Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 8 (1931)
Heft: 3

Artikel: Schiffahrt auf dem Marne-Rheinkanal
Autor: Ritter, U.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-9832

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: 11.08.2025

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

fluten des türkischen Reiches zeigen, wie eng Geographie und Geschichte miteinander verknüpft sind. Die Steppengebiete, welche sich von Innerasien über Südrussland bis ins Herz Mitteleuropas ausdehnen, waren dem Vordringen der Turkvölker günstig, ihr Staat und Volkstum hat sich aber in einigen Gebieten, die durch unwirtliche Bergregionen abgeschlossen und durch trockenes Klima ausgezeichnet sind, sammeln und regenerieren können, wenn Rückschläge die Ausbreitung betrafen. Anhand von Bildern erläuterte der Redner die Einflüsse der Türkenherrschaft auf europäischem Boden, Kirchenkastelle in Oesterreich und Siebenbürgen, Spuren der Kulturverwüstung (Pussten), Riesendörfer und junge Kolonistensiedlungen in Ungarn, Reste mohammedanischer Volksart und Bauweise in Bosnien, aber auch die Brennpunkte der heutigen Türkei mit ihren Bergfestungen im Hochlande von Kleinasien, von wo aus dank der geopolitischen starken Lage die Türkei Konstantinopel, die verkehrspolitisch wichtigste Stadt des Altertums und des Mittelalters, sowie den Küstensaum Kleinasiens halten und zurückgewinnen konnte. Während Konstantinopel als Hauptstadt fallen gelassen wurde, Smyrna als Handelsstadt in Ruinen gelegt worden ist, entsteht im Kern des türkischen Herrschaftsbereiches die neue Hauptstadt Angora in trostloser, nur extensiv bewirtschafteter Landschaft mit einer von europäischen Architekten planmässig aufgebauten Neustadt.

An der Jahressitzung der Geographisch-Ethnologischen Gesellschaft legte der Vorsitzende Herr Prof. Dr. F. Jäger den 7. Jahresbericht der Gesellschaft vor. Ihm entnehmen wir, dass die Gesellschaft neben 3 Ehrenmitgliedern 353 ordentliche Mitglieder zählt. Im Laufe des Jahres 1930 wurden 7 öffentliche Bernoullianumsvorträge, 3 Fachsitzungen und 2 Exkursionen abgehalten. Als Vorsitzender für 1931 wurde Priv.-Doz. Dr. P. Vosseler gewählt.

Schiffahrt auf dem Marne-Rheinkanal.*)

Zu Frankreichs wirtschaftlichen Lebenselementen zählt ganz besonders sein ausgedehntes Kanalsystem. Grosszügig und systematisch ausgebaut bildet es, wenngleich vielfach veraltet und modernen Anforderungen nicht mehr entsprechend, eine äusserst wertvolle Ergänzung der vielen und grossenteils leistungsfähigen natürlichen Wasserstrassen. Im weiten Netz seiner Binnenschiffahrtswege übernimmt der Marne-Rheinkanal die Verbindung des Pariser Beckens mit der Oberrheinischen Tiefebene. Im Gegensatz zu den meist gradlinig angelegten Basiswasserstrassen im Grenzsaum gegen Belgien hat er auf der beinahe 400 km langen Strecke von der Abzweigung aus der Marne bei Epernay bis zur Einmündung in die kanalisierte Ill bei

*) Nach einem Vortrag von Prof. Dr. *H. Rebsamen* in der ersten Fachsitzung 1930/31 der *Geogr.-Ethnogr. Gesellschaft Zürich.*

Strassburg mehrmals bedeutende Höhenunterschiede zu überwinden. Am grössten sind diese im östlichen Abschnitt, wo die Hochfläche von Saarburg 150—200 m tief zum Senkungsfeld der Zaberner Bucht und damit zum Rheintalgraben abfällt.

Von Strassburg zieht der Kanal in nordwestlicher Richtung den Vogesen zu, deren Fuss er beim 60 km entfernten Städtchen Zabern (Saverne) erreicht. Auf dieser Strecke mit 50 m Höhenunterschied sind bereits 25 Schleusen nötig. Der Wasserweg überwindet dann die Zaberner Steige, die stellenweise schluchtartig den gesamten Strassen-, Eisenbahn- und Kanalverkehr von der mittleren Oberrheinischen Tiefebene zum Plateau von Lothringen und zum Innern Frankreichs sammelt. Zur Ueberwindung dieses 120 m hohen Vogesenüberganges bedarf es für den Kanal auf einer nur 15 km langen Strecke 35 Schleusen und zweier längerer Tunnels. Westlich von Saarburg wechseln im Kanalbild schwer zu überwindende Steilstufen des Pariser Beckens mit leichter zu befahrenden Flachpartien der niedersteigenden Terrassen. Schleusen und Schleusentreppen sind auch hier die Signatur des Kanals als Folge der stets wechselnden Bodenformen. Zwischen Nancy und Vitry le François, wo der Seitenkanal der Marne beginnt, entfallen auf eine Strecke von 150 km 103 Schleusen und 56 Tunnels und Unterführungen, darunter einige von 5—6 km Länge. Die längste schleusenfreie Zone im Ausmass von 27 km liegt zwischen Saarburg und Nancy auf dem lothringischen Plateau, von den Bootsleuten das « Paradies » genannt, bezeichnend für die Schwierigkeiten, die der Grossteil des Wasserweges dem Verkehr bietet. Günstiger gestellt als der Hauptkanal sind die Zufahrtswege. Seine wichtigste Abzweigung ist der Saarkanal, der den Marne-Rheinkanal und damit den Rhein an das Saarkohlengebiet anschliesst. Auch die Verbindungen zur Aisne und zur Saône kommen im Kanalverkehr als wichtige Faktoren zur Geltung, schliessen sie doch Frankreichs Industriegebiete von Lyon und Lille an den Marne-Rheinkanal an.

Erbaut von 1838—53, gehört der Marne-Rheinkanal zu Frankreichs Kanälen erster Ordnung. Bei einer durchschnittlichen Spiegelbreite von 15—20 m und einer Tiefe von 2 m gestattet er Lastkähnen bis zu 286 t die Durchfahrt. Die Schleusenkammern sind 38,5 m lang und 5,2 m breit. Verkehrserschwerend wirkt ausser den vielen Schleusenanlagen das veraltete Transportsystem. Während auf den nordfranzösischen Kanälen und neuestens auch auf der Kanalverbindung Strassburg-Basel Motorbetrieb und sogar elektrische Traktion zur Verwendung kommen, beherrscht auf dem Marne-Rheinkanal immer noch die alte Pferdetreidelei den Verkehr. Einzig die grossen Industriegesellschaften besitzen Motorboote. Drei Meter breite, beidseitig angelegte Fahrwege für Menschen und Tiere krönen die mit Bäumen beschatteten Kanaldämme. Wo es an Raum mangelt und in den Tunnels ist der Pfad nur einseitig. Die grosse Zahl von Schleusen, Tunnels und Krümmungen verlängert die Fahrzeit derart, dass auf den ersten Blick ein rationeller Betrieb ausgeschlossen erscheint. Von Strassburg bis Zabern rechnen

die Schiffsleute mit einer Fahrzeit von 3—5 Tagen, von Strassburg bis zur Marne mit 22 Tagen und von Strassburg nach Paris mit vollen sechs Wochen. Für ein Boot mit Ladung für Lyon oder Le Havre verstreichen einschliesslich der Zeit des Löschens vier Monate bis zu seiner Rückkehr in den Strassburger Heimathafen. Diese langen Kanalfahrten sind ein sprechender Beweis für die Wirtschaftlichkeit des Wassertransportes. Trotz grossen Zeitverlustes und geringer Tonnage ergibt sich für den Schiffsmann bei guter Fahrt immer noch ein lohnender Verdienst.

Die Kanalschiffahrt liegt in den Händen von Privaten und Gesellschaften, Aufsicht und Unterhalt des Kanals aber sind dem Staate überbunden. Die Privaten betreiben den Transport von Massengütern auf eigene Rechnung, die Gesellschaften besitzen am Kanal grosse industrielle Werke und verfügen über einen grossen Schiffspark, so die Solwaywerke bei Nancy, die den Transport ihres Hauptproduktes Soda und die Zufuhr von Kohle mit Motor- und 40 Holzschiffen bewältigen. Weit ursprünglicher ist der Privattransport, der von einzelnen Familien besorgt wird. Jede besitzt ein eigenes Boot, das Frachträume, Kabinen und einen Stall für die jeden Abend an Bord zu nehmenden Zugpferde enthält. Einen festen Wohnsitz gibt der Schiffsmann nicht immer an und entgeht so den allgemeinen Steuern. Selbst gewisse Grundsteuern erreichen ihn erst nach langen Irrfahrten. Söhne und Töchter widmen sich immer wieder dem Schiffmannsberuf, so dass ganze Schifferdynastien am Kanalverkehr beteiligt sind. Recht schwierig gestaltet sich für die Eltern die Schulung ihrer Kinder. Obligatorische Schulpflicht besteht nicht, doch verlangt der Staat für jedes Kind pro Monat 2—3tägigen Schulbesuch, was angesichts der geringen Fahrgeschwindigkeit der Boote leicht möglich ist. Wohlhabende Familien schicken ihre Kinder in luxemburgische Privatschulen. Gelegentlich stösst man, was nicht verwunderlich ist, in diesen Schiffmannsfamilien auf erwachsene Analphabeten.

Die Schiffsleute gehören den verschiedensten Landesteilen an, selbst Ausländer beteiligen sich am Kanalverkehr. Das grösste Kontingent stellt das Elsass, die eigentlichen Franzosen besorgen vor allem die grossen Ueberlandtransporte. Am Saarkohlenverkehr sind in erster Linie Saar- und Moseldeutsche beteiligt. Recht oft hört man auch den badischen Schwarzwalddialekt. Luxemburger und Belgier kommen auf Umwegen über die nordfranzösischen Kanäle ins Marne-Rheingebiet. Die eine Gruppe der Schiffsleute stammt also aus den am Kanal oder dessen Umgebung gelegenen Ortschaften, eine andere aus Gebieten mit geringer Verdienstmöglichkeit. Der Betrieb setzt selten aus; selbst an Sonn- und Feiertagen zeigt sich das gewohnte Bild der still dahingleitenden Kähne. Vollständige Ruhe herrscht nur am 14. Juli, als am Nationalfest, und am 11. November, am Jahrestage des Waffenstillstandes. Vereisung des Kanals führt oft zu wochenlanger Lahmlegung des gesamten Verkehrs. Nur scheinbar bedeutet das für die interessierten Schiffsleute einen Einnahmeausfall. Je länger der Kanal

geschlossen bleibt, desto höher steigen die Frachtsätze für die auf den Lagerplätzen sich stauenden Güter. Von vier zu vier Jahren wird der Kanal trocken gelegt. Dann bleibt die Schiffahrt für Monate unterbrochen. Während der Arbeitsruhe werden Schleusen und Dämme ausgebessert und Stellen starker Sedimentation ausgebaggert. Der gewonnene Schlamm dient zur Düngung der anstossenden Wiesen. Diese Arbeiten erfolgen ganz auf Kosten des Staates, der auch die Schleusenwärter besoldet. Von einem Zentralpunkt auf dem Plateau von Lothringen aus erfolgt nach drei Seiten hin durch grosse Speicheranlagen die Speisung des Hauptkanals und seiner Nebenkanäle. Genügen die Seebecken, die durch zugeleitete Flüsse gefüllt werden, nicht, so schafft ein Pumpwerk Wasser auf die Scheitelhöhe des Kanals. Von genanntem Punkte aus sind die ausstrahlenden Kanäle in 5—10 km lange Abschnitte, die je einem staatlichen Kanalmeister unterstellt sind, abgeteilt.

Nach Löschung einer Ladung hat der Bootsmann immer reichlich Geld. Für einen Kohlentransport von Saarbrücken nach Strassburg bezieht er 12—1600 Schweizerfranken. Ein kleiner Prozentsatz dieser Summe kommt als staatlicher Kanalzoll in Abzug. Beim Marne-Rheinkanal nehmen die Tarifansätze mit der Entfernung zu, was sich durch die grosse Schleusenzahl, die dem Staate erhöhte Kosten verursacht, erklärt. Bei jeder Grossschleuse steht ein «Bureau de Péage», wo sämtliche durchfahrenden Schiffe eingeschrieben werden. Jeden Abend wird Schiffszahl mit Angabe der Tonnage und der Art der Güter nach den Kanalämtern in Paris und Strassburg gemeldet. Durchschnittlich passieren eine Schleuse pro Tag 20—25 Schiffe. Ein interessantes Bild bieten die transportierten Güter, deren Menge und Mannigfaltigkeit von der Handelsbedeutung dieser Wasserstrasse beredtes Zeugnis ablegen. Man unterscheidet Güter des Lokal- und solche des Ueberlandverkehrs. Kohle ist, um nur einige wenige zu nennen, nach Tonnenzahl und Wert weitaus das bedeutendste Frachtgut, und zwar nach beiden Richtungen. Saarkohle geht nach Osten, Ruhrkohle nach Westen. Auch belgische Kohle passiert den Marne-Rheinkanal. Zu den an Zahl wichtigsten Ueberlandgütern gehören Petrol und Benzin. Ein wertvolles Frachtgut ist auch Baumwolle, die in Le Havre direkt ab Meerschiff in Marne-Rheinkanalschiffe verladen wird und auf sechs- bis achtwöchiger Reise die Mülhauser Textilfabriken erreicht. Soda aus den Solwaywerken geht nach Strassburg, wo sie für Rotterdam umgeschlagen wird. Neben Kohle ist das wichtigste nach Westen gehende Gut überseeischer Weizen, der in Antwerpen und Rotterdam für das östliche Frankreich verladen wird. Viel Frachtgut liefern auch die waldreichen Ardennen. Immer sieht man auf dem Kanal den rötlichen Vogesensandstein, der bei der Rheinregulierung Verwendung findet.

Das Einzugsgebiet des Marne-Rheinkanals umfasst beinahe alle Landschaften Frankreichs und reicht weit in die Nachbarländer hinein. Er verbindet Agrar- und Industriegebiete, grosse Seehäfen stehen durch ihn in organischem Zusammenhang mit wichtigen Produktions-

zentren und Absatzgebieten. Das wiedergewonnene Elsass wird durch den Kanal enger mit Frankreich verbunden. So ist dieser Wasserweg trotz seiner Mängel ein wertvolles Glied im französischen Wirtschaftsorganismus. U. Ritter.

Die neue Schulwandkarte des Kantons Wallis.

Von Fritz Wyss.

Soeben verlässt ein bedeutendes kartographisches Kunstwerk die Stätte seines Entstehens: die neue Schulwandkarte des Kantons Wallis. Ihre Schöpferin, die Geographische Anstalt Kümmerly & Frey in Bern, hat damit den ihr vor zwei Jahren vom kantonalen Erziehungsdepartement in Sitten erteilten Auftrag in einer Weise erfüllt, dass eine kurze Besprechung und Würdigung an dieser Stelle notwendig erscheint. Die Anzahl der Schweizerkantone, die genanntes Haus im letzten Vierteljahrhundert mit derartigen Karten versehen hat, ist beträchtlich. Im selben Massstab (1 : 100 000) sind der Walliserkarte u. a. die Berner-, Graubündner- und Waadtländerkarte, in grösserer Darstellung die Aargauer-, Genfer-, Luzerner-, Schaffhauser-, Zuger-, Neuenburger-, Freiburgerkarte u. a. vorausgegangen.

Das vorliegende Kartenbild ist 138 cm lang und 103 cm breit, stellt somit ein Naturgebiet von über 14 000 km² dar, ist also mehr als doppelt so gross wie das nur rund 5200 km² umfassende Wallis: das ganze Berneroberland, Teile der Kantone Freiburg, Waadt und solche von Savoyen und der Lombardei sind mit dargestellt. Alles in allem eine sehr schöne Gebietsabgrenzung bzw. Aufrundung. — Leute, die nie eine graphische Anstalt besucht haben, ahnen nicht, mit welch grossen Mühen, welchen künstlerischen und technischen Schwierigkeiten die Erstellung eines derartigen Werkes verbunden ist. Erstaunt werden sie vernehmen, dass die vorliegende Karte durch rund zwölf verschiedene Drucke (Steine) hindurchgehen muss, bevor sie fertig ist. Ein erster Druck erledigt die gelben Farbentöne, ein vierter bringt die Flüsse, ein achter die Grenzen zur Darstellung, die nachfolgenden erledigen die Schatten, ein letzter die Isohypsen. Was die vorliegende Karte in ihrer Reliefmanier nicht unwesentlich erhöht, ist ihr breiter brauner Rand: Eine glückliche Neuerung, deren man auf den ersten Blick nicht sofort bewusst wird. Eine weitere Besonderheit besteht darin, dass die wichtigsten Hauptstrassen und vier wichtige Pässe (Grimsel, Furka, Simplon und Gr. St. Bernhard) weiss ausgespart sind, die Siedlungen sind mit Ausnahme der Kirchen, Kapellen, Klöster, Schlösser, Ruinen, Fabriken, Elektrizitätswerke, Hotels und Bäder in roter Farbe generalisiert, sie erscheinen also in vereinfachten Grundrissen. Diagonal zieht sich als gewaltigste Hohlform — Wallis ist bekanntlich die grösste einheitliche Tallandschaft der Schweizeralpen, nach *Hans Schmid* «ein einziges grosses Tal» — die grosse Längstalfurche Furka-Martigny durch das Kartenbild hindurch; rechts von sich bringt sie die geschlos-