

Die Rheinschiffahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1922)**

Heft 32

PDF erstellt am: **19.09.2024**

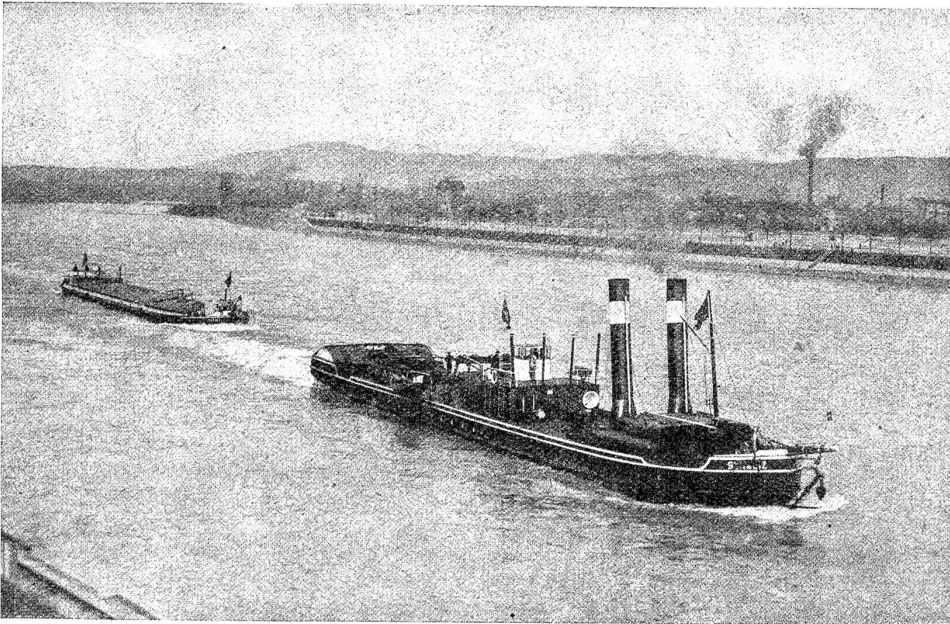
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-643153>

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.



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 Dampfperd 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 Welt-handel führt. Also quasi, um einen in Mode gekommenen Ausrud 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 Weltmeeren setzt.

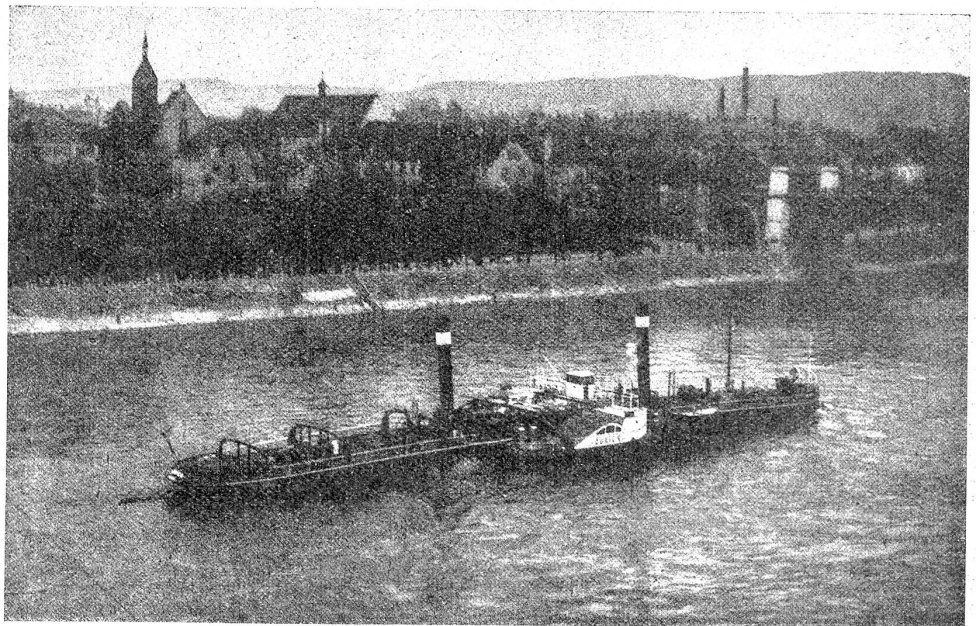
Der Versailler Vertrag hat dieser Herrlichkeit ein Ende gemacht. Er gestattet Frankreich das Recht, im Rhein Kraftwerke zu erstellen. Frankreich hat das Recht, den Rhein zu „verriegeln“. Denn der Rhein hat aufgehört, ein freier Strom zu sein, von jenem Moment an, wo sich ein großes Stauwehr quer über 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 verschiedenen 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 stärkeren Gegners die Sterne 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

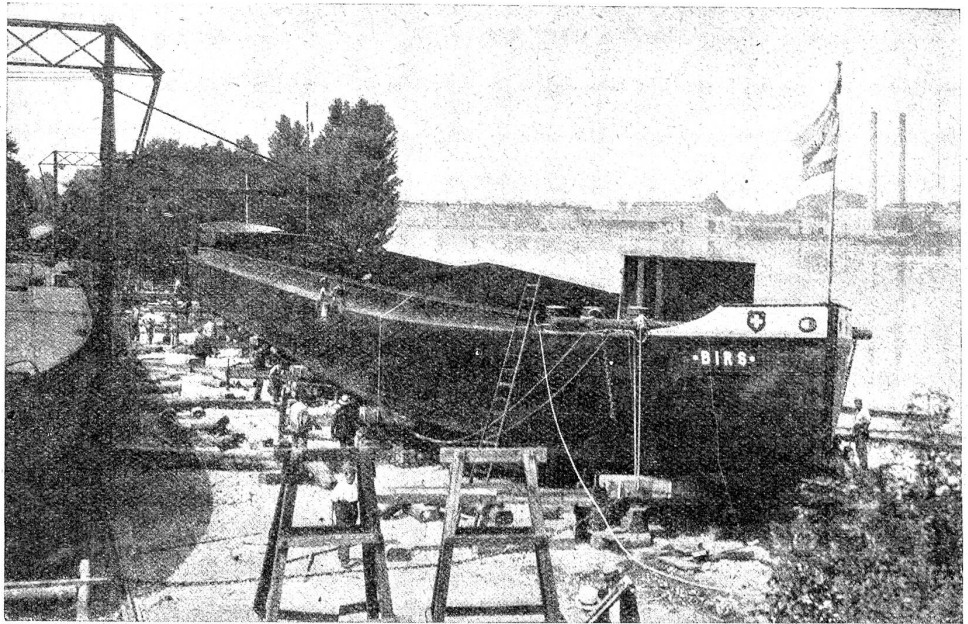


Turbinenschleppdampfer „Zürich“,
erbaut 1921/22 von den Firmen Escher, Wyß & Cie., Zürich und Buß & G., Basel.

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.

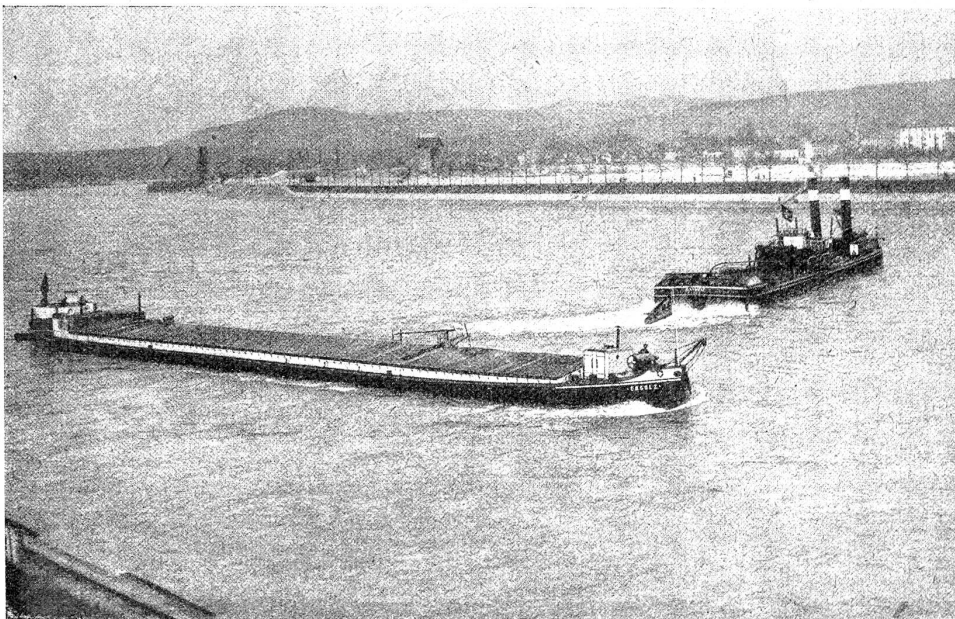
Fatal ist natürlich auch der Umstand, daß der Kanal auf französisches Gebiet zu liegen kommt, also auf dieser Strecke die schweizerischen Rheinschiffe nach Frankreich übertreten müssen. Doch hat sich Frankreich bereit erklärt, daß der Kanal als internationales Gewässer behandelt wird. Es wird Sache besonderer Bestimmungen sein, diese Internationalität auch für Kriegsfälle aufrecht zu erhalten. Ganz besonders unzufrieden sind die Basler auch deshalb, weil die Anlage des Rembser 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 Wertbetrieb 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 hö-



Kahn „Birs“
im Bau auf der Schiffswerft der Sirma Buß A. G. in Augst.

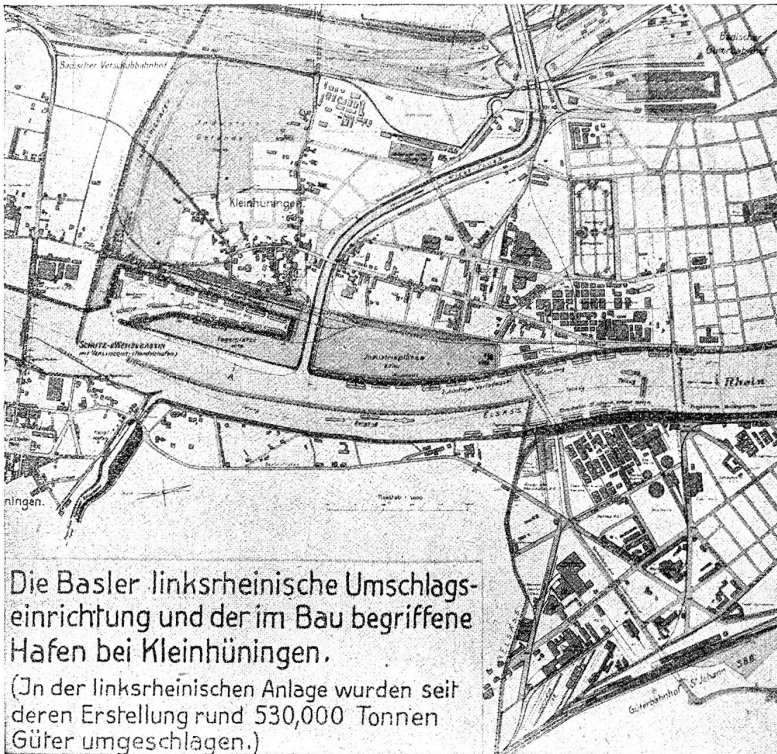
hern, aber keineswegs gefährlichen Wasserstand zu rechnen. Bei Hochwasser werden sowieso die Schleusen des Wehres geöffnet werden müssen, so daß dann der Rhein wie bisher fließen wird. Da sich der Stau erheblich über die Landesgrenze erstreckt, wird die Schweiz bei der Konzessionierung des Rembser Werkes 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 berechnete 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 Rembs 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 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“, „Rhône“, „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 Böhmer.

Zum 60. Geburtstag (7. August 1922).

Jakob Böhmer, 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“.

Böhmer 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,