

Der Stand der schweizerischen Binnenschifffahrtsfrage

Autor(en): **Hautle-Hättenschwiler, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht,
Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **2 (1909-1910)**

Heft 22

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-920260>

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.

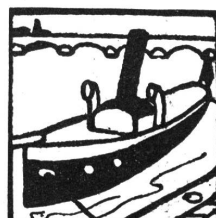
SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFFAHRT . . . ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR. O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL



Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 12.— jährlich, Fr. 6.— halbjährlich
Deutschland Mk. 12.— und 6.—, Österreich Kr. 14.— und 7.—
Inserate 35 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN u. Ing. A. HÄRRY, beide in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Zürcher Post“
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 . . . Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

№ 22

ZÜRICH, 25. August 1910

II. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Der Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage. II. (Schluss.) — Umbau der städtischen Wasserwerke Saint-Clair und Grand-Camp in Lyon. — Hochwassermessungen. — Wasserkraftausnutzung. — Schifffahrt und Kanalbauten. — Zeitschriften-Rundschau. — Verschiedene Mitteilungen.

Der Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage.

Referat von Dr. A. HAUTLE-HÄTTENSCHWILLER, Goldach,
an der Jahresversammlung
der schweizerischen geographisch-kommerziellen Gesellschaften
am 30. Juli 1910 in St. Gallen.

II. (Schluss.)¹⁾

Als günstige Faktoren für die Rhein-Bodenseeschifffahrt können nach dem heutigen Stande der Dinge erwähnt werden:

1. Das alle Erwartungen übertreffende Aufblühen der Schifffahrt bis nach Basel. Vermöge des lange anhaltenden Hochwassers werden zwar dies Jahr zirka 20—30,000 Tonnen weniger umgeschlagen, dagegen sind einzelne Schleppzüge mit 1100 Tonnen Belastung angelangt und werden nächstes Frühjahr 7 bis 9 Kranen total

¹⁾ Berichtigung. Im Referate des Herrn Dr. Hautle über den „Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage“ ist auf Seite 259 der letzten Nummer irrtümlicherweise als Teilnehmerin an der Detailprojektierung der Großschifffahrt Aare-Rhein die Firma „Valette & Cie., Brugg“ genannt; es muss natürlich, wie der aufmerksame Leser bereits berichtet haben wird, heissen: „Wartmann, Vallette & Cie. in Brugg.“

im Betriebe stehen. Eine grosse Hafenanlage ist projektiert und es ist somit die Schweiz wenigstens an einem jedoch am weitaus wichtigsten Punkte direkt mit dem Meere auf dem Wasserwege verbunden.

2. Höchst erfreulich ist es, dass die Regierung von Basel-Stadt und der Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein für die Fortsetzung der Rheinschifffahrt bis in den Bodensee bei jedem Anlasse ebenfalls einsteht und dass Herr Nationalrat Dr. Speiser im Nationalrat die wichtige Erklärung abgegeben hat, dass sich die Stadt Basel und ihre Regierung mit den Bestrebungen unseres Verbandes als solidarisch betrachte.
3. Die Finanzierung der Augst-Wyhler-Großschiffahrtsschleuse mit 12 m Breite und 90 m Länge ist nun definitiv zustande gekommen. Das Gründungsfest dazu wird gefeiert, wenn eine grosse Versammlung unseres Verbandes im nächsten Frühjahr die Durchschleusung dieser Anlage gebührend begehen kann. Die Schweiz hat für diesen denkwürdigen Grundstein der schweizerischen Binnenschifffahrt unter Mitwirkung vom Bund und sieben Verbandskantonen mit 300,000 Franken und dem wesentlichen Teil der Unterhaltungskosten weit mehr geleistet, als von ihr in der Zukunft verlangt werden darf. Sie tat es in einer Notlage des Augst-Wyhler-Werkes, da der Bau dieser Schleuse nicht mehr verschoben werden konnte. Aber sie hat damit ihren weiten und richtigen Blick in die Zukunft dokumentiert.
4. An die Kosten der kompletten Detailprojektierung und wirtschaftlichen Begutachtung der

Rhein-Bodenseeschifffahrt im Betrage von mindestens 100,000 Franken besitzt der Verband 62,000 Franken. Über das Projektierungsverfahren besteht noch die zurzeit bei der Grossherzoglich Badischen Regierung anhängige Differenz, dass Baden die gesamte Projektierung einer Weltkonkurrenz unterstellen will, während die schweizerischen Behörden und unser Verband davon die ausschliesslich auf Schweizerboden liegenden Teile am Rheinfluss und bei Schaffhausen ausnehmen wollen.

5. Wie sich der schweizerische Bundesrat zu unserer Eingabe mit dem Gesuch, die Schweiz möchte in Verbindung mit Österreich und den Niederlanden die Aufnahme von Österreich und der Schweiz unter die Vertragskontrahenten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt anstreben und zur Frage der Einführung von Abgaben auf dem Rhein Stellung nehmen, verhalten wird, ist uns zwar noch unbekannt, doch ist immerhin erfreulich, dass unter den deutschen Bundesstaaten für die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel, die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee und die Bodensee-Abflussregulierung eine grundsätzliche Einigung dahingehend zustande gekommen ist, dass die für diese Bauten notwendigen Gelder von den Uferstaaten unter dem Vorbehalt der Rückzahlung aus der Stromkasse vorgeschossen werden sollen, aber nur unter der Bedingung, dass auch die Schweiz und Österreich die in ihren Interessen entsprechenden Beiträge in irgend einer Form dazu leisten. Für die Strecke Strassburg-Bodensee sollen ein eigener Zweckverband mit einer eigenen Stromkasse errichtet werden. Die Strecke Strassburg-Basel soll abgabepflichtig, die Strecke Basel-Bodensee, sowie der gesamte Transit nach der Schweiz und nach Österreich abgabefrei bleiben. Für die Strecke Basel-Bodensee hat man das Übereinkommen zwischen Baden und Aargau schon 1808, wonach in bezug auf die Rheinschiffahrt die Bewohner beider Rheinufer völlig gleiche Rechte haben sollen, und ferner den Vertrag zwischen der Schweiz und Baden vom 10. Mai 1879 über den Wasserverkehr auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel, wonach die gebührenfreie Schifffahrt auf dieser Strecke jedermann freisteht, als massgebend betrachtet.

In der Abgabenfrage werden wir die Stellungnahme unserer obersten Behörden abwarten. Dagegen dürfte eine diplomatische Aktion der Schweiz in dieser Angelegenheit an der Zeit sein. Die „Sächsische Industrie“, das Hauptorgan des Verbandes sächsischer Industrieller, hat erst vor wenigen Tagen von der deutschen Reichsregie-

rung Garantien für sich dagegen verlangt, dass der Verfasser der Gesetzesentwürfe über die Abgaben im preussischen Arbeitsministerium in einem früheren Entwurfe gar keine Bedenken getragen habe, die Durchfuhr von Gütern auf dem Rhein von und nach Österreich und der Schweiz von Abgaben zu befreien. Übrigens hat auch das rührige Vorarlberger Landeskomitee bei der Kaiserlich Österreichischen Regierung ein gemeinsames Vorgehen in allen diesen Fragen mit der Schweiz und den Niederlanden verlangt und es sind ihm in Wien zusagende Bescheide geworden.

6. Zur Propaganda für unsere Bestrebungen verkaufen wir durch die Verlagsbuchhandlung von Rascher & Cie. in Zürich:
- a) Die Broschüre Gelpke (Fr. 1.—), den Übersichtsplan (Fr. 2.—) und das gesamte Planmaterial (Fr. —.—) der Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Rheins.
 - b) Eine zentraleuropäische Wasserstrassenkarte (Fr. 1.—).
 - c) Ein zirka 420 Druckseiten umfassendes Werk von Ingenieur A. Härry, dem Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verbandes über die historische Entwicklung des schweizerischen Verkehrsweges, insbesondere des Transits und der Flußschifffahrt.
- Die erste Lieferung mit dem gesamten Inhaltsverzeichnis wird an unserer Generalversammlung vom 11. September zur Subskription aufliegen. Es ist eine Arbeit, die durch ihr reichhaltiges archivales Material ihre Gründlichkeit, die Übersichtlichkeit der Disposition und die fließende, klare Darstellung bei dem gänzlichen Mangel eines ähnlichen Werkes für die Schweiz von ganz hervorragendem Einflusse sein und bleiben wird.
- d) Eine Zürcherdissertation über die schweizerische Binnenschifffahrt, ihre wirtschaftliche, finanzpolitische und rechtliche Bedeutung wird ebenfalls auf den Anfang des Jahres 1911 im Druck erscheinen. Das Manuskript befindet sich bereits bei der Fakultät in Zirkulation.
 - e) Das Rhein-Industrie-Kartenwerk, von dem die ersten Lieferungen ebenfalls an unserer Generalversammlung aufliegen, wird bis zum Bodensee fortgesetzt werden.

Wenn somit unsere Bestrebungen im kurzen Verlaufe ihrer Lebensdauer schon manchen Fortschritt errungen haben, so steht ihnen in unserem Lande doch noch ein gewaltiger Wall an mangelndem Verständnis, an Passivität und an übertriebener unnötiger Angst für die Rentabilität der Bundesbahnen gegenüber. Die Geschichte wird es einst nicht begreifen, dass die sämtlichen grossen politischen Parteien des Landes sich nicht an erster Stelle der schweizerischen

Binnenschifffahrt annehmen und sie wird auch den Mangel der wichtigen Erkenntnis von den sozialen Parteien nicht begreifen, dass den grossen sozialen Forderungen und Fortschritten zurzeit die allgemeine wirtschaftliche Hebung von Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft um so notwendiger vorausgehen muss, als sich unser Land aus einer fast unerträglichen schutzzöllnerischen Umklammerung nur durch gegenseitig konkurrierende direkte Wasserstrassenverbindungen mit den Meereshäfen verschiedener Länder erlösen kann, worauf dann allerdings unserem Lande in Verbindung mit der Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte eine ausserordentlich segensvolle Zukunft erwachsen kann.

ad III. Was der Sprechende als eigentliches Thema für das heutige Referat studiert hatte, war auf wissenschaftliche Feststellung begründete Beleuchtung der erst vor kurzem vom Internationalen Eisenbahnkongressverband in Bern über das Verhältnis der Binnenschifffahrt zu den Eisenbahnen aufgestellten Thesen in ihrer Nutzenanwendung auf die Schweiz.

Anstatt mehreren sei aber heute nur die eine Konsequenz aus diesen Thesen, denen auch die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen zugestimmt hat, festgestellt, dass nach Massgabe derselben in der Schweiz die Bahnen mit der Schifffahrt zusammenarbeiten sollen.

Wenn auf den schweizerischen Wasserstrassen mit einer Leistungsfähigkeit für den Transport von 600-Tonnen-Schiffen derart die Konkurrenz eintreten wird, dass die Schifffahrt niedrigere Frachten aufweist, so bildet sie einerseits einen ganz unberechenbaren gewaltigen Verkehrszubringer, und andererseits sichert sie das schweizerische Staatsbahnnetz auf unumgehbar und unzerstörbaren Wegen vor der nicht geringen Gefahr der Umgehung der Schweiz mit dem internationalen Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr. Ein Beispiel allein statt mehrerer dürfte hier genügen. Grossbritannien liefert 4,5 Mill. Tonnen Kohlen nach Italien und Deutschland nicht einmal 7% des Gesamtbedarfes. Mit der Rhein-Bodenseeschifffahrt und Ostalpenbahn aber kann die englische Kohle durch die deutsche verdrängt werden. Den Zwischenverkehr über alle drei Alpenübergänge hat die Schweiz. Der Verkehr nach Norden geht der Schweizerischen Bundesbahn so wie so am Rhein verloren. Zwischen der nordschweizerischen und der tessinisch-italienischen Schifffahrt einerseits und der Schweizerischen Bundesbahn andererseits bildet sich ähnlich wie in Russland eine Interessengemeinschaft. Für alle diese Fälle nun stellt aber der Eisenbahnkongress im Einverständnis mit der Schweizerischen Bundesbahn selbst aus der ganzen Sachhandlung die zusammengefasste Forderung auf, dass die Bahnen in allen diesen Fällen mit der Binnenschifffahrt zusammenarbeiten soll. Die Schweizerische Bundesbahn wird sich diesen Schlussfolgerungen logischerweise nicht entziehen können. Man denke

sich doch nur die Konzentration des Verkehrs, die Konzentration von Handel und Gewerbe, die Anhäufung von Lagern der verschiedensten Art, die Verbilligung der Rohstoffe, Lebensmittel, die Erschliessung neuer Absatzgebiete, die Ansiedelung der vielen Hilfsindustrien in der Schweiz, wenn diese mit vier Meeren verbunden und sie sich im Mittelpunkte eines grossen durchgehenden kontinentalen Wasserstrassennetzes befindet. Was für Vorteile erwachsen dadurch nur der einseitig industrialisierten Ostschweiz!

Ich meine aber, wir müssen den Blick noch weiter richten. Der enge Zusammenschluss Europas durch einen intensiven inneren Verkehr wird immer mehr eine dringend notwendige Folge der künftigen Gestaltung der Weltwirtschaft. Die Abhängigkeit Europas vom wirtschaftlichen Markte Amerikas ist heute schon eine bedenkliche. Weitere Verschiebungen in der Weltwirtschaft, deren Tragweite für uns wir heute kaum ahnen, werden aber erst einmal eintreten, wenn der Bahn- und Wasserverkehr ins Innere von Afrika, Asien, Australien, Russland usw. in einem solchen Umfange eingetreten ist, dass die Produktion dieser Länder in spürbarer Masse auf die Bühne des Weltmarktes tritt.

Wie wenig Grund der Bund und seine Bahnen haben würden, die schweizerische Binnenschifffahrt, ihre natürliche Tochter und Schwester beständig stiefmütterlich zu behandeln, dürfte folgende erst zirka sieben Dezennien zurückliegende wahre Geschichte zeigen. Als die Nürnberg-Fürther-Ludwigsbahn gebaut werden sollte, hat die Regierung zwei Aktien zu 100 Fl. gezeichnet, General Aster, die erste Autorität Preussens im Pionierwesen und der Postmeister Nagler stunden ihr voll Feindschaft und Misstrauen gegenüber, und der bayrische Obermedizinalrat hat die Nichtgenehmigung der Bahn bei König Ludwig II. mit den Worten begutachtet: „Der Dampfbetrieb wird bei den Reisenden wie bei den Zuschauenden unfehlbar schwere Gehirnerkrankungen erzeugen, und damit wenigstens die Zuschauer Schutzfäden, mögen die Bahnkörper mit einem hohen Bretterzaune umgeben werden.“



Umbau der städtischen Wasserwerke Saint-Clair und Grand-Camp in Lyon.

Der vermehrte Wasserbedarf zwang die Verwaltung der städtischen Wasserwerke Lyon, die bestehenden zum Teil veralteten Anlagen Saint-Clair und Grand-Camp umzubauen.

Der billige Bezug elektrischer Energie von dem nahegelegenen hydraulischen Kraftwerke der „Société Grenobloise de Force et Lumière“ führte zur Aufstellung von Hochdruck-Zentrifugalpumpen, nachdem mehrere derartige Anlagen in Deutschland und der Schweiz sich seit Jahren bewährt haben.