

Zur Frage der schweizerischen Binnenschifffahrt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **84 (1966)**

Heft 48

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-69038>

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.

beschrieben werden. Ferner liesse sich (6.12) als Summe der symmetrischen Matrix

$$(6.14) \begin{cases} G'_{xx} = G_{xx} + \lambda (y^2 + a^2 \dot{q}^2), & G'_{xy} = G_{xy} = 0, \\ G'_{yy} = G_{yy} - \lambda (x^2 - a^2 \dot{q}^2), & G'_{xq} = G_{xq}, \\ G'_{q\dot{q}} = G_{q\dot{q}} - \lambda a^2 (x^2 + y^2), & G'_{yq} = G_{yq} \end{cases}$$

und der antimetrischen

$$(6.15) \quad G'_{xy} = -\lambda x \dot{y}, \quad G'_{xq} = -\lambda a^2 x \dot{q}, \quad G'_{yq} = -\lambda a^2 y \dot{q}$$

schreiben, von denen die letzte mit (6.10) vereinigt werden könnte. Das Auftreten der Dämpfungskonstanten λ in (6.15) verbietet aber die Interpretation der zugehörigen Terme als gyroskopische verallgemeinerte Kräfte.

Adresse der Verfasser: Prof. Dr. Christoph Wehrli und Prof. Dr. Hans Ziegler, ETH, 8006 Zürich, Leonhardstrasse 33.

Zur Frage der schweizerischen Binnenschifffahrt

DK 656.62

Am 29. Juli letzten Jahres (SBZ 1965, H. 30, S. 526) hat E. Stambach, dipl. Ing., hier einen Überblick über den damaligen Stand geboten. Die seitherigen Entwicklungen lassen es angebracht erscheinen, heute über den weiteren Verlauf der Dinge zu berichten, wobei wir uns zunächst auf den soeben im Druck erschienenen 46. Jahresbericht der Sektion Ostschweiz des Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes stützen. Er wurde verfasst vom Präsidenten der Sektion, ebenfalls Ing. E. Stambach. Dieser knüpfte seine Betrachtungen an den hier bereits auf S. 526 des letzten Jahrganges charakterisierten Bericht des Bundesrates vom 11. Mai 1965 an. Wir zitieren auszugsweise wörtlich:

«Scharfe und ablehnende Reaktionen gegen diesen Bericht aus allen Landesteilen blieben nicht aus. Vorab wehrten sich die welschen Schiffahrtsfreunde und die Tessiner, aber auch aus der Ostschweiz wurden Stimmen laut, welche den Bericht des Bundesrates zurückwiesen. Auch auf kantonaler Ebene kam die Enttäuschung über die negative Haltung des Bundesrates der Schifffahrt gegenüber einhellig zum Ausdruck. Mit einem gemeinsamen Schreiben vom 9. August 1965 an den Bundesrat protestierten die Kantonsregierungen von Waadt, Genf, Freiburg, Wallis, Neuchâble und Tessin energisch. Auch die Regierung des Kantons Bern teilte der Landesbehörde am 5. Oktober 1965 mit, ihren Bericht nicht anerkennen zu können. Schliesslich erklärten in einem Schreiben vom 3. Februar 1966 die Regierungen der Kantone Glarus, Appenzell AR, Appenzell UR, St. Gallen, Graubünden und Thurgau ihre Solidarität mit den Kantonsbehörden der West- und der Südschweiz. Auch der Kanton Bern schloss sich dieser Kundgebung an. Damit haben sich 12 Kantonsregierungen eindeutig für den Ausbau unserer Wasserstrassen ausgesprochen. Ausserdem bestätigten aber auch die Handelskammern der Kantone Freiburg, Genf, Neuchâble, Waadt, Wallis, Appenzell beider Rhoden, Graubünden, St. Gallen, Thurgau und Tessin, dass der Bundesrätliche Schifffahrtsbericht den zukünftigen wirtschaftlichen Erfordernissen nicht gerecht wird. Es darf nun wohl erwartet werden, dass unsere oberste Behörde sich diesen vielseitigen Voten nicht verschliesst und der weiteren Behandlung der Fragen der Binnenschifffahrt Objektivität zugrunde legt. In diesem Sinne lautet auch eine an der Generalversammlung der Transhelvetica AG am 30. März 1966 in Bern gefasste Resolution.

Die im Verhältnis zu den Baukosten für Bahn und Strasse geringen Aufwendungen zum Ausbau unserer Schifffahrtswege belasten den Steuerzahler weit weniger als bisher die Bahnen und neuerdings die Strassen, so dass die Schifffahrt, wie seit je erkannt, zu den vorteilhaftesten Verkehrsmitteln gehört. Ein Blick ins Ausland sollte die Schifffahrtsgegner mindestens nachdenklich stimmen. Frankreich verzeichnete von 1962 bis 1965 eine Zunahme der auf Binnengewässern transportierten Gütermengen um 30% auf 89 Mio t/Jahr. Gegenwärtig sind dort der Neubau oder Ausbau an folgenden Wasserstrassen im Gange: Mosel, Nord-Kanal (Paris-Schelde), Rhone, Grand Canal d'Alsace, Saône-Chalon und Rhone-Rhein-Kanal. In Deutschland laufen Ausbauten und Verlängerungen der Wasserwege in Norddeutschland und an der Verbindung Rhein-Main-Donau im Aufwand von etwa 3 Mrd. DM. Auch das oberitalienische Wasserstrassennetz vom Adriatischen Meer über das grosse Industriezentrum von Mailand hinaus bis zu den Alpenrardseen ist im Ausbau begriffen. Diese Tendenzen weisen eindrücklich darauf hin, dass die Binnenschifffahrt in allen uns umgebenden Ländern als wirtschaftlich interessantes und notwendiges Transport- und Verkehrsmittel betrachtet wird. Die Erfahrungen in diesen Ländern zeigen auch immer den starken und fördernden Einfluss der Binnenschifffahrt auf die Weiterentwicklung der von ihr berührten Landschaften.

Voraussetzung des Ausbaues unserer Wasserwege ist das Vorhandensein der Stauhaltungen in unseren Flüssen und damit die Er-

stellung von Wasserkraftanlagen. In letzter Zeit hat nun die schweizerische Energiepolitik neue Wege eingeschlagen. Es wird behauptet, dass die Energieerzeugung durch thermische und besonders durch atomare Kraftwerke wesentlich billiger zu stehen komme. Schon werden Stimmen laut, die den Bau von Wasserkraftanlagen für alle Zeiten als unwirtschaftlich bezeichnen. Die vorläufige Einstellung der Bauausführung des Rhein-Kraftwerkes Koblenz wird dabei als charakteristisches Beispiel erwähnt. Gleichzeitig stehen indessen an der Aare die Wasserkraftanlagen Flumenthal mit Regulierwehr als Glied der II. Juragewässerkorrektion und Neu-Bannwil im Bau. Es ist auch an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit eines Werkes sehr eingehend die mit diesem erzeugbare Energiequalität und der Bedarf im Absatzgebiet sowie seine besonderen Gegebenheiten untersucht werden müssen und dass im Wandel der Zeit diese Verhältnisse stark ändern können. Verallgemeinernde Kriterien sind dabei unzulässig. In Notzeiten, bei denen sich unsere Abhängigkeit vom Ausland geltend macht, wird sich zeigen, wie sehr wir auf die allseitige Ausnützung unserer naturgegebenen und unverlierbaren Wasserkraften angewiesen sind.

Von der 1965 in die Schweiz importierten Gütermenge von 22,9 Mio t (3,7% mehr als 1964) liefen 7,34 Mio t (also über 32%) auf dem Wasserweg in den Häfen beider Basel ein. Zusammen mit den Export- und Transitmengen ergibt sich im vergangenen Jahr ein Totalumschlag in den Basler Hafenanlagen von 8,62 Mio t, also 15% mehr als im Jahre 1964. Dies bedeutet einen neuen Rekord. Bemerkenswert ist dabei die Verdoppelung der Exporttonnage (vor allem Maschinen) innert Jahresfrist.

Die nun im dritten Jahr bestehende und seit einem Jahr vollamtlich besetzte Zentralstelle für die schweizerische Binnenschifffahrt hat in ausserordentlich mannigfaltiger Kleinarbeit der Kontakt der verschiedenen Schifffahrtsverbände mit den Behörden geschaffen und befruchtet. Dadurch hat sich die positive Einstellung zur Binnenschifffahrt auch in den politischen Gremien der Kantone und des Bundes verbreitet. Die Zentralstelle hat sich ausserdem mit der Aufstellung eines in die Zukunft weisenden Transportplanes der Schweiz befasst und hinsichtlich der Binnenschifffahrt ein Programm mit folgenden Punkten aufgestellt:

1. Weiterführung der Hoahrheinschifffahrt in einer ersten baulichen Etappe bis zur Aaremündung (Hafen Klingnau).
2. Offenhaltung der Schifffahrtsstrecken Hoahrhein und Aare oberhalb der Aaremündung und Herbeiführung eines Grundsatzentscheides über die Verwirklichung der Binnenschifffahrt auf diesen Strecken im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption auf lange Sicht. Ein solcher Entscheid ist notwendig im Hinblick auf die Landes-, Regional- und Ortsplanung sowie hinsichtlich der weiteren Verkehrsplanung.
3. Förderung der Bauplanung, der Kostenermittlung und der Prüfung der Kostenteilung zwischen Bund und Kantoren sowie der zwischenstaatlichen Verhandlungen.
4. Berücksichtigung berechtigter Anliegen des Gewässer-, Natur- und Heimatschutzes durch die Vorbereitung entsprechender Vorschriften und Verordnungen.

Hinsichtlich der weiteren, mit Zahlen belegten Einzelheiten verweisen wir auf den 46. Jahresbericht, erhältlich bei der Geschäftsstelle, 8044 Zürich, Voltastrasse 69, Tel. (051) 47 00 36.

*

Am 15. Oktober 1966 hielt der Nordostschweiz. Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee in Herisau die Jahresversammlung ab. In seiner Eröffnungsansprache konnte der Präsident, Nationalrat

A. Abegg, Kreuzlingen, feststellen, dass nach dem Erscheinen des bundesrätlichen Schiffsverkehrsberichtes im Mai 1965 auch das laufende Jahr weitere wichtige Entscheidungen gebracht habe. Im Gegensatz zum fehlenden Gesamtverkehrskonzept in der Schweiz hat das Land Baden-Württemberg kürzlich einen Generalverkehrsplan 1965 veröffentlicht, mit welchem Ausbau und Förderung der Verkehrsträger der Schiene, der Strassen und der Wasserwege koordiniert werden sollen, um dadurch eine ausgeglichene Wirtschaftsstruktur der einzelnen Landesteile sicherzustellen. Unser nördlicher Nachbar ist am Ausbau des Hochrheins, vorerst bis in den Raum Waldshut, interessiert. Auch besteht eine Bereitschaft zu Verhandlungen mit der Schweiz und Österreich über den Gesamtausbau von Waldshut bis zum Bodensee in einer zweiten Etappe. Die ständerätliche Kommission zur Vorbereitung des bundesrätlichen Schiffsverkehrsberichtes konnte sich den Schlussfolgerungen dieses Berichtes nicht anschliessen und hat einen Zusatzbericht verlangt, der von einem Expertenkollegium begutachtet wird. Bedeutsam ist die Tatsache, dass mit der Inbetriebnahme der Schiffslöschanlage der neuen Klingentalmühle in Kaiseraugst der Kanton Aargau neben den beiden Basel zum dritten Rheinschiffahrtskanton geworden ist. Ferner wird für den Bodensee eine Reinhaltungsplanung ausgearbeitet.

Der Versammlung schloss sich ein öffentlicher Vortrag von Nationalrat A. Breitenmoser, Basel, an, der *aktuelle Probleme der Rheinschiffahrt im Blickfeld einer kommenden schweizerischen Binnenschiffahrt* behandelte. Er wies einleitend auf die technischen und betriebswirtschaftlichen Eigenarten der Rheinschiffahrt hin, nämlich die Begrenzung des Frachtenmarktes durch geographische Gegebenheiten, das zeitliche Zusammenfallen von Produktion und Absatz und die starke Abhängigkeit von der Natur. Diese stehen den Gesetzmässigkeiten der freien Wirtschaft entgegen. Der Rhein ist der weitaus verkehrsreichste Strom Europas. Seit dem Jahre 1938 stieg der Verkehr von 90 Mio t auf 153 Mio t im Jahre 1965. Die prozentuale Ausdehnung der Rheinflotte war in den letzten Jahren grösser als die Zunahme der Gütermenge (49% gegenüber 37% von 1956 bis 1964). Eine weitere bauliche Massnahme zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit stellt die Vertiefung des Rheines in seiner Gebirgsstrecke zwischen St. Goar und Neuburgweier um 40 cm dar. Die Schweiz bekundet ihr Interesse an diesem Ausbau mit der Gewährung eines Darlehens von 30 Mio Fr.

Trotz allem muss die momentane Ertragslage der Rheinschiffahrt als unerfreulich bezeichnet werden. Die Ursachen liegen teils in der übermässig grossen Flottenkapazität, teils in der Konkurrenzierung durch die Deutsche Bundesbahn – beides Faktoren, welche auf die Frachten drücken – wie in der allgemeinen Unsicherheit über die Verkehrspolitik der EWG. Ausserdem erwächst aus der Errichtung von Raffinerien und Rohrleitungen ein weiterer Rückgang von Transporten flüssiger Brennstoffe. Diese Schwierigkeiten will die Rheinschiffahrt durch Selbsthilfe überwinden. In erster Linie wird an weitere Rationalisierungsmassnahmen gedacht. Über die Echtheit der Frachten der Deutschen Bundesbahn ist eine Untersuchung durchgeführt worden, auf deren Grund eine Erhöhung der Bahnfrachten angeordnet worden ist. Der am 16. September 1966 zwischen Bonn und dem Lande Bayern abgeschlossene Vorvertrag für den Ausbau der letzten Strecke der durchgehenden Verbindung von der Nordsee zum Schwarzen Meer über den Rhein-Main-Donau-Kanal zeugt für die steigende Bedeutung der Binnenschiffahrt in allen europäischen Ländern.

In diesem Rahmen muss die Schweiz alle Anstrengungen unternehmen, dass unser Land nicht umfahren wird. Die Verkehrspolitik ist deshalb international zu gestalten. Während der Ausbau von Bahn und Strasse zu modernen Verkehrsträgern in vollem Gange ist, stösst die Frage der Ausdehnung der Binnengewässerstrassen auf Widerstand. Die Basler Rheinschiffahrtskreise stimmen den Projekten für eine Weiterführung der Rheinschiffahrt auf dem Hochrhein und der Aare zu. EWG und Europäische Transportministerkonferenz bezeichnen den Hochrhinausbau als Wasserverbindung von europäischem Interesse. Grosse Schiffsverkehrsprojekte müssen, meinte der Referent abschliessend, wirtschaftlich und gut demokratisch erdauert und technisch stets auf den neuesten Stand gebracht werden. Dabei sind die gesamtschweizerischen Möglichkeiten zu prüfen, um den Anschein der Bevorzugung einer Landesgegend auszuschliessen.

Die Jahresversammlung schloss mit einer Besichtigung der AG Ausrüstwerke Steig in Herisau. – Zur Orientierung über die Entwicklungen in der Hochrhinschiffahrtsfrage sei auf die vierteljährlich erscheinende Veröffentlichung «Der Hochrhein» verwiesen, welche vom Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen (Poststrasse 18, Tel. 071 / 22 29 84) herausgegeben wird.

Nekrologe

† **Gisbert Meyer**, dipl. Arch. SIA/BSA, GEP, von Obersiggental AG, geboren 1902, ETH 1920 bis 1924, ist im Juli 1966 nach längerem Leiden, aber doch unerwartet rasch, seiner Familie und seinen Freunden entrissen worden. Sein Tod hinterlässt bei allen, die ihn näher kannten, eine empfindliche Leere. In einer bisweilen rauhen Schale verbarg sich eine verletzte, hochempfindliche Natur, die um die Bedingtheit und Grösse allen menschlichen Strebens wusste. Bescheiden, aber hartnäckig in der Verfolgung eines als richtig erkannten Zieles, begeisterungsfähig für die gefährdeten Güter unserer Kultur, war er nicht der Mann des Kompromisses. Er wusste es sich nicht leicht zu machen und nahm den Schritt, der ihm vorgezeichnet war, aus Herkunft und Bildung.

Als Schüler von Karl Moser hatte er in den zwanziger Jahren entscheidende Eindrücke geholt bei Le Corbusier und in der Avantgarde Berlins. Nach einigen Jahren als Mitarbeiter auf verschiedenen Büros hat er sich 1929 in Luzern selbständig gemacht. Die Begegnung mit Otto Salvisberg im Zusammenhang mit dem Bau des Frauenspitals Aarau, der dem jungen Architekten anvertraut wurde, hat sein Berufsbild wesentlich gefestigt. Die Lust zum Bauen, die so stark und unakademisch aus der Natur Salvisberg strahlte, hat sich ihm mitgeteilt und ihn wohl über manche Enttäuschung hinweggetragen.

Gisbert Meyer hat schon früh an vielen Wettbewerben erfolgreich teilgenommen (u.a. Frauenspital Aarau, Kunsthau Aarau, Spitalbauten Olten und Chur, Antoniuskirche Tribtschen, Seminar Hitzkirch und noch in allerletzter Zeit: das Schulhaus Dierikon). Noch in der Zeit seiner Erkrankung hatte er den Aufruf zur Bewerbung nicht unbeantwortet gelassen und Freude geschöpft aus der Möglichkeit, sich zu messen. Als kompromisslose Natur fühlte er sich wohl in der Sphäre der freien Bewerbung und des unbeschwerten Gesalters. Als Planungsfachmann und als Architekt und Realisator konkreter Bauaufgaben verschiedensten Charakters hat er eine eindruckliche Festigkeit und ein unbeirrbares Bewusstsein hoher Verpflichtung an den Tag gelegt.

Die Erschütterungen zweier Weltkriege, die die Kontinuität so sehr unterbrechen, sind auch an seinem Weg nicht spurlos vorübergegangen. Die erzwungene Beschränkung in der beruflichen Aktivität in den besten Jahren seines Lebens hat er schmerzhaft empfunden. Die Wandlungen des Berufsbildes in bewegter Zeit haben auch ihn immer wieder aufgerufen, Mass und Verantwortung neu zu überdenken und das aus intakter Zeit übernommene Berufsethos in der Zeit gewaltiger Umschichtungen schöpferisch zu assimilieren. Wir verlieren in Gisbert Meyer einen Kollegen und Freund, dessen lautere Baugesinnung und menschliche Offenheit uns beispielhaft und unvergessen bleiben wird.

Eduard Renggli

Der SIA meldet den Tod seiner folgenden Mitglieder:

† **Emil Rüetschi**, geboren 1885, Architekt in Bern.

† **Johann Martin Meiler**, geboren 1889, Architekt in Chur.

Mitteilungen

Eidg. Technische Hochschule. Als Überraschung brachte der ETH-Tag dieses Jahres (am 12. November) die Auszeichnung des Rektors mit einer Amtskette, die ihm vom Präsidenten der GEP, *Raoul Casella*, dipl. Arch. in Lugano, als Geschenk der GEP überlegt wurde. Wir kommen demnächst hierauf zurück und begnügen uns für heute mit der Bekanntgabe der drei Ehrendoktorate, die der Rektor, Prof. Dr. *Hans Leibundgut*, verlieh: auf Antrag der Abteilung für Maschineningenieurwesen an Prof. Dr. *Charles Stark Draper* vom MIT in Cambridge, Mass., USA, «in Anerkennung seiner bahnbrechenden Entwicklungen von Kreiselinstrumenten und seiner Verdienste um die wissenschaftliche Ingenieurausbildung»; auf Antrag der Abteilung für Chemie an Prof. Dr. *Placidus A. Plattner*, Mitglied der Generaldirektion der F. Hoffmann-La Roche & Co AG, Basel, «in Anerkennung seiner Verdienste um die akademische und



GISBERT MEYER

Dipl. Arch.

1902

1966