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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 16 (1924)

Heft: 10

Rubrik: Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

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

sparnisse an Zugspersonal infolge der Führung längerer Züge, der raschere Wagenumlauf, die Vorteile, die sich aus dem Wegfall des Rauches in der Form von Ersparnissen bei der Reinigung und am Unterhalt des Materials einstellen, die Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der internationalen Durchgangslinien usw.

Binnenschiffahrt.

Der Verkehr bis Basel litt unter den Folgen der Ruhrbesetzung. Der Umschlag in Basel betrug nur 39,500 t.

Als Bergfahrten kamen nach Basel 27 Schleppzüge mit 54 beladenen Kähnen, wobei 25 Schleppzüge die Bergfahrt mit je zwei Anhangkähnen vornahmen. Der neue Dampfer „Bern" der Schweizer Schleppschiffahrtgenossenschaft brachte sogar einmal drei Kähne mit zusammen 1500 t nach Basel. Die Schleppleistungen wurden demnach gegenüber früher wesentlich verbessert, was in der Hauptsache auf die Inbetriebstellung leistungsfähiger, für die Oberrheinfahrt besonders erbauter flachgehender Seitenraddampfer und geeigneten Kahnmaterials zurückzuführen ist.

An Berggütern wurden insgesamt 25,700 t befördert, nämlich 10,312 t Weizen, 5263 t Kohlen, 2852 t Stückgüter, 1248 t Eisen und Blech, 939 t Kopra, 856 t Benzin, 582 t Hafer, 495 t Tonerde, 481 t Holz, 460 t Gasreinigungsmasse, 333 t Oele, 307 t Wolle, 253 t Phosphat und in kleineren Mengen verschiedene andere Güter, wie Sprit, Mais, Gerste, Soda, Steinplatten, Faßdauben, Röhren, Glukose, Zucker, leere Säcke und Fässer, Talg, Haferflocken, Kaffee, Kartoffelmehl, Maschinen usw. Die Talgüter machten insgesamt 13,800 t aus und setzten sich zusammen aus 5839 t Kondensmilch, 5300 t Zement, 1635 t Kalziumkarbid, 470 t Stückgüter, 222 t Ledermehl, sowie aus Asphalt, Häuten, leeren Fässern und Chemikalien.

Tessinischer Wasserwirtschaftsverband

ASSOCIAZIONE TICINESE DI ECONOMIA DELLE ACQUE

Die schweizerisch-italienischen Binnenschiffahrtspläne. Die im September 1923 gegründete italienisch-schweizerische Kommission für die Förderung der Binnenschiffahrt zwischen beiden Ländern hat am 14. Oktober wiederum getagt und zwar in Lugano unter dem Präsidenten der schweizerischen Delegation, Ing. C. A. Bonzanigo aus Bellinzona. Die Kommission besteht aus je zehn Schweizern und Italienern. Sie nahm die Berichte der Vorsitzenden der beiden Delegationen und diejenigen der technischen und der wirtschaftlichen Kommission entgegen. Darauf folgte eine eingehende Besprechung der Lage, die sich auf dem Gebiete der italienisch-schweizerischen Binnenschiffahrt ergeben hat. Eine Verlangsamung des Tempos in den Verhandlungen wird durch die Schwierigkeit veranlasst, die darin liegt, dass es sich nicht nur um die Schaffung einer Wasserstrasse handelt, sondern dass zugleich auch Bewässerungsprojekte und die Regulierung der Seen (Luganersee und Lago Maggiore) behandelt werden müssen. Mit Nachdruck wurde auf die Bestrebungen anderer Staaten, wie Deutschland und Frankreich, hingewiesen, wo man durch Ausbau der Verkehrswege aus dem schweizerischen Wirtschaftsleben möglichst viel Nutzen ziehen möchte. Mit Rücksicht auf das grosse Interesse, das sowohl die Schweiz als auch Italien an einer Wasserstrassenverbindung vom Lago Maggiore nach dem ligurischen und adriatischen Meere haben, wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Das italienisch-schweizerische Komité für Binnenschiffahrt bestätigt seine feste Ueberzeugung, dass für die Schweiz und für Italien die Schaffung eines grossen internationalen Verkehrsweges, teils zu Wasser, teils per Bahn, vom Rhein zum Vierwaldstättersee und vom Langensee über Mailand bezw. Turin zum adriatischen bezw. zum tyrrhenischen Meere von grosser Bedeutung sei,

beschliesst, die Studien und die Propaganda lebhaft zu fördern, um eine rasche Durchführung des im September 1923 aufgestellten Programmes zu erreichen,

drückt die Hoffnung aus, dass zu Gunsten der italienisch-schweizerischen Binnenschiffahrt bald ebenso rege gearbeitet werde, wie für die Schiffahrtsverbindung der Schweiz mit den Häfen von Marseille und des Nordens, im Geiste des in letzter Zeit abgeschlossenen Schiedsgerichtsvertrages zwischen den beiden befreundeten Ländern."

Zum Schlusse der Tagung wurde von italienischer Seite der Wunsch geäussert, es möchte dem Schöpfer der schweizerischen Binnenschiffahrt, Herrn Nationalrat Dr. R. Gelpke, die volle Sympathie der Versammlung ausgesprochen werden, was die Versammlung auch beschloss.

Schiffahrtsverbände

Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband. Die am 12. Oktober in der Aula der Universität in Neuenburg abgehaltene Generalversammlung des Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes ergab interessante Einblicke in die Frage der zweiten Juragewässer-Korrektion, die in der Diskussion in Verbindung gebracht wurde mit der Schaffung einer Binnenwassertransportstrasse vom Rheine bis an das Südende des Neuenburgersees. In der Versammlung referierten Stadtbaumeister Huser von Biel über die projektierten baulichen Aenderungen der Schleusenanlagen im Hagneckkanal. Die heutige Schleuse, die der Juragewässerkorrektion geopfert werden soll, stand oberhalb der Einmündung der kleinen Thiele in den Hagneckkanal, sodass die Kleinschiffahrt immer noch durch die Thiele einen freien Schiffahrtsweg aus dem See nach der Aare zur Verfügung hatte. Die neue Schleuse mit Kraftwerk wird jedoch unterhalb der Einmündung der Thiele zu liegen kommen, und es ist daher notwendig, das Wehr dieses Kraftwerkes mit einer Schiffahrtsschleuse auszurüsten. Der Vortragende verlangte, dass bei Anlass der Erstellung des neuen Kraftwerkes zugleich auch die Grosschiffahrtsschleuse erstellt werde.

Sodann hielt Ing. Charles Borel aus Genf einen Vortrag über die Juragewässer-Korrektion und die damit zusammenhängende Frage der Schaffung einer Wasserstrasse von Basel nach Yverdon. Der Vortragende hat im Auftrag des Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes eingehende Studien über die wirtschaftliche Seite der künftigen Wasserstrasse gemacht und legt die Früchte seiner Arbeit der Versammlung vor. In der Diskussion weist Savoie-Petitpierre darauf hin, dass die Anwänder des Neuenburgersees schon schwer gelitten haben unter der grossen Amplitüde, d. h. dem grossen Unterschied zwischen den Niederwassern und Hochwassern. Die Schiffahrt und die Juragewässer-Korrektion finden bei der Bevölkerung Beifall, aber eine Tieferlegung des Niederwasserspiegels um weitere 40 cm würde auf starke Opposition stossen. Was die Anwänder wollen, ist einfach eine Verringerung der Amplitüde. Grossrat Müller, Präsident der Kommission für die II. Juragewässer-Korrektion gab die Versicherung ab, dass die Wünsche der Schiffahrtsverbände mit Wohlwollen von der Kommission geprüft werden. Fonjallaz (Yverdon) trat für eine Verbesserung der Abflüsse aus dem Bielersee ein, damit ein besserer Abfluss der Hochwasser aus beiden Seen ermöglicht würde. Die Forderungen der Schiffahrt sollten möglichst eingeschränkt werden, damit die Kosten für die Schiffahrtsanlagen sich verringern und eine Verwirklichung eher möglich wird. Aus diesem Grunde tritt er für die Verwendung des 300 Tonnen-Kahns ein, während für die ganze Wasserstrasse bis nach Yverdon bisher mit dem 600 Tonnen-Kahn gerechnet worden war. Der Präsident Paul Balmer bekämpfte die Forderung auf Verkleinerung des Schiffs-Normaltyps und wies darauf hin, dass auch für die Rhonestrecke von Genf nach Lyon von Seiten der Franzosen der 600 Tonnen-Kahn in Vorschlag gebracht werde. Namens der bernischen Baudirektion wies Ing. Peter (Bern) darauf hin, dass die zweite Juragewässer-Korrektion eine Kompromisslösung sei, wobei Landwirtschaft, Kraftnutzung und Schiffahrt in gleicher Weise berücksichtigt werden. Sehr wahrscheinlich werde man dazu kommen, die tiefen

Seestände etwas höher zu halten. Was die Verwirklichung anbelange, so handle es sich hier um eine Finanzfrage, ob die Schiffahrtseinrichtungen zugleich bei der Ausführung der Korrektion erstellt werden sollen, oder ob man damit warten solle, bis vom Rhein oder von der Rhone der Weg nach dem Meere frei sei. Die Forderungen der Schiffahrtsverbände finden die Unterstützung der Bundesbehörden. Ueber den Bau der Schleuse im Büren-Nidau-Kanal ist zu sagen, dass der Bund nur verpflichtet ist, eine für den heutigen Schiffahrtsbetrieb dimensionierte Schleuse zu erstellen, d. h. also eine solche von einer Länge von 30 m. Für den Verkehr mit 600 Tonnen-Kähnen müsste sie auf 70 m verlängert werden mit einem Mehrkostenbetrag von Fr. 500,000.—. Wer soll aber dieses Kapital aufbringen? Man wird es von Bund und Kanton verlangen, aber es wäre sehr zu wünschen, dass auch die privaten Interessenten mit einem guten Beispiel in der Sache vorgehen und der Regierung einen Betrag dazu offerieren. Bei den bernischen Dekretsbahnen sei man in gleicher Weise vorgegangen.

Die einstimmig angenommene Resolution lautet folgendermassen: „Die Generalversammlung des Rhone-Rheinverbandes vom 12. Oktober 1924 in Neuenburg verlangt und erwartet von den kompetenten Behörden, dass die Schiffahrtsschleuse im Kanal Nidau-Büren gleichzeitig mit der II. Juragewässerkorrektion gebaut wird."

Aus der Tätigkeit des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein. VK. Wir entnehmen dem 19. Jahresbericht des Vereins pro 1923 folgende Angaben: Trotzdem 1923 der Basler Hafenumschlag bedeutend kleiner war als 1922, liegt kein Grund vor, von einem Erlahmen der Rheinschiffahrt nach Basel zu reden, denn das Jahr 1923 brachte Fortschritte in anderer Hinsicht als in bezug auf die Umschlagsmenge, und zwar Fortschritte, die für die Weiterentwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel von grosser Bedeutung sind. In dieser Hinsicht sind die Ausbesserung und wesentliche Erweiterung der Basler Hafenanlagen anzuführen. Als weiterer Fortschritt sind zu buchen die Inbetriebnahme der 5 Millionen Liter fassenden Tankanlage der Lumina A.-G. und die in diesem Jahre zum ersten Male aufgenommenen Oelbeförderungen in Tankschiffen von Rotterdam bis Basel, ferner die Erstellung von Lagerhäusern und einem Getreidesilo in Kleinhüningen, sowie die Aufnahme der Schiffahrt über das elsässische Kanalnetz, wodurch der Basler Rheinhafen nun an das ganze französische Kanalnetz angeschlossen wurde. Als vielversprechend darf aber gewertet werden, dass fast das ganze vorhandene Hafenareal im Gesamtausmass von zirka 80,000 m² an Handels- und Industrie-Unternehmen verpachtet werden konnte. Wenn die Verpachtung dieses Areals in so kurzer Zeit möglich war, so ist dies nicht allein den Erwartungen zuzuschreiben, die man in Bezug auf die Entwicklung der Rheinschiffahrt überhaupt in Interessentenkreisen hegt, sondern auch dem Umstande, dass Verträge zwischen den Bundesbahnen, den Reichsbahnen und dem Kanton Basel-Stadt eine Regelung der Tarife brachten und die Durchfahrt durch den Badischen Bahnhof ermöglichten.

In dieser Entwicklung und Konsolidierung der Schiffahrt nach Basel liegt für den „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein" etwas Beruhigendes, denn er war sich immer wohl bewusst, dass auch er in dieser Sache, in der er in den ersten Jahren eine Flut von Vorurteilen und Zweifeln zu bekämpfen und zu widerlegen hatte, eine gewisse Mitverantwortung trage, da er zum ganzen Unternehmen die erste Initiative ergriffen hatte und jahrelang dessen einzige Triebkraft war.

Der Verein hat nach wie vor der Frage des Ausbaues der Oberrheinstrecke die grösste Aufmerksamkeit zugewendet und unentwegt den Standpunkt vertreten, den der Bundesrat und die Regierung von Baselstadt vor dem Zustandekommen des Strassburger Kompromisses eingenommen haben. Vor allem tritt er energisch für die endliche Anhandnahme der Regulierung ein, da die Verwirklichung der französischen Kraftwerkprojekte noch Jahrzehnte auf sich warten lassen wird. Er hat auch in einer wohlbegründeten Eingabe an den schweizerischen Bundesrat seine Wünsche in bezug auf die Erteilung der Konzession für den Stau des Rheines auf Schweizergebiet und das Kembserwerk festgelegt. Er verlangte die sofortige Anhandnahme der Fahrwasserunterhaltung, die eigentlich durch die Rheinschiffahrtsakte den Uferstaaten vorgeschrieben ist, ferner die Festsetzung einer maximalen Durchflussmenge im Kembserkanal, ein Begehren, dem im Konzessionsentwurf entsprochen wurde; er verlangte ferner den Ausschluss aller Abgaben und Gebühren im künftigen Kembserkanal, die Festsetzung eines Termins für die bauliche Inangriffnahme der Regulierung, den Einbau einer Schiffahrtsschleuse im Kembser Wehr, die aktive Mitwirkung der Schweiz an der Verwaltung und am Betrieb der Schiffahrtseinrichtungen des Seitenkanals sowie die Zusicherung, dass durch die Anhandnahme der Arbeiten die Schiffahrt nicht unterbrochen werde.

Auch mit der Frage der Revision der Rheinschiffahrtsakte, die in der nächsten Zeit viel von sich reden lassen wird, hat sich der Verein eingehend befasst. Er hat auch in dieser Sache seine Wünsche in einer Eingabe an den Bundesrat formuliert. Er bekämpft vor allem eine Ausdehnung der Kompetenzen der Zentralkommission in örtlicher (Basel-Bodensee) und in rechtlicher Beziehung und verlangt eine Umschreibung ihrer Kompetenzen im Rahmen der geltenden Akte. Er plädiert auch hier für die Freiheit von Abgaben und Gebühren in Seitenkanälen, für die Ablehnung eines Schleppmonopols, für die Festhaltung am Prinzip der Einstimmigkeit bei der Fassung von Beschlüssen im Schosse der Zentralkommission u. a. m.

Der Bericht befasst sich auch mit den Bestrebungen zum Anschluss der Schweiz an das oberitalienische Wasserstrassennetz. Der Schiffahrtsverein ist vertreten in der 1923 gegründeten schweizerisch-italienischen ständigen Kommission zur Vorberatung der Schaffung einer Wasserstrasse vom Lago Maggiore nach der Adria. In dieser Kommission wird er sich aber nur so lange vertreten lassen, als sie die Ziele verfolgt, die mit den schweizerischen Interessen zusammengehen. Falls eine Richtung die Oberhand erhalten sollte, welche die Lösung der oberitalienischen Binnenschiffahrtsfragen nicht mehr in Verbindung mit dem Tessinflusse erstrebt, wird sich der Schiffahrtsverein zurückziehen. Er ist der Ansicht, dass die Schiffahrt im natürlichen Strombett des Po den schweizerischen Interessen eher entspricht als ein künstlicher Kanal längs dem Südalpenfuss, weil die Schiffbarmachung des Po billiger ist und eher erreicht werden kann als der künstliche Kanal und letzterer niemals den Charakter einer grossen internationalen Transitwasserstrasse erhalten könnte, wie es beim Po der Fall wäre.

Der Bericht erwähnt auch die vom Verein herausgegebene Zeitschrift „Die Rheinquellen", die jetzt wieder regelmässig jeden Monat erscheinen, sowie seine Schiffahrtsbibliothek, die unter dem Namen „Schweiz. Wasserwirtschaftsarchiv" allen Fachleuten und Interessenten bekannt ist. Der Verein hat sich auch um die Wiederaufnahme der Personenschiffahrt auf dem Rhein in Basel bemüht und unterstützt eine damit betraute Spezialkommission nach Kräften.

Wasserkraftausnutzung

Propaganda der Elektrizitätswerke. Einem Beispiel des Verbandes schweizerischer Gaswerke folgend hat der Verband schweizerischer Elektrizitätswerke nunmehr auch eine Sammlung von Clichés angelegt, die zum Preise von Fr. 3.— leihweise an die Mitglieder des Verbandes abgegeben werden. Diese werden zweckmässig zum Aufdruck auf Zirkulare, Rechnungen etc. benutzt. Es handelt sich um Abbildungen von Motoren, Staubsaugern, Nähmaschinenmotoren, Oefen, Kochplatten und Kochherden, Boilern, Plätteisen etc. Dieses Vorgehen des V. S. E. ist sehr zu begrüssen.