Internationale Vereinigung für Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee : Generalversammlung vom 10. Mai in Schaffhausen

Objekttyp: **Group**

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

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

Heft 16

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT

OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT .·. ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFAHRT 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 „Züricher Post"
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 .·. .·. Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

№ 16 ZÜRICH, 25. Mai 1910 II. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Internationale Vereinigung für Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee. — Ausbau der Kanalisation des rechten Ufers und Einführung der Schwemmkanalisation in Zürich. — Neue Konstruktionstypen von Staumauern und Staudämmen. — Die Rentabilität des Ausbaues der österreichischen Alpenwasserkräfte im Hinblick auf die geplante Besteuerung. — Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband. — Wasserkraftausnutzung. — Schiffahrt und Kanalbauten. — Wasserwirtschaftliche Literatur. — Zeitschriften-Rundschau. — Geschäftliche Notizen.

Internationale Vereinigung für Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee.

Generalversammlung vom 10. Mai in Schaffhausen.

Hy. Ein Beweis dafür, wie mächtig bereits der Rheinschiffahrtsgedanke in weite Kreise der Bevölkerung der Bodenseeuferstaaten gedrungen ist, war die imposante Tagung der Internationalen Schiffahrts-Vereinigung vom 10. Mai 1910 in Schaffhausen, der alten Rhein- und Schifferstadt.

An zweihundert Mann, Vertreter von Städten, Korporationen, Handelskammern, Regierungen aller Staaten waren im „Imthurneum" versammelt, um die Berichte über die Tätigkeit der Internationalen Vereinigung und ihres Gliedes, des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee entgegenzunehmen.

Der Präsident des zuerst genannten Verbandes, Kommerzienrat Stromeyer in Konstanz, konnte mit Genugtuung konstatieren, dass das Ziel des Verbandes nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten merklich an Sympathien gewonnen habe. Vom Arbeitsprogramm für die Projektierungsarbeiten ist bis jetzt der generelle Bericht des Herrn Ingenieur Gelpke erschienen, ferner hat sich die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen mit der Frage der Schiffbarmachung des Rheins bis Konstanz befasst und ihre Möglichkeit grungsätzlich bejaht. Sie schätzt, wie Gelpke, den Kostenaufwand auf 60 Millionen Franken. Nachträglich ist von der badischen Regierung ein internationaler Wettbewerb verlangt worden, der 150,000 Franken kosten würde und damit die vorgesehene Kostensumme um 50,000 Franken übersteigt.

Die schweizerischen Behörden wollen diesen internationalen Wettbewerb nur für die Bodenseeabflussregulierung akzeptieren, verlangen aber für die Strecke auf Schaffhauser Gebiet und am Rheinfall, dass diese Arbeiten gemäss dem Aktionsprogramm den bereits beauftragten Firmen verbleiben sollen. Zum Zwecke der Verständigung in dieser Frage ist ein Sonderausschuss eingesetzt worden, dem alle drei Schiffahrtsverbände angehören.

Für die Projektierungsarbeiten sind in den deutschen Bodenseestaaten bereits 37,000 Mark gesammelt worden. Während aber der schweizerische Bundesrat bereits einen Beitrag an die Arbeiten gewährt hat, steht die badische Regierung der ganzen Frage noch skeptisch gegenüber. Sie will nur dann einen Beitrag leisten, wenn von Seiten der Schweiz die Bürgschaft vorliege, dass der Ausbau des Rheins zur Wasserstrasse bis Konstanz fortgesetzt werde und nicht etwa in Basel liegen bleibe. Sie verlangt ausserdem, wie erwähnt, den internationalen Wettbewerb sowie gleich hohe Beitragsleistung der Schweiz.

Herr Stromeyer kam auch auf die Schiffahrtsabgaben zu sprechen, welche Frage durch die Bemühungen der badischen Regierung einen guten Ausgang genommen hat, indem für den Rhein von Basel bis Konstanz keine Abgaben erhoben werden sollen, was schon wegen der Internationalität des Stromes geboten erscheint. Die deutschen Staaten werden die Kosten der Regulierung dem Zweckverband vorschiessen, der sie dann zurückzuerstatten hat. Voraussetzung ist aber die Beteiligung der Schweiz und Österreichs an der Regulierung. Auch eine Staffelung der Schiffahrtsabgaben hat man zugestanden.

Die erste Etappe im Kampf um die Rheinschiffahrt, die Schleuse des Kraftwerkes Augst-Wyhlen, darf als überwunden gelten. Die kleine Schiffschleuse hätte 400,000 Franken gekostet, die Mehrkosten einer grossen Schleuse von 70 m Länge betragen 300,000 Franken. Diese sind nach den Beschlüssen der Berner Konferenz vom 15. Dezember 1909 ganz von der Schweiz aufgebracht worden. Nachträglich verlangte die Internationale Vereinigung einen Ausbau der Schleuse auf 90 m Länge. Die Mehrkosten von 80,000 Franken müssen gemäss den Beschlüssen der Berner Konferenz von deutscher Seite aufgebracht werden. Die badische Regierung hat kategorisch jeden Beitrag an die Schleuse von Augst-Wyhlen abgelehnt, sodass also die Schweiz den weitaus grössten Teil der Kosten trägt. Mit der Erstellung der Augster Schleuse sind neue 20 km der Rheinschiffahrt erschlossen.

Der Redner schliesst, indem er darauf hinweist, dass die Schweiz Baden dank dem industriellen Geist ihrer Bewohner wirtschaftlich weit überlegen sei. Ein Fünftel der gesamten deutschen Ausfuhr fällt auf die Richtung nach der Schweiz, und es hat Deutschland ein grosses Interesse daran, dass der Verkehr nach Italien auf der Rheinstrasse verbleibe.

Der rührige Präsident des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes, Dr. A. Hautle (Goldach), ergänzte die Ausführungen des Vorredners in mehreren Punkten. Mit dem neugegründeten Vorarlberger Landeskomitee sollte man in der Schweiz dahin streben, in die Reihe der Vertragsstaaten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu gelangen, wo Baden schon acht Stimmen besitzt. Hier wäre der Boden, auf dem die internationalen Fragen gemeinsam diskutiert werden könnten. Auch der Nordostschweizerische Verband konstatiert eine stets zunehmende Popularität und ein Wachsen der Sympathie für dessen Ziele. Besonders zu erwähnen ist der neugegründete Schweizerische Wasserwirtschaftsverband, welcher das Studium der Schiffahrt ebenfalls in sein Programm aufgenommen hat.

Damit war der geschäftliche Teil erledigt und es erfolgte das Referat von Dr. Kehm, Ulm, über „Württembergische Binnenschiffahrtspläne".

Es existieren drei für Württemberg wichtige Schiffahrtspläne.

1. Die Kanalisierung des Neckars von Mannheim nach Esslingen im Kostenvoranschlage von 42 Millionen Mark.
2. Neckar-Donaukanal von Neckarems bis Lauingen. Kosten 112 Millionen Mark.
3. Die direkte Verbindung des Bodensees mit der Donau (Ulm-Bodensee). 80 Millionen Mark.

Württemberg würde durch diese Projekte an die Rheinlinie angeschlossen und käme in den Besitz einer Wasserstrasse von Amsterdam bis Sulina.

Zum Schlusse sprach noch Ingenieur G. Autran über die technischen Vorarbeiten für die Schiffahrtsstrasse Rhone-Genfersee-Aare. Die Rhone ist gegenwärtig auf 504 km Länge der mittleren und Rheinschiffahrt erschlossen. 36 km sind nicht schiffbar. Auf Genfergebiet ist die Anlage von vier Rhone-Schleusen, sowie ein schiffbarer Kanal durch oder um die Stadt Genf notwendig, wofür vier Projekte aufgestellt worden sind, welche zurzeit einer Expertise unterliegen. Der Kanal von Entreroches, zwischen Genfer- und Neuenburgersee, würde 37,4 km lang werden mit neun Schleusen. Von der Aare sind 40 km schiffbar, 82 km müssen schiffbar gemacht werden. Die Kosten der Gesamtprojektierung betragen 104,000 Franken. Das Studium der Rhonesektion ist vollendet, die übrigen Studien sind im Gang. Die Schiffahrtsstrasse Chancy-Koblenz wird nur dann verwirklicht werden können, wenn Basel-Bodensee gesichert ist.

Auf die Verhandlungen folgte ein Bankett und eine Rheinfahrt nach Stein. Ohne Zweifel hat die Tagung von Schaffhausen bewiesen, dass in den Schiffahrtsverbänden ernst und zielbewusst für den grossen Zweck gearbeitet wird.

Ausbau der Kanalisation des rechten Ufers und Einführung der Schwemmkanalisation in Zürich.

Unsere kräftig aufstrebende Stadt Zürich steht vor grossen Aufgaben. Die zunehmende Überbauung des rechten Ufers des Sees und der Limmat bis hoch an den Waldsaum des Zürichberges verlangt einen Ausbau des Kanalisationsnetzes. Die dabei zu lösenden Probleme sind deswegen interessant, weil es sich dabei um zwei topographisch grundverschiedene Stadtteile handelt, das Seeufer und den Abhang des Zürichberges, so dass hier die Anwendung eines interessanten gemischten Systems der Kanalisation zur Notwendigkeit wird.