen?

Eine alte Unsitte.

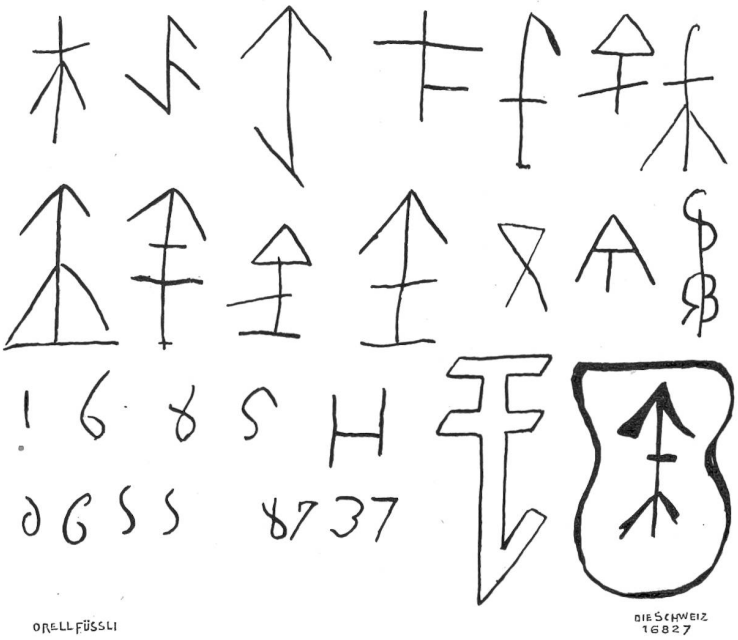
Nachdruck (ohne Quellenangabe) verboten.

Mit Originalaufnahmen (Durchzeichnungen) des Verfassers.

In allen Ländern und zu allen Zeiten haben unzählige Hände, die des Zeichnens oder Schreibens fähig waren, es geliebt, Bilder oder Schriftzeichen an Felsen, Mauern, Wänden, Statuen, Gemälden und Geräten anzubringen. Insbesondere der Fremde, der Wanderer, der Pilger pflegte an Orten, die er besuchte, seinen Namen als Erinnerung zu hinterlassen. Schon im Altertum finden wir Fremde, die sich an den Sehenswürdigkeiten des alten Aegyptens verewigen, und nicht nur das niedere Volk, sondern Hoch- und Höchstgestellte machen die Unsitte mit. Werden römische Gebäude ausgegraben, so findet man an den Wänden die Graffitti und Dipinti, d. h. Kritzeleien und Sudeleien müßiger Hände. Auch Spottreden und Karikaturen schließen sich an derartige Wandschriften an; das berühmteste Beispiel dieser Art ist das sog. Spottkruzifix vom Palatin, eine rohe Kritzelei, durch die ein Heide einen Christen verhöhnt. Ungemein zahlreich sind die Inschriften, die christliche Pilger in den unterirdischen Grabanlagen Roms, den Katakomben, angebracht haben. Da lesen wir römische, longobardische, angelsächsische Namen aus dem Frühmittelalter und darüber die Signaturen von Gelehrten der neuern Jahrhunderte, wie Bosio, Ciacconio, Marucchi. Viele Graffitti sind äußerst roh und ungelenk, viele dermaßen ineinander und übereinander geschmiert, daß eine Entzifferung sehr schwer wird. Außer seinem Namen hat der Besucher heiliger Stätten häufig eine Anrufung an den an der betreffenden Stätte verehrten Heiligen beigefügt: „Rette mich, erhöre mich, bitte für mich" oder „Gedenke mein!" lauten solche Texte. Einige vergessen auch den Leser nicht und rufen z. B.: „Glückauf, dem Schreiber und dem Leser!"

Die Unsitte ist über alle Gotteshäuser des ganzen Abendlandes verbreitet; besonders Wallfahrtskirchen und -kapellen haben darunter zu leiden. In den steinernen Unterbau des Altars wird gekritzelt, auf die hölzernen Altarschreine wird geschrieben, und in alle Wandgemälde, mitten in die Figuren, ja in die Gesichter hinein wird gekratzt, gezeichnet und gemalt. Nicht nur, soweit der Arm des Stehenden reichte, wurde in dieser Weise gewirkt, nein, man kletterte überall empor und verunstaltete oft Malereien bis hinauf ans Gewölbe. Ein trauriges Beispiel für solche von Fremden verunstaltete Wandgemälde waren die ehemaligen Bilder der alten Tellskapelle am See*).

*) Beispiele aus spätgotischer Zeit in einer Kapelle in Zuoz (Engadin) und in der St. Peterskirche zu Basel (Paramentenkammer).



Hausmarken in St. Benedetg ob Somvix.