

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 79/80 (1922)
Heft: 12

Artikel: Schifffahrt auf dem Oberrhein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38066>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

alten vergilbten Papiere hinweg ins Gegenwartsleben hinein und darüber hinaus ins andere Land, jenseits von gut und böse.

Ich lernte Salomon Schlatter kennen, als milden Kritiker und als lebendigen Schauer der heimatischen und seelischen Schönheiten aus Vergangenheit und Gegenwart. Es sind viele Jahre darüber hinweggegangen, aber noch vor Jahresfrist schrieb er mir über unsere erste Begegnung: „So baue ich weiter, momentan am Bubenklosterli, und erinnere mich dabei unserer ersten gemeinsamen Arbeit, an unser Klopfen an den alten Klostermauern, um verschundene Gemälde wieder zum Leben zu erwecken, damals — als wir noch jung waren.“ Das war im Jahr 1884. St. Gallen, im März 1922. Dr. A. Hardegger.

Schiffahrt auf dem Oberrhein.¹⁾

Vorbemerkung. In meiner letzten Aeusserung (am 28. Januar d. J., Seite 49) hatte ich mitgeteilt, dass ich, veranlasst durch die in der „National-Zeitung“ erfolgte Verleumdung der „S. B. Z.“, das Central-Comite des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins ersucht habe, feststellen und öffentlich erklären zu wollen, ob und inwieweit das Vereinsorgan durch seine Veröffentlichungen in Behandlung der Rheinfragen gefehlt habe. Nachdem nun diese Untersuchung abgeschlossen ist, können wir die mit Rücksicht auf sie beobachtete Zurückhaltung wieder aufgeben und unsern Lesern berichten, was sich inzwischen ereignet hat. Die Erklärung des C. C., die mir noch nicht bekannt ist, wird so bald wie möglich unter den Vereinsnachrichten erscheinen. C. J.

I.

Die gemeinsame Eingabe des S. I. A. und der G. E. P. an den Bundesrat vom 1. März vorigen Jahres (siehe „S. B. Z.“ vom 26. März 1921) betr. zweckmässige Bestellung von Fachkommissionen, insbesondere der beiden internationalen Rheinkommissionen, hat in jüngster Zeit, nach wiederholtem Anklopfen in Bern, ihren ersten materiellen Erfolg gehabt. Darüber berichteten die Tageszeitungen (z. B. „Der Bund“ vom 16. d. M.) was folgt; die eingeklammerten Ziffern haben wir zur Vereinfachung des anschliessenden Kommentars eingefügt.

„Das eidgenössische Departement des Innern teilt mit:

Die schweizerische Delegation in der Rhein-Zentralkommission hat dieser anlässlich der letzten Session ein Regulierungsprojekt für die Rheinstrecke Basel-Strassburg unterbreitet, das dem von Frankreich vorgelegten Projekt eines schiffbaren Seitenkanals gegenübergestellt wird.

Zahlreiche Techniker, die der wichtigen Frage der Schiffahrt auf der Strecke Basel-Strassburg Interesse entgegenbringen, haben

¹⁾ Vgl. Seiten 11, 24, 49 bis 51 dieses Bandes.

spricht und welches nicht, und wenn Du Dich so intensiv mit der Ausföhrung befassen kannst, dass Du alles nichtentsprechende ausmerzest. — Andernfalls trägt eben die Konstruktion ganz sicher das „Gesicht“ des betreffenden Zimmermanns.

Der Eisenbauer, der in statisch unbestimmten Systemen schwelgt, soll sich überzeugen, dass seine Werkstätte auch im kleinsten Profil kein Loch verbohrt, und dass einwandfrei montiert wird. Mit Güte und viel Verständnis für seine Arbeit muss dem Monteur erklärt werden, warum man dies oder jenes so haben wolle, bzw. müsse, und nicht anders (und dann wendet der noch ein, man werde nächstens das Eisen mit Handschuhen anfassen müssen). Es muss schon ein erfahrener Ingenieur sein, der einen Monteur von einem Pfuscher überzeugen kann, und hat dann dieser noch von „Schönheitsfehlern“ gehört, so sieht er einen Pfuscher höchstens als solchen an. Es soll schon ein Riss in einem Eisenstab als Schönheitsfehler taxiert und mit Kitt verschmiert worden sein.

Im armierten Beton werden Einspannmomente genau berechnet, auf dem Papier die Eisen ganz richtig angeordnet, und doch gibts dünne Decken und sogar Balkone, wo die Armierung einfach auf die Schalung hingelegt und darüber betoniert wird, und ein Capo sagt mir, er hab's immer so gemacht. Er lebt in der Auffassung,

den Wunsch geäussert, von diesem Projekt Kenntnis nehmen und es mit den der schweizerischen Delegation beigegebenen technischen Experten besprechen zu können.

Um diesem Wunsche zu entsprechen, hat das eidgenössische Departement des Innern eine Konferenz der schweizerischen Schiffahrtskommission einberufen, zu der überdies geladen wurden: die Mitglieder und die technischen Experten der schweizerischen Delegation in der Rhein-Zentralkommission, Vertreter des eidgenössischen politischen Departements und des eidgenössischen Eisenbahndepartements, Professoren der Eidgenössischen Technischen Hochschule, die sich speziell mit wasserbautechnischen Fragen befassen, Vertreter des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins (1), der Schiffahrtsverbände, des Handels und der Industrie, sowie einige Techniker von anerkanntem Rufe.

Die Konferenz hat am 13. und 14. März unter dem Vorsitz von Herrn Bundesrat Chuard, Vorsteher des eidgenössischen Departement des Innern, stattgefunden. Die Konferenz wurde durch den Vorsitzenden mit einem Ueberblick über die allgemeine Lage eröffnet; im Anschluss hieran gab der Direktor des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft, Herr Dr. Ing. Mutzner, einen solchen über die technischen Fragen, und alsdann erläuterte Herr Ingenieur O. Bosshardt, Verfasser des Regulierungsprojektes für die Rheinstrecke Basel-Strassburg, eingehend dieses Projekt. Die Teilnehmer an der Konferenz hatten bereits mit der Einladung zu derselben die Pläne und technischen Berichte erhalten, die ihnen eine vorgängige Prüfung und Beurteilung des Projektes gestatteten.

In dem hierauf folgenden eingehenden Meinungs austausch sind verschiedene Aussetzungen gemacht worden, die zum Zwecke der Vervollkommnung des Regulierungsprojektes Beachtung finden werden (2). Dieses Projekt musste innerhalb kürzester Frist ausgearbeitet werden infolge der sich rasch folgenden Sitzungen der Rhein-Zentralkommission (3).

Hieran anschliessend fand eine allgemeine Aussprache über die Rheinschiffahrt und die Projekte, die auf ihre Förderung oberhalb Strassburg abzielen, statt. Sie führte zum Schlusse, dass das Seitenkanalprojekt, wie es gegenwärtig vorgeschlagen ist, das heisst das gleichzeitig der Kraftgewinnung, der Bewässerung und der Schiffahrt dienen soll, die Interessen dieser letztern nicht genügend wahr und ihr auch nicht Verhältnisse schafft, die mit denjenigen des freien Rheines vergleichbar sind (4). Die verschiedenen im Verlaufe der Sitzung von den eingeladenen Technikern geäusserten Ansichten werden durch das eidgenössische Departement des Innern und die Delegation geprüft werden; sie tragen ohne Zweifel zu einer zweckentsprechenden Lösung der für unser Land so wichtigen Frage der freien Schiffahrt zwischen Basel und Strassburg bei“ (5).

Hierzu ist folgendes zu sagen:

Zu (1). Die „Vertreter des S. I. A.“ waren identisch mit den „Professoren der E. T. H.“ und diese Delegation beschränkte sich auf unsere zwei Kollegen Prof. E. Meyer-Peter und Prof. A. Rohn; die E. T. H. als solche war weder eingeladen noch vertreten. Ferner waren zugegen Ingenieur

das Eisen an sich gebe dem Beton ungeahnte Eigenschaften. Und dies geschieht, weil der Ingenieur nicht für „jeden Dreck“ selbst nachsehen könne.

Wir haben selbstverständlich noch Techniker als Mittelglied zwischen Ingenieur und Werkführer, im Holz- und Eisen- und Eisenbetonbau, aber wer anders als der Ingenieur soll für Aufklärung sorgen, dass auch diese seine Voraussetzungen voll erfassen?

Ich möchte wohl einen jungen diplomierten Ingenieur erst als Zimmermann und als Nieter und als Maurer in die Welt schicken; aber da muss er erst seine Lehrzeit machen, und das Leben ist so kurz. — Und mancher diplomierte Ingenieur glaubt gar nicht, dass nach der E. T. H. nun erst seine Lehrzeit beginnt, oder er weiss nicht, was man darunter versteht. Verzeihen wir ihnen „dumme Fragen“ auf Exkursionen; denn viel besser ist's, man stelle solche, als man gehe an der Arbeit verständnislos und hochfahrend vorbei, in der Annahme, „das mache dann der Maurer oder Zimmermann oder Monteur schon!“

Auf dem Ingenieur-Diplom sollte darum in Golddruck stehn:

PFUSCHE NIE!

Bern, 12. März 1921.

E. Stettler, Kontrolling.

H. E. Gruner (Basel) für den Handels- und Industrieverein und Ing. F. Rothpletz in seiner Eigenschaft als Mitglied des Nationalrates. An Stelle des zurückgetretenen ersten schweizerischen Delegierten in der Zentralkommission (Dr. F. Calonder) wohnte sein Nachfolger in diesem Amt Dr. R. Herold (der neue Direktor der Eisenbahnabteilung) der Konferenz bei. Als technische Experten der Delegation wirken bekanntlich Dr. Gelpke, Dr. Mutzner, Dr. Strickler und Ing. O. Bosshardt (Basel), in gewissem Sinne auch der Amtsvorgänger Mutzners, Prof. Dr. L. Collet (Genf); zu den Vertretern der Schifffahrtsverbände dürften zu zählen sein die Herren Dir. Ringwald (Luzern), Dr. Bertschinger (Zürich) und C. Schulthess, Betriebchef-Stellvertreter der S. B. B. in Basel. Somit waren von den etwa 25 Teilnehmern der Konferenz nur vier (Gruner, Meyer, Rohn und Rothpletz) *unabhängige*, d. h. an den bisherigen amtlichen Arbeiten unbeteiligte, erfahrene Bauingenieure von anerkanntem Rufe.

Da die *Verhandlungen der Berner-Konferenz* vom 13./14. März laut *ausdrücklicher* Erklärung des Vorsitzenden *streng vertraulichen* Charakter trugen, sind wir nicht in der Lage darüber zu berichten. Durch groben Vertrauensmissbrauch eines Konferenz-Teilnehmers (der selbstverständlich nicht unter den vier zuletzt genannten Bauingenieuren zu suchen ist), begannen schon am 14. März im Morgenblatt der „National-Zeitung“ völlig tendenziöse Sitzungsberichte zu erscheinen; wir kommen am Schluss auf diese Irreführung der öffentlichen Meinung zurück. Wir unsererseits müssen uns an den Wortlaut obiger amtlicher Erklärung halten, die trotz ihrer Kürze aufschlussreicher ist, als es auf den ersten Blick scheinen mag.

Dem Satz (2) entnehmen wir mit Befriedigung, dass die vorgebrachten Aussetzungen am Regulierungsprojekt „Beachtung finden werden“; dass diese aus dem Kreise der erstmals zugezogenen vier Bauingenieure stammen, erscheint durch den Umstand gegeben, dass die andern Fachvertreter ja schon früher Gelegenheit gehabt hatten, ihre Meinung zu äussern. Dass auch das neue¹⁾ Regulierungsprojekt vom September 1921 noch unvollkommen ist, geht aus dem Satz (3) hervor. Dieser enthält damit auch die Bestätigung dafür, dass unsere in der Kaufleuten-Versammlung vom 18. Januar d. J. geäusserte Vermutung über den Grund der Zurückhaltung hinsichtlich Veröffentlichung des Regulierungsprojektes zutreffend war.²⁾

Hingegen erscheint Satz (4) nicht ganz klar. Zur Beurteilung der Schiffbarkeit des Seitenkanals „wie er jetzt vorgeschlagen ist“ kommt doch wohl nicht mehr das ursprüngliche (von uns am 28. Mai 1921 veröffentlichte) Projekt Kœchlin in Frage, sondern nur das nach Beschluss der Zentralkommission vom 17. Dezember 1921 *gemäss „Resolution“ erweiterte* Projekt (siehe Seite 25 dieses Bandes vom 14. Januar d. J.). Dass die vier Bauingenieure *dieses* Projekt als „die Interessen der Schifffahrt nicht genügend während“ bezeichnet hätten, wie aus Satz (4) hervorgeht, ist nach unserer genauen Kenntnis ihres Standpunktes *vor* der Berner-Konferenz ausgeschlossen. Aber auch die Annahme, sie seien an der Konferenz selbst „eines Bessern“ belehrt worden, ist so unwahrscheinlich, dass wir ernstlich bezweifeln müssen, ob der Sinn, der aus obiger Fassung des Satzes (4) gelesen werden muss, wirklich dem Ergebnis der Konferenz entspricht.

Schliesslich sei als sehr erfreuliches Endergebnis hervorgehoben, dass nach dem Schlusssatz (5) die Äusserungen der zur Konferenz eingeladenen Techniker „ohne Zweifel zu einer zweckentsprechenden Lösung“ der Rheinschiffahrtsfrage beitragen werden. Dass in den durch die „S. B. Z.“ vertretenen Technikerkreisen diese zweckentsprechende

¹⁾ Das erste, um dessen Darstellung wir uns so lange vergeblich bemüht hatten, war vom Dezember 1920 (vgl. Bd. LXXVII, am 18. Juni 1921, Seite 296, Fussnote).

²⁾ Vergl. Seite 49, Spalte rechts in der Mitte (28. Januar 1922). — Vorstehendes war schon gesetzt, als wir, am 20. d. M., vom Amt für Wasserwirtschaft das Regulierungsprojekt vom September 1921 mit der Ermächtigung zur Veröffentlichung erhielten.

Lösung in einem für Schifffahrt und Kraftgewinnung leistungsfähigen Seitenkanal auf der obern Strecke einerseits, und einer von Strassburg aufwärts, soweit wie flussbautechnisch und wirtschaftlich möglich, zu verlängernden Regulierung bzw. Normalisierung andererseits liege, ist in unsern Kreisen schon seit einiger Zeit bekannt. Sie ist unseres Wissens erstmals durch Obering. J. M. Lüchinger (Zürich), und zwar schon im November 1918, formuliert und zu behördlicher Kenntnis gebracht worden. Sollte die Beteiligung unserer vier Kollegen an der Berner-Konferenz *dieser* Erkenntnis auch an massgebender Stelle Bahn gebrochen haben, wovon zwar einstweilen noch nichts verlautet, so wäre das als ein grosser Fortschritt in der *balldigen Verwirklichung* der realen schweizerischen Rheinschiffahrts-Bestrebungen zu begrüssen.

II.

Unabhängig von dieser amtlichen Berner-Konferenz befasste sich am 18. März in Zürich eine Versammlung schweizerischer Fachleute, die der Vorstand des *Schweiz. Wasserwirtschafts-Verbandes* schon vor einiger Zeit einberufen hatte, unter dem Vorsitz seines Präsidenten Herrn Ständerat Dr. O. Wettstein, mit der Rheinfrage. Wir nennen von den Teilnehmern die Ingenieure Archinard (Genf), Dr. Bertschinger (Zürich), Böhi (Rorschach), Bösch (Zürich), Graf (Genf), Gutzwiller (Basel), de Haller (Genf), Härry (Bern), Hilgard (Zürich), Hunziker (Rheinfelden), Lüchinger (Zürich), Nizzola (Baden), Osterwalder (Aarau), Dir. Peter (Zürich), Dir. Ringwald (Luzern), Rohn (Zürich), Ryniker (Zürich), Schätti (Zürich).

In Anbetracht der zahlreichen hervorragenden Persönlichkeiten, die an dieser Tagung teilgenommen und sich geäussert haben, hoffen wir in Bälde über deren Ergebnis berichten zu können.

III.

Die Ereignisse überstürzen sich. Unmittelbar vor Redaktionsschluss kommt uns der Wortlaut einer langen *Interpellation Gelpkes* im gegenwärtig tagenden Nationalrat zu Gesicht. Darin wird gefragt, ob der Bundesrat gewillt sei, an der bisher in der Rheinschiffahrtsfrage verfolgten Politik festzuhalten; der Schlusssatz lautet (nach der „Zürcher Post“ vom 22. d. M.):

„Ist der Bundesrat in Würdigung dieser Umstände in der Lage, die Besorgnisse zu zerstreuen, dass die schweizerische Delegation der internationalen Rheinschiffahrtskommission in ihrer neuen Zusammensetzung über die erforderlichen schiffahrtstechnischen, nautischen und wassertarifischen Kenntnisse nicht verfügen dürfte, um die schweizerischen Interessen in Strassburg wirksam und mit Erfolg zu vertreten?“ —

Es bedarf zu einer solchen Interpellation schon der Unverfrorenheit und Selbstüberhebung des Piloten Gelpke. — Wir fragen: Besass etwa Dr. Calonder diese „nautischen“ und verwandten Spezialkenntnisse in höherem Masse als Dr. Herold (gegen den sich diese Interpellation richtet)? Verfügt vielmehr nicht umgekehrt der neue Delegierte über weit grössere Kenntnisse auf dem hierbei ausserordentlich wichtigen Gebiet des gesamten Verkehrs- und Transportwesens¹⁾ als sein Vorgänger? Sind etwa *diese* Kenntnisse Dr. Herolds und die auf ihnen beruhende *Fähigkeit selbstständigen Urteils* Herrn Gelpke mit seinen ungezählten Millionen Tonnen Zukunftsverkehr unbequem?

Wir hoffen und glauben der Bundesrat werde Gelpke die gebührende Antwort erteilen. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Ausfuhr elektrischer Energie. Die A. G. Motor in Baden stellt das Gesuch um provisorische Erweiterung der Bewilligung Nr. 21, die die Ausfuhr zwischen dem 16. März und dem 15. Oktober von max. 16000 kW nach Frankreich an die Société des Houillères de Ronchamp, an die Compagnie Lorraine d'Electricité in Nancy und an die Forces Electriques Sundgoiviennes in Ferrette gestattet, auf max. 22000 kW für den Sommer 1922. Die maximal auszu-

¹⁾ Hierüber ist Näheres nachzulesen auf Seite 143 letzter Nummer.