Vond er schweizerischen Schleppschiffahrt

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

Objekttyp: **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: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-643336

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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,