Zur Schiffahrt auf dem Oberrhein

Autor(en): **Redaktion**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-37298

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

Zur Schiffahrt auf dem Oberrhein.

Der Tagespresse (vom 15. Juli d. J.) entnehmen wir folgende Mitteilung von offenbar unterrichteter Seite:

„Im Anschluss an die Befahrung der ganzen Rheinstrecke und an die Besichtigung der Hafenanlagen von Basel, Strassburg, Mannheim, Köln, Ruhrort, Rotterdam und Antwerpen versammelte sich eine technische Subkommission der Internationalen Rheinkommission in Strassburg. Vertreten waren England, Frankreich, Deutschland, Belgien, Holland, Italien und die Schweiz. Die schweizerische Delegation besteht aus den Herren alt Bundesrat Calonder, Nationalrat Dr. Gelpke und Dr. Mutzner, Direktor des eidgen. Wasserwirtschaftsamtes. Die Beratungen der Kommission beanspruchten volle zehn Tage. Der Kommission lagen neben einem ausgedehnten Planmaterial umfangreiche Ergänzungen und Berichtigungen vor. Die Kommission befasste sich ausschliesslich mit der Schiffahrt Strassburg-Basel." —

Daraus geht hervor, dass es an dem bisherigen Aktenmaterial erheblich zu „ergänzen" und zu „berichtigen" gibt.

Auch wir haben etwas *zu berichtigen.* Auf Seite 305 letzten Bandes (Nr. 26 vom 25. Juni d. J.) hatten wir, im Schlusskapitel unserer Darlegung der „Technischen Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schiffahrtsfragen", bezüglich der *Transportkosten* für Kohlen auf Bahn und Schiff Mannheim-Basel gesagt, sie hätten vor dem Kriege für die Tonne bei 5,10 M. Bahnfracht etwa 4 M/t Schiffsfracht erreicht. Von amtlicher Seite werden uns nun die genauen Wasserfrachtsätze Mannheim-Basel vom Jahre 1913 wie folgt angegeben: für Kohlen 5,50 M./t und für Getreide 6,50 M. Wir bitten daher an oben genannter Stelle die „etwa 4 M./t" in *5,50 M/t* zu korrigieren.

*

Ferner hat die Herrn Nat.-Rat Dr. R. Gelpke nahestehende „Verkehrs-Korrespondenz" in Basel (deren Aeusserungen durch die Buchstaben „V. K." gekennzeichnet sind) in einem Teil der Tagespresse [1]) einen Artikel lanziert, in dem mit Bezug auf unsere jüngsten Darlegungen der „Technischen Grundlagen" u. a. gesagt wird, wir hätten dabei „in der Hauptsache die *ausländischen* Kanalisierungsfreunde zu Wort kommen lassen" usw. Bei den Schiffahrtsinteressenten wisse man aber sehr gut, dass die „S. B. Z." überhaupt nicht gut auf die Schiffahrt zu sprechen sei, „denn ihre Leiter stehen vollkommen unter der Wasserkraft-Psychose und übersehen dabei ganz und gar die hohe Bedeutung, welche die Transportfragen im heutigen Wirtschaftsleben einnehmen." — Weiterhin heisst es in dem Artikel der „Verkehrs-Korrespondenz": „Wir hätten zu alledem geschwiegen, wenn nicht in auffallender Weise diese Stimmungsmacherei in den letzten Tagen einen Niederschlag gefunden hätte, und zwar zu einer Zeit, da in Strassburg die Verhandlungen über die Rheinfrage in der Internationalen Rheinkommission vor der Türe gestanden haben." [2])

Indem wir obige Sätze hiermit „tiefer hängen", überlassen wir getrost unsern unbefangenen und urteilsfähigen Lesern das Urteil darüber, auf *welcher* Seite „Psychose" und „Stimmungsmacherei" zu finden sind. Jedenfalls waren wir höflicher; auch uns wollten diese und noch kräftigere Ausdrücke in die Feder fliessen, wir begnügten uns aber mit der Definition der *unsachlichen Uebertreibungen*, wofür wir in allen Teilen schlüssigen Beweis in Händen haben. Unwahr ist die Darstellung des Artikelschreibers, wir hätten unsere Spalten vorzugsweise *„ausländischen* Kanalisierungsfreunden" zur Verfügung gestellt, wobei er den Eindruck erweckt, wir hätten unsere eigenen zuständigen Fachleute absichtlich übergangen. *Das Gegenteil* ist wahr: Seit mehr als Jahresfrist haben wir uns zuständigen Ortes um die Unterlagen bemüht, deren Kenntnis zur einwandfreien Beurteilung der technisch-wirtschaftlichen Rheinschiffahrtsfragen, *zur Abklärung der tatsächlichen, naturgegebenen Verhältnisse* unerlässlich ist. Es sei nicht opportun, jetzt etwas darüber mitzuteilen, wurde uns bedeutet. Anderseits mussten wir hören und sehen, wie in schweizerischen Fachkreisen immer mehr Zweifel aufstiegen an der Richtigkeit und Nützlichkeit der einseitigen Stellungnahme Gelpkes und seiner rückhaltlosen Anhänger. Wenn nun dieser zunehmende Druck sich in unsern Darlegungen der „Technischen Grundlagen" schliesslich ausgewirkt hat, und wenn dabei der „offizielle" schweizerische Standpunkt nicht in voller Breite zum Wort gekommen ist, so ist das nicht *unsere* Schuld. Wir selbst haben das Bedauern darüber ausgesprochen, und der Hoffnung Ausdruck gegeben, unsere in dieser Richtung noch unvollständigen Darlegungen bald ergänzen zu können; wir warten. Wir haben auch wiederholt und in ausgiebiger Weise Gelpkes eigene Worte zitiert. Ein einziger ausländischer, überdies unbestreitbar zuständiger Fachmann war unser Mitarbeiter, als Darleger seiner Auffassung; in weit überwiegender Mehrzahl waren persönlich völlig *uninteressierte schweizerische Fachleute* unsere Berater. Wir weisen daher die gegenteilige Darstellung des „V. K."-Artikelschreibers des bestimmtesten als tendenziös und unrichtig zurück. Wer den *wirklichen* „Standpunkt der grössten Mehrzahl der Fachleute" kennen lernen will, der erkundige sich bei unabhängigen und unvoreingenommenen schweizerischen Ingenieuren in Basel und anderwärts. *Wir* fürchten nicht, dabei ins Unrecht versetzt zu werden; das Urteil der „V. K."-Korrespondenz aber lehnen wir ab. *Die Redaktion.*

[1]) z. B. „Züricher Post" Nr. 156, vom 7. Juli 1912.

[2]) Zum Schluss bringt es der „V. K."-Artikelschreiber fertig, sogar den Befürwortern des Seitenkanals mit dem sogen. „Freien Rhein" im Bart zu krabbeln!

Miscellanea.

Schweizerische Naturforschende Gesellschaft. Vom 25. bis 28. August hält die Schweizer. Naturforschende Gesellschaft in Schaffhausen unter dem Vorsitz ihres Jahrespräsidenten Dr. *B. Peyer* ihre 102. Jahresversammlung ab. Nach dem vorläufigen Programm ist eine erste allgemeine Mitgliederversammlung auf Donnerstag den 25. August um 16½ Uhr festgesetzt. An der auf Freitag um 8 Uhr angesetzten ersten Hauptversammlung wird Dr. *Fritz Sarasin* (Basel) über „Die genetischen Beziehungen der lebenden Hominiden auf Grund von Studien an Neu-Caledoniern" und Konservator *K. Sulzberger* (Schaffhausen) über „Das Palaeolithikum und Neolithikum des Kantons Schaffhausen" sprechen. Nachmittags findet eine Dampfbootfahrt nach Stein a. Rh. statt. Der Samstag ist den Sektionssitunzgen gewidmet. Für die zweite Hauptversammlung am Sonntag den 28. August um 8½ Uhr haben sich für Vorträge angemeldet: Prof. Dr. *Th. Niethammer* (Basel) über „Die Schwerebestimmungen der Schweizerischen geodätischen Kommission und ihre Ergebnisse", Prof. Dr. *Maurice Roch* (Genève) über „Le choc hémoclasique", und Dr. *J. Seiler* (München-Schaffhausen) über „Neue Ergebnisse der Geschlechtschromosomenforschung". Für Auskunft jeder Art wolle man sich an die Sekretäre des Jahresvorstands, Reallehrer *Kummer,* Korallenstrasse 11, und Konservator *K. Sulzberger,* städt. Museum in Schaffhausen, wenden.

Ueber die gesamte Kohlenförderung der Welt in den letzten Jahren gibt „Stahl und Eisen" nach der Statistik der „United States Geological Survey" die folgende Zusammenstellung:

Jahr 1911	1189 Mill. t		Jahr 1916	1296 Mill. t	
„ 1912	1249 „	„	„ 1917	1345 „	„
„ 1913	1342 „	„	„ 1918	1331 „	„
„ 1914	1205 „	„	„ 1919	1158 „	„
„ 1915	1196 „	„	„ 1920	1300 „	„

Setzt man die Zahl für das letzte Vorkriegsjahr 1913 zu 100% ein, so ergibt sich für die Veränderung der Produktion folgendes Bild:

Jahr 1912	93%	Jahr 1915	89%	Jahr 1918	99%
„ 1913	100%	„ 1916	97%	„ 1919	86%
„ 1914	90%	„ 1917	100%	„ 1920	97%

Der Anteil der Vereinigten Staaten von Nordamerika an der Gesamtproduktion ist von 37,9% im Jahre 1911 auf 45,1% im Jahre 1920 (1918: 46,2%) gestiegen. Bezüglich des Anteils der verschiedenen Länder vor dem Kriege verweisen wir auf unsere Statistik in Band LXV, Seite 114 (6. März 1915).

Der 14. Tag für Denkmalpflege in Münster findet in den Tagen vom 21. bis 24. September unter dem Vorsitz von Professor Dr. *A. von Oechelhäuser* (Karlsruhe) statt. Die Tagung soll eröffnet werden durch einen Lichtbilder-Vortrag von Prof. Dr. *Geisberg* Direktor des Landesmuseums der Provinz Westfalen, über „Die baugeschichtliche Entwicklung von Münster". An der ersten Sitzung am 22. September werden sprechen: Prof. Dr.-Ing. *Cornelius Gurlitt* (Dresden) über „Denkmalpflege und Heimatschutz im Volksunterricht", Staatsminister Dr. *Wallraf* (Bonn) über „Industrie und Denkmalpflege", Prof. Dr. *H. Tietze* (Wien) über „Das Verhältnis der Denkmalpflege zum geistigen Leben der Gegenwart", am Abend dieses Tages in einem Lichtbilder-Vortrag Freiherr von *Kerckerinck zur Borg* „Ueber westfälisches Barock". Die zweite Sitzung am