Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 61 (1968)
Heft: [2]: Schüler

Artikel: Der Rhein, unser Tor zur Welt
Autor: Eggenberg, Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-986730

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

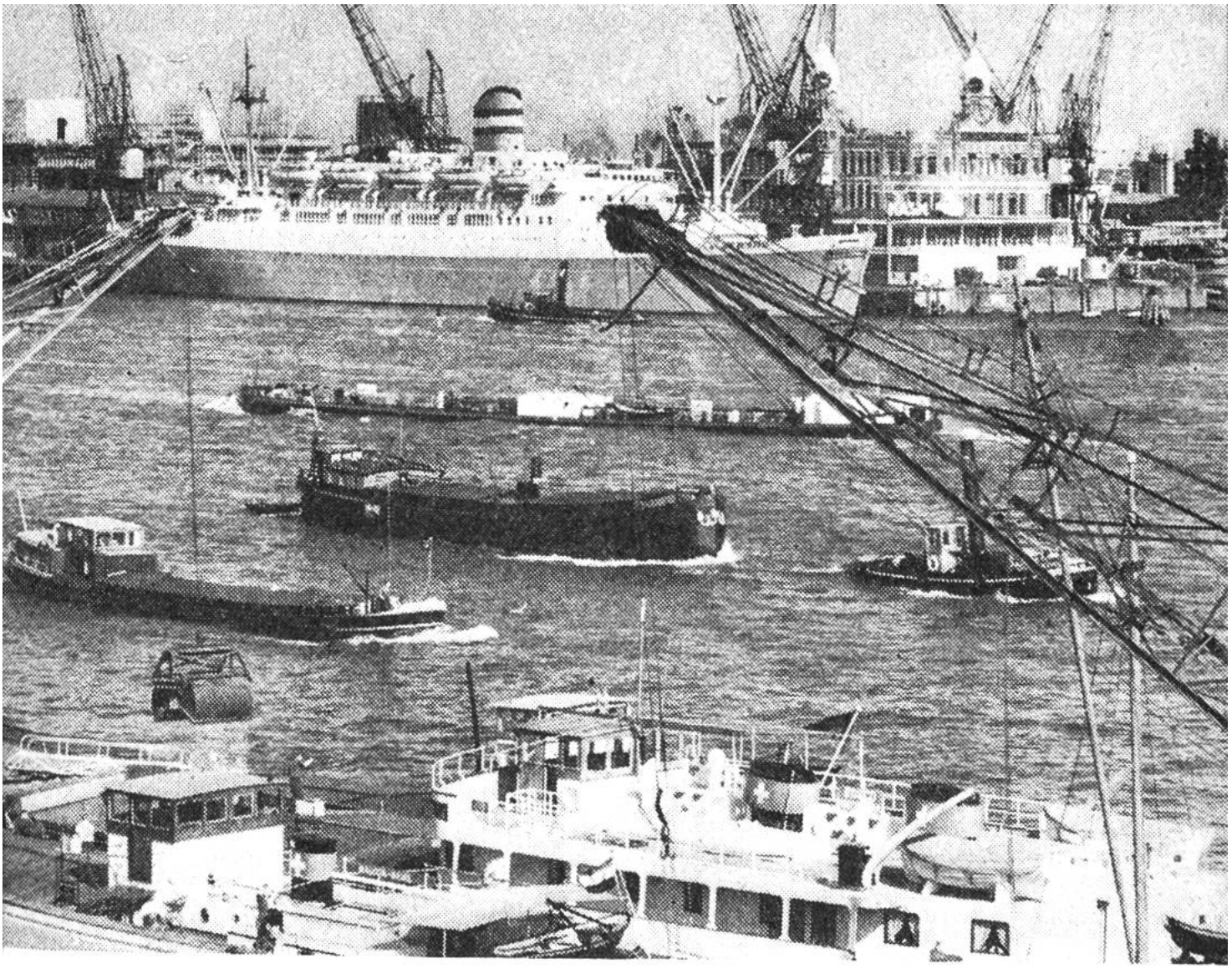
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

Der Rhein, unser Tor zur Welt

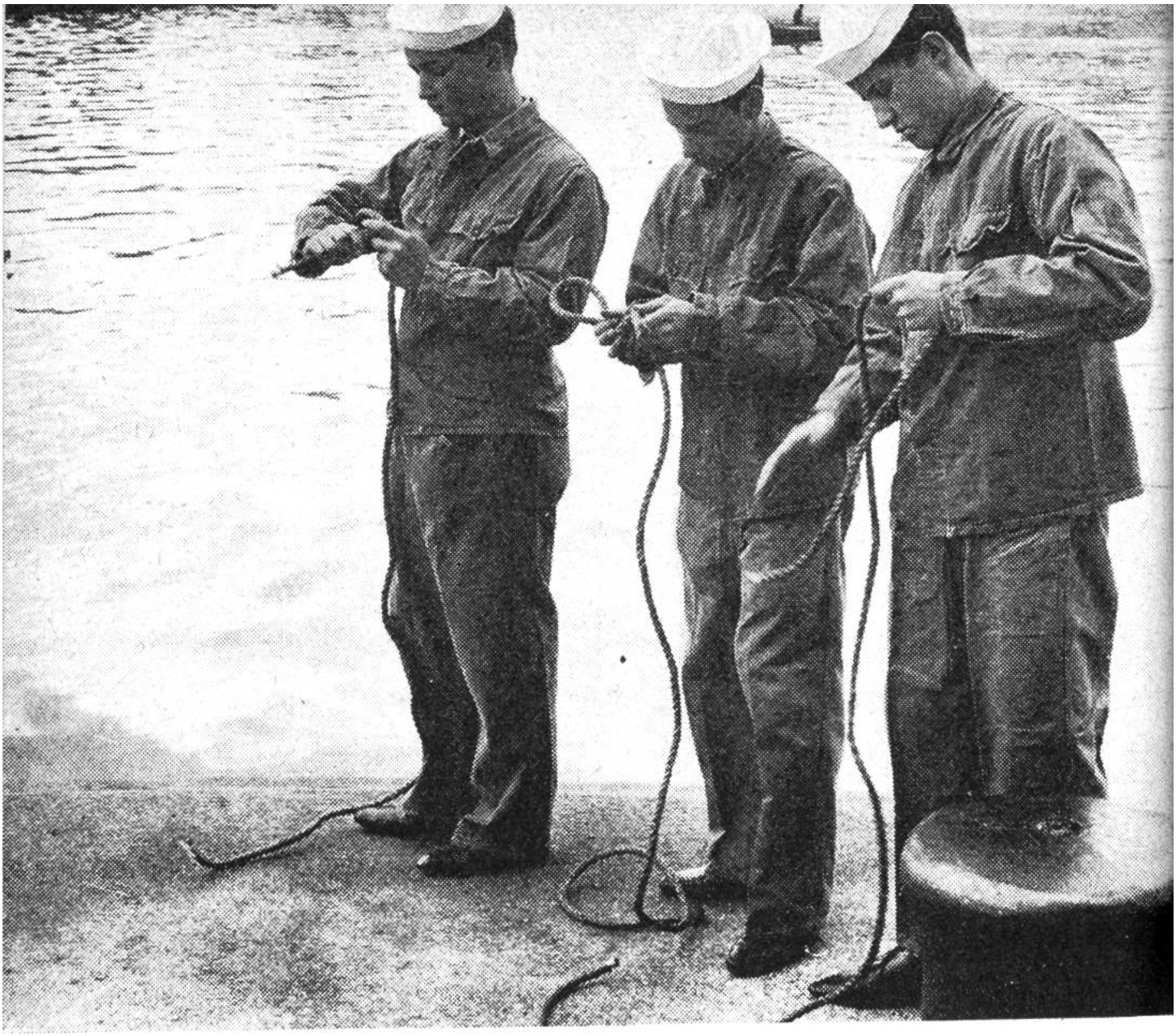
Jedesmal, wenn ich irgendwo das Meer erblicke, habe ich das Gefühl, vor der weit geöffneten Türe zur Welt zu stehen. Und oft habe ich es schmerzlich empfunden, dass unserer Heimat diese Türe fehlt. – Fehlt sie aber wirklich? – «Die Schweiz ist ein Binnenland», mussten wir einst in der Schule ins Geographieheft schreiben. Während die seefahrenden Nationen längst ihre Handelsgüter auf Schiffen über die Weltmeere schickten, waren wir immer noch auf den Landweg angewiesen. Nur in ganz beschränktem Masse konnten wir das Schiff, das älteste Transportmittel der Menschheit, auf unsern Seen benutzen.
Doch dann öffnete sich auch für uns langsam das Tor zur weiten Welt. Damals nämlich, als unsern Vorfahren bewusst wurde, dass unsere Heimat ja ein Quelland grosser Ströme ist, die zum Meer fliessen. War das nicht ein Wasserweg, den man benutzen konnte? – Als 1431–1448 in Basel das grosse Konzil stattfand, wurde den Kirchenfürsten mit der Einladung mitgeteilt, dass sie von Konstantinopel bis Basel zu Schiff reisen könnten. Ein Beweis dafür, dass man den Rhein als Wasserstrasse zu benutzen begann. Freilich dauerte es noch sehr lange, bis diese Strasse für den Güter- und Personenverkehr Bedeutung erlangte. Zu viele gefährliche Hindernisse stellten sich in den Weg, ganz besonders auf dem Oberrhein. Zudem erhob man zahllose Zölle, bis durch die «Rheinschiffahrts-Akten» von Mainz (1831) und Mannheim (1868) die Schiffahrt von Basel bis zum offenen Meer freigegeben wurde.
An zwei Jubeltage für die Stadt Basel muss speziell erinnert werden: 1832 traf als erstes Dampfschiff die «Stadt Frankfurt» in Basel ein, und am 2. Juni 1904 konnte der erste eintreffende



Im Hafen von Rotterdam herrscht ein reger Verkehr von Schiffen aller Art.

Schleppzug mit einer Ladung von 300 t Kohle begrüsst werden. 1919 wurde die erste schweizerische Grossreederei gegründet, und 1932, nach dem Bau der Schleuse Kembs 10 km unterhalb von Basel, war die gefährlichste Stelle auf dem Weg zum Meer ausgemerzt. Von da an nahm die Rheinschiffahrt einen Aufschwung, wie das kaum jemand erwartet hat. Und heute ist der Rhein unser wichtigster Zufuhrweg!

Die Türe zur Welt steht weit offen. Wer die riesigen Hafenanlagen in Basel besichtigt, ahnt und fühlt, ja atmet etwas von dieser weiten Welt. Da steht Kran an Kran, liegt Schiff neben Schiff. Mächtige Lagerhäuser und Silos säumen die Hafenanlagen. Ununterbrochen herrscht Geschäftigkeit, ist ein Kommen und Gehen, das erkennen lässt, dass auf dieser Wasser-



Hier werden die verschiedenen Knoten, die in der Rheinschiffahrt gebräuchlich sind, geübt.

strasse ebenso reger Verkehr herrscht wie auf unsern Asphaltstrassen. Längst musste der Verkehr geregelt werden wie auf den Überlandstrassen. 19000 Schiffe fahren auf dem Rhein. Davon gehören 490 zur schweizerischen Rheinflotte. Es sind Schlepp- und Schubboote, Motorgüterschiffe und Motortankschiffe, Kähne, Leichter, Gliederschiffe und natürlich auch Passagierschiffe. Ein modernes Rheinmotorschiff hat eine Tragfähigkeit von 750–1800 t. Ein starkes schweizerisches Schleppboot vermag am Niederrhein 7 Kähne mit total 10000 t Güter zu ziehen. Wenn man bedenkt, dass das 1000 Eisenbahngüterwagen zu 10 t entspricht, so wird sofort klar,

Schweizerischer Rheinschiffsführer am Steuerstuhl.

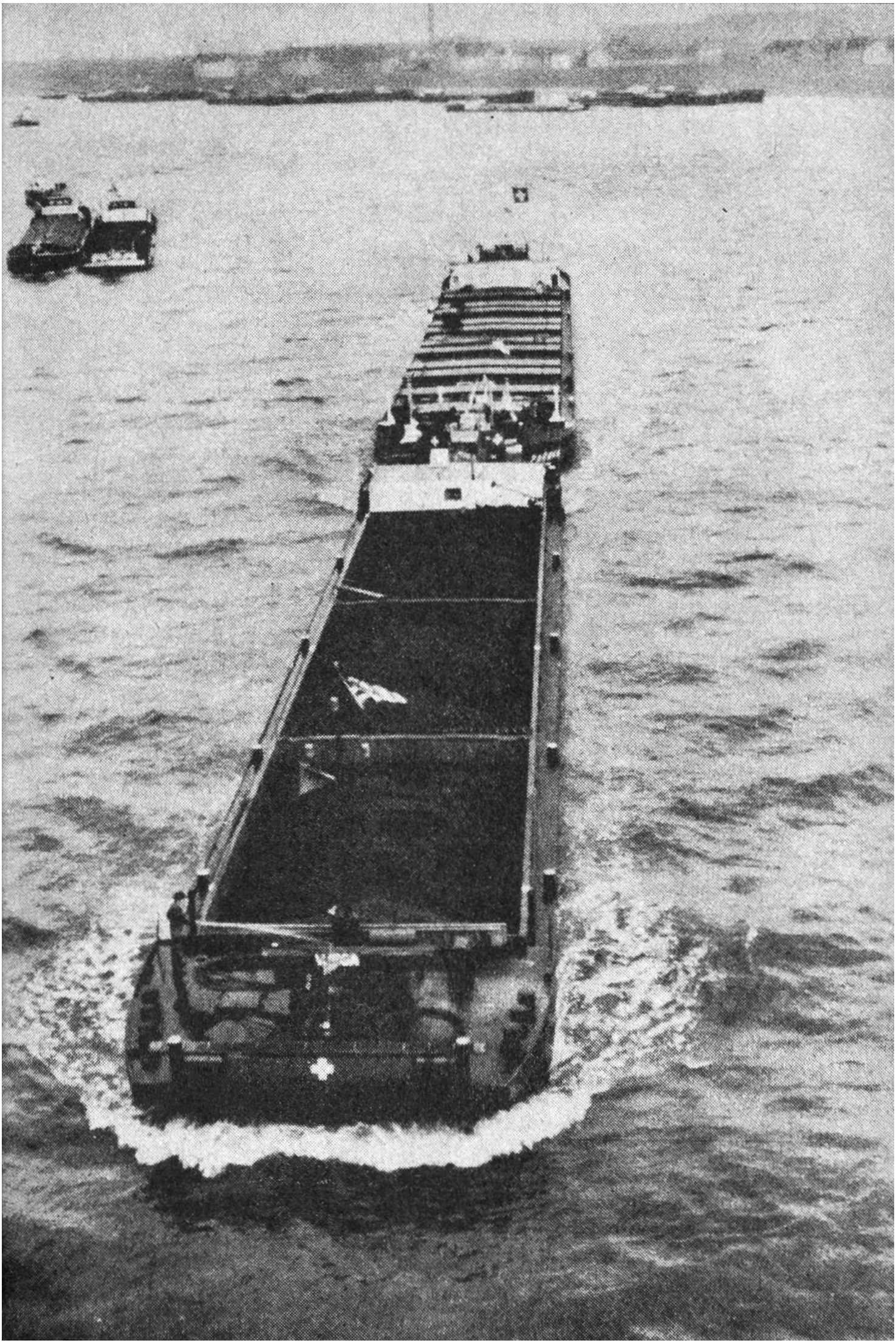
dass die Wasserstrasse nicht nur die leistungsfähigste, sondern auch die billigste Transportmöglichkeit bietet.
In neuerer Zeit begegnet man anstelle der Schlepper immer häufiger Schubbooten. Ihre Leistungsfähigkeit ist noch grösser. Im Schubverband mit einem Stossboot und 4 Leichtern können 6000 bis 7000 t bewegt werden.
1965 sind insgesamt rund 8000000 Tonnen Güter auf dem Rhein nach Basel befördert worden, darunter vor allem flüssige Treib- und Brennstoffe, Kohle, Metalle aller Art, Getreide, Holz, Zucker und Stückgüter. 8 Millionen Tonnen! Eine kaum vorstellbare Menge.

Viele unserer Schiffe werden aber auch für die Talfahrt beladen. 1965 sind 661000 t Exportgüter talwärts transportiert worden, um zum Teil in den Häfen von Amsterdam, Rotterdam oder Antwerpen gleich auf Hochseeschiffe für Übersee umgeladen zu werden.

Vergessen wir neben diesem riesigen Güterverkehr den Passagierdienst nicht. Schmucke, bequeme Schiffe verkehren zwischen Basel und den Meerhäfen. Welchen Genuss vermittelt eine Rheinreise! Tagsüber, während der Fahrt, bietet das rege Treiben auf dem Strom reichlich Abwechslung. Wie ein Film zieht die Landschaft vorbei mit romantischen Städtchen, stolzen Burgen, modernen Großstädten, riesigen Industrieanlagen. 18125 Personen haben 1965 den Rhein als Reiseweg benutzt (von Basel nach Rotterdam oder umgekehrt).

Zur Rheinschiffahrt gehört der Beruf des Rheinschiffers. Ein strenger, verantwortungsvoller, aber freier Beruf, der körperliche Widerstandskraft, Gewandtheit und Ausdauer verlangt. Unter den rund 1300 Mann Besatzung auf den schweizerischen Rheinschiffen befinden sich etwa 300 Schweizer. Denn immer wieder lockt der Beruf eines Rheinschiffers tüchtige junge Schweizer an. Wo können sie sich ausbilden lassen?

Die Schweizerische Reederei AG, Basel, nimmt sich auf ihrem Schulschiff «Leventina» der sorgfältigen und umfassenden Ausbildung von Schiffsjungen besonders an. Nach dreijähriger Lehre werden sie Matrosen, und mancher von ihnen hat es bereits zum Kapitän und damit zur selbständigen Führung eines stolzen Rheinschiffes gebracht.

Vorläufig ist der Rhein die einzige bis zum Meer befahrbare Wasserstrasse. Mag es auch Behinderungen durch Hoch- und Tiefwasser, durch Nebel und Eis geben: sie ist und bleibt unsere leistungsfähigste Strasse, ohne die wir vor unlösbaren Transportproblemen stehen würden. Paul Eggenberg

Schleppschub-Leichter «Wega» im Vordergrund mit Schubverband, befördert durch Grossmotorschiff «Parana».