

**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender  
**Band:** 194 (1915)  
  
**Artikel:** Die Rhein-Bodensee-Schiffahrt  
**Autor:** Meile, W.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-374540>

### **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:** 20.02.2026

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



e paar Rase, wo no gflacket hend ond en Rauch  
ond en Gstant vo dem Heuli, wo-s' vor e paar  
Tage metenand ie 'tue hend.

E paar Nochnuure hend zueg' glueget ond hend  
an alem nütz meh chöne mache.

Am eene Morege hend-s' 's Chüehli ond de Gääß-  
bock fonde off ere Wääd obe, aber d'Su ond d'Gääße-  
n-ond d'Henne sönd vebronne, ond d'Tryne hed  
me-n-au niene meh gsea.

Am Vormittag hed ma si ase vestickte-n-im Cheer\*)  
onne fonde. Off em Gsicht ischi g'glege ond di recht  
Hand hed-s' im sebe Chächeli inn g'ghaa, wo iere

\*) Keller.

Geltli ond die Reckholderbeier aade gsee sönd. Si  
hed weleweg 's Wechli use g'gloo ond dröber abe  
no gschwind ere Geltli wele hole. Wo mer er  
d'Hand offenan tue heb, hed-s' die Sublootere met  
e paar Föößlyber ond Goldstöckli drönn, ond das  
schwarz Tröckli zwöschet de chrämpfige, zuezogne  
Fingere g'ghaa.

Off em Tefeli hed ma no chöne lese:

Verschwiegene Zukunft!

Festen Mutes schauen wir hin

In deine unerforschte Nacht.

Der Stunden Walten

Macht uns nimmer Grauen,

Sie steh'n ja alle unter Gottes Macht.

## Die Rhein-Bodensee-Schiffahrt.

Von Dr. W. Meile, Sekretär des nordostschweizerischen Schiffsverkehrsverbandes St. Gallen.

Der Stand und Fortschritt des nationalen Wirtschaftslebens hängt von verschiedenen Momenten ab. In erster Linie ist die Lage eines Landes von größter Bedeutung. Staaten an der Seeküste oder mit direktem Anschluß an die Weltmeere sind natürlich stark im Vorsprung. Die Schweiz besitzt dieses Glück nicht. Dazu kommt der Nachteil, daß wir keine Rohstoffe besitzen. Auch Nahrungsmittel, namentlich Getreide, muß in großer Menge importiert werden. Zu alledem kommt noch die ständig wachsende Konkurrenz auf dem Weltmarkte.

Diese Tatsachen mahnen zur rastlosen Arbeit, um unserm Lande auch für die Zukunft die für ein geordnetes Staatswesen notwendige politische und ökonomische Unabhängigkeit zu garantieren. Mit Sanierungsvorschlägen aller Art, welche Import und Export unserer Industrieprodukte, sowie Gewerbe und Landwirtschaft fördern sollen, wird seit Jahren gearbeitet. Auch das Verkehrswesen erfreut sich besonders in der Propagierung und Unterstützung bestehender und projektierteisenbahnlinien einer lebhaften Aufmerksamkeit.

Bis vor Jahren fehlte aber die nötige Einsicht und Wertschätzung für eine andere Verkehrsart, die Binnenschiffahrt! Das war um so bedauerlicher, als ja gerade sie infolge ihrer äußerst vorteilhaften Verkehrsbeförderung in erster Linie dazu berufen ist, dem Wirtschaftsleben neue große Kräfte zuzuführen, wie das andere Verkehrsverhältnisse nicht vermögen.

Es bedurfte der großen Sachkenntnis und Opferwilligkeit eines Ingenieur Gelpke in Basel, um das große Problem der Schiffahrt in unserem Lande vor dem Volke und bis hinauf zu den Tischen der Regierung mannhaft zu vertreten. Denn durch die Schiffahrt ist es möglich, unserem Lande seine alte wirtschaftliche Stärke zu bewahren und vor allem der lebhaften Auslandskonkurrenz die Stirne zu bieten und in uns das Gefühl der eigenen Kraft wachzurufen.

Vor allem ist es eine mächtig befruchtende Quelle, welche der ganzen Schweiz und im besondern unserer engern Nordostschweiz eine gute Zukunft prophezeit — es ist der Vater Rhein. Er vermag uns billigere Rohstoffe und Nahrungsmittel zu bringen, er macht unsere Industrien konkurrenzfähig, er schafft neue große Verkehrsverbindungen mit unseren Nachbarländern und vor allem mit dem Meere, er bringt vermehrte Arbeitsgelegenheiten und dient endlich auch unseren militärischen Interessen.

Bis 1904 war der Rhein bis Straßburg schiffbar. Unter Leitung von Ing. Gelpke fanden dann erfolgreiche Versuchsfahrten bis zum Eingangstor der Schweiz, bis nach Basel statt. Das Resultat war, wie wir nachher anhand einiger Zahlen berichten wollen, ein sehr erfreuliches.

Der Erfolg regte zu neuen Arbeiten an, und so entstand wieder unter der Ägide von Ing. Gelpke der Plan einer Fortsetzung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee. Im Jahre 1908 wurde gestützt auf diese Vorarbeiten von Dr. Hantle-Gättenschwiller der Nordostschweizerische Schiffsverkehrsverband gegründet, dem heute mit 8 Kantonsregierungen, ca. 60 Gemeinden, vielen wirtschaftlichen Verbänden, Verkehrsvereinen, Firmen und Einzelpersonen 1030 Mitglieder angehören. Das ist wohl ein Beweis, daß die Schiffbarmachung des Rheins von Straßburg bis in den Bodensee weite Kreise erfaßt. Um aber das große Werk zu Ende zu führen, bedarf es des Vertrauens des ganzen Volkes und der Mitwirkung aller interessierten Kreise. Auch in andern Ländern wird eifrig für die Verwirklichung des großen Projekts gearbeitet. In Konstanz besteht seit sechs Jahren der internationale Verband zur Förderung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee. In der Schweiz ist es besonders noch der Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein, in Basel, welcher ebenfalls seine Arbeit in den Dienst der großen Sache stellt.

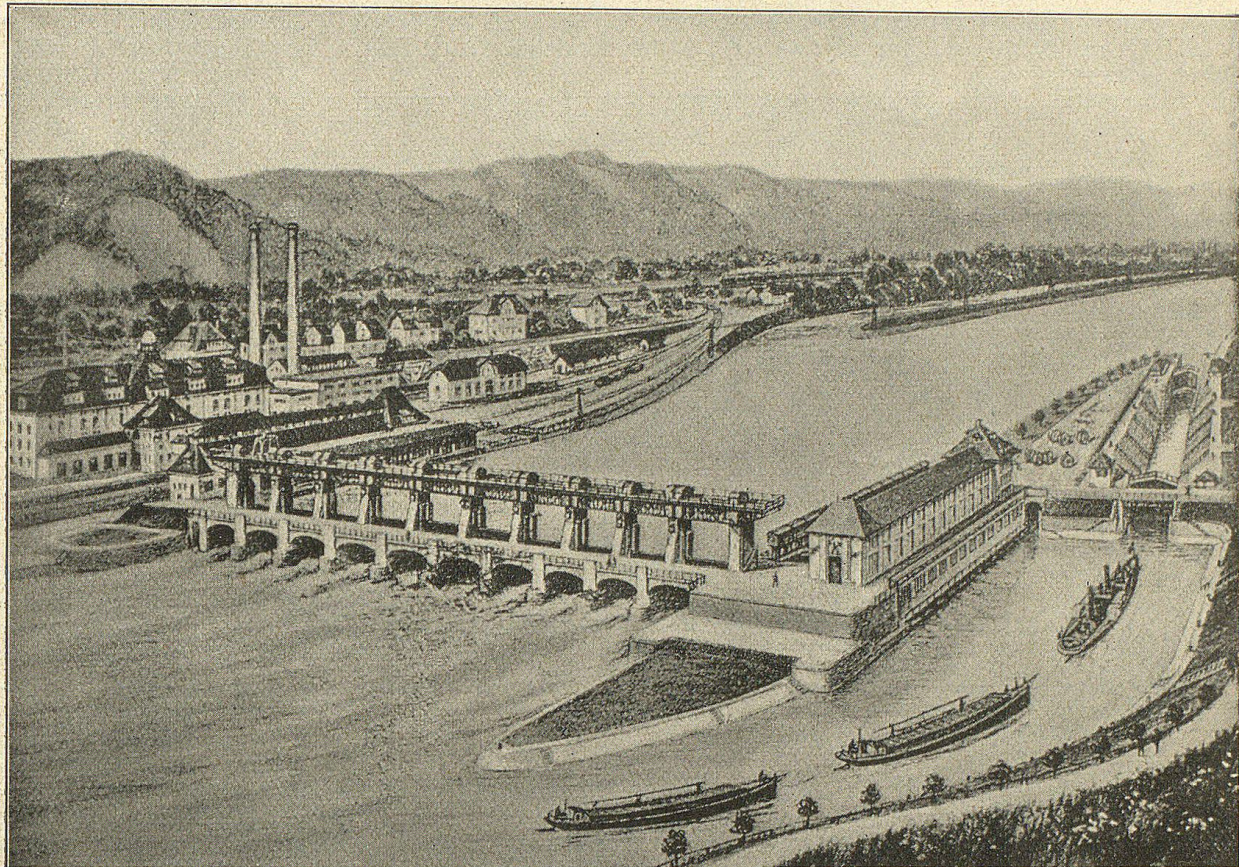


Nun kurz zu einigen technischen Erörterungen.

Bekanntlich bilden die starken Gefälle und Stromschnellen den Grund, daß der Rhein nicht von Basel aufwärts bis zum Bodensee schiffbar ist. Für die Schiffbarmachung ist nun die Erstellung von Kraftwerken erforderlich. In diese Kraftwerke werden Schleusen eingebaut, um die Höhenunter-

Schleusen überwunden. Dem Rheinfall wird dadurch nicht der geringste Abbruch getan, er bleibt in seiner ganzen gewaltigen Naturschönheit bestehen.

In kausalem Zusammenhang mit der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee steht die Bodensee-Abflußregulierung. Die Ausführung dieses Projektes bildet aber eine Arbeit für sich. Der höchste Wasserstand des Bodensees



Rheinkraftwerke Aargau-Wilen. Links im Bilde die Anlage zur Gewinnung von elektrischer Kraft; in der Mitte das Stauwehr, durch welches das Wasser bis nach Rheinfelden aufgestaut und so Gewilde und Stromschnellen überschwemmt werden; rechts die Schleuse, mittels welcher der Höhenunterschied überwunden wird. Solche Werke müssen zur Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee an verschiedenen Orten erstellt werden.

schiede (Basel-Bodensee 92 m) zu überwinden. Durch die Stauwehre der Kraftwerke wird das Wasser 8–10 km rückwärts aufgestaut, und so können Gewilde und Stromschnellen leicht überschwemmt werden. Solche Kraftwerke mit Schleusen werden erstellt in Aargau-Wilen, Rheinfelden, Niederschworstadt, Laufenburg, Waldshut, Eglisau, Rheinau, Schaffhausen.

Ein schöner Teil der Stromstrecke bis zum Bodensee ist bereits dem Schiffverkehr erschlossen, nämlich der 5 km lange Weg Basel-Rheinfelden. Andere Kraftwerke sind teils ebenfalls schon vollendet, teils im Bau, oder es ist für dieselben doch schon die Konzession erteilt. Der Rheinfall müßte in einem tiefen Einschnittskanal umgangen werden; die Höhendifferenz von 26 Metern wird wieder durch

soll nicht mehr über eine bestimmte Grenze hinaus und der größte Tiefstand nicht mehr unter eine bestimmte Grenze hinunter gehen. Zu diesem Zwecke wird dann in der Nähe von Stein a. Rhein ein bewegliches Wehr erstellt, mittels welchem man innert der genannten Grenze die Abflüsse nach Belieben regeln kann. Die Vorteile dieses Projektes bestehen in der Beseitigung der Hochwassergefahr für die Bodenseegegenden, ferner in dem Wasserzuschuß für die Schifffahrt Straßburg-Basel, da dort bei Niedrigwasser die Fahrtiefen zu gering sind.

Eine unerläßliche Voraussetzung für die Schifffahrt nach dem Bodensee bildet ein mindestens teilweise entwickelter Verkehr von Straßburg nach Basel. Auch hier muß die Fahrbahn verbessert



werden, vorläufig durch Beseitigung der künstlichen Hindernisse (Beseitigung der Schiffbrücken = Eisbrecher, Freigabe der Fahrt durch die Hünninger Schiffbrücke zu jeder Tageszeit, elektrische Öffnung und Schließung der auf dem Rheine liegenden Pontonsbrücken, Höherlegung der Kehlerbrücken. Später endlich soll die Niederwasserregulierung und auf der Strecke Basel-Breisach dann die Kanalisierung durchgeführt werden.

Die Bauzeit für Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee wird nach Ing. Gelpke etwa 4—5

Jahre betragen, nach andern Autoren 7—8 Jahre.

Das schweizerische Anlagekapital wird vom Bund und den beteiligten Kantonen aufgebracht. Selbstverständlich partizipieren an den Kosten nach Maßgabe ihres Interesses auch die andern Uferstaaten, vor allem Baden, dann

Württemberg, Bayern und Österreich. Auf alle diese Länder verteilt wird die Summe besonders im Hinblick auf die eminenten Vorteile eine

verhältnismäßig kleine sein. Mit dem Bau wird nach den obwaltenden Umständen schon in den nächsten Jahren begonnen werden können.

Damit der künftige Großschiffahrtsweg allen technischen und wirtschaftlichen Anforderungen entspreche, wurde im Juni 1913 ein öffentlicher, internationaler Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee ausgeschrieben. Die Entwürfe müssen bis zum 10. Dezember 1914 eingereicht sein. Als Preise gelangen zur Verteilung ein erster von 50,000, ein zweiter von 35,000 und ein dritter von 25,000 Franken.

Was für wirtschaftliche Vorteile haben wir nun von der Rhein-Bodensee-Schiffahrt zu erwarten? — Es sei vorweg gesagt, es wird kaum ein schweizerisches Verkehrsunternehmen geben, das unserer Volkswirtschaft ähnliche Ergebnisse zu bieten vermag. In Betracht kommt vor allem die Beförderung der Massengüter Kohle, Hülsenfrüchte und Eisen. Der fundamentale Vorteil der Wasserstraßen, den Eisenbahnen gegenüber, besteht in der außerordentlichen Transportbilligkeit. Es ist allgemein bekannt, daß beim Eisenbahnwagen die

Tonne Laderaum durchschnittlich dreimal teurer als beim Schleppschiff ist. Einen weiteren Begriff von der Leistungsfähigkeit des Wassertransports kann man sich machen, wenn man bedenkt, daß für den Inhalt eines einzigen Rahnes von 1000 Tonnen Ladevermögen 100 Eisenbahnwagen notwendig sind. Um z. B. die Güter des Jahres 1913 im Basler Rheinverkehr auf dem Schienenwege zu befördern, wären 382 normale schweizerische Eisenbahngüterzüge zu 25 beladenen 10-Tonnenwagen erforderlich gewesen. Diese Zahlen beweisen für den in seiner

ersten Entwicklung begriffenen Verkehr genug.

Durch die billige Wasserverfrachtung wird eine erhebliche Reduktion der

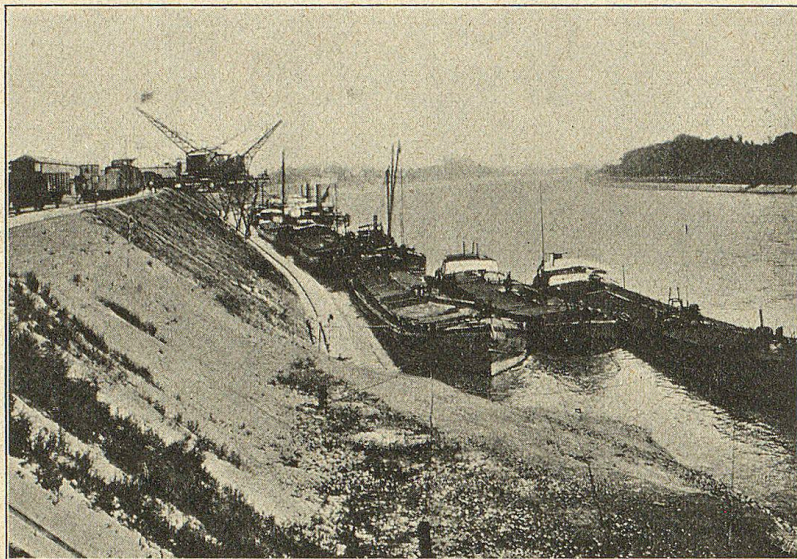
Produktionskosten bei Industrie und Gewerbe eintreten. Unsere Ausfuhrprodukte werden absetzsfähiger. Die Frage der so oft diskutierten Getreide- und

Kohlenversorgung wird durch die Rhein-Bodenseeschiffahrt zu einem großen Teil gelöst werden. Von größter Wichtigkeit ist die Wasser-

verfrachtung für die Kohle, weil die Beförderungskosten hier oft fast die Höhe des Wertes der Ware selbst ausmachen. Das Getreide könnte auf dem Rücken des Rheines bis in unser Land hinein gebracht und da in zu errichtenden Lagerhäusern in Basel und am Bodensee gelagert werden. Dieser Umstand bietet auch vom Gesichtspunkt der Landesverteidigung aus berechtigtes Interesse.

Im weiteren wird sich auch die Einfuhr von Erzen, Eisen, Metallen, Metallwaren, Baumwolle zc. außerordentlich verbilligen. Auch landwirtschaftliche Roh- und Hilfsstoffe, sowie forstwirtschaftliche Erzeugnisse dürften auf eine erhebliche Preisreduktion hoffen. Die Steinindustrie würde einen neuen Aufschwung nehmen. Endlich bringt die Schiffahrt eine Menge neuer Arbeitsgelegenheiten in Schiffahrtsbetrieben, Speditionshäusern, Schiffswerften zc.

Die Eisenbahnen werden durch die Schiffahrt keinen Ausfall erleiden, sondern können nur gewinnen. Überall, wo ein neuer Verkehrsweg hinführt, werden große Neuverkehre geschaffen, welche den anfänglichen Ausfall bald ausgleichen und sich dann zu einer starken Verkehrssteigerung entwickeln.



Rheinbasen-Anlage Basel. Die Anlage stellt keinen eigentlichen Hafen, sondern nur ein Verladenfer dar. 7 elektrisch betriebene Krane besorgen die Verladung der Güter von den verschiedenen Lastfähnen zur Eisenbahn und umgekehrt. Bis in ca. 3—4 Jahren wird auf Klein-Basler Seite ein großer, leistungsfähiger Hafen gebaut.



Die Erfahrungen in den deutschen Rheingebieten sind ein schlagender Beweis für diese Tatsache.

Neben die durch die billige Wasserverfrachtung bedingten großen Ersparnisse für Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft tritt als Ergebnis des Ausbaues der Rheinwasserstraße bis zum Bodensee ein weiterer Hauptvorteil. Durch die Erstellung der Kraftwerke kann eine riesige Menge elektrischer Energie erzeugt und für Fabriken, Trambahnen, Beleuchtungszwecke zc. verwendet werden. Es wurde berechnet, daß oberhalb Basel 200,000 Pferdekkräfte gewonnen werden können. Aus diesem Grunde bildet die Schifffahrt auch die Grundlage für eine wirtschaftlich rationelle Ausbeutung der Rheinwasserkkräfte.

Einige Zahlenbeispiele von

Frachtersparnissen mögen das oben Gesagte noch kurz etwas illustrieren. Bei einem Jahresanfangsverkehr von nur 1 Mill. Tonnen aller oberhalb Basel gelegenen Rheinplätze ergeben sich

nach einer Berechnung von Ing. Gelpke jährliche Frachtersparnisse im Betrage von 4½ Mill. Fr., die dem schweizerischen Volkswohl zu gute kommen. Diese Angaben wurden auch durch das wirtschaftliche Gutachten von Hrn. Geh. Oberbaurat Dr. Sympher, Berlin, welcher dasselbe im Auftrage des nordostschweizerischen und des internationalen Rheinschiffahrtsverbandes ausarbeitete, als keineswegs zu hoch befunden. Die Wirtschaftlichkeit läßt sich übrigens in eklatanter Weise durch den bereits bestehenden Rheinverkehr Straßburg-Basel beweisen. 300 Tonnen bildeten das Anfangsergebnis. 1910 betrug der Verkehr in Basel schon 64,700 Tonnen; 1913 war es die respektable Ziffer von fast genau 100,000 Tonnen. Aus diesem Gesamt-

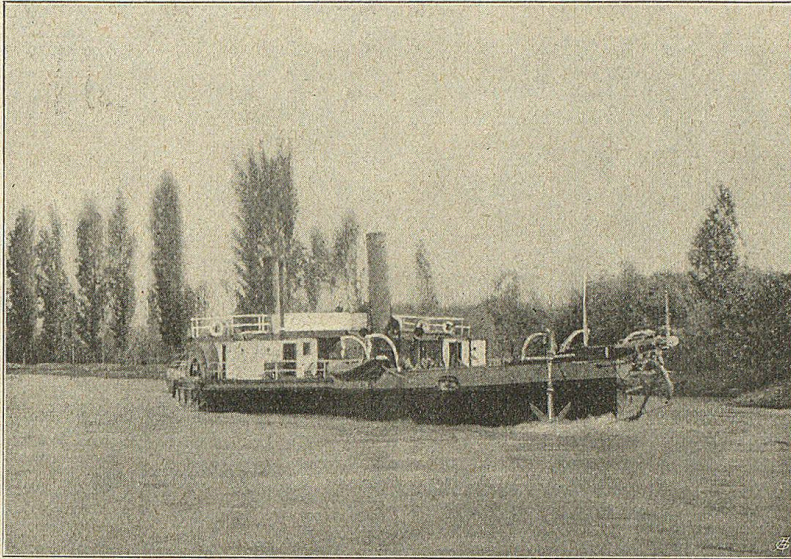
verkehr von 100,000 Tonnen resultieren in einem einzigen Jahre Frachtersparnisse im Betrage von ¼ Mill. Franken. Für den Import betrugen die durchschnittlichen Frachtersparnisse für 10 Tonnen Fr. 16. 40, für den Export dagegen Fr. 45. 80. Aus der dreimal größeren Frachtersparnis in der Ausfuhr eröffnen sich besonders für einige unserer hart bedrängten Exportindustrien günstige Perspektiven. Ein von Basel abgehender Talschleppzug mit 500 Tonnen Exportgut erreicht in 6—7 Fahrstunden Straßburg und in 14 Stunden Mannheim,

und erspart dabei 2500 Franken.

Das sind Ziffern, welche die Rentabilität der Rheinschifffahrt genügend beweisen. Wenn man bedenkt, daß der Verkehr erst in seinen primitiven Anfängen steht, daß Basel noch keine eigentlichen Hafenanlagen, sondern nur ein Verladeufer mit 7 Kranen besitzt, wenn in Betracht gezogen wird, daß der Schifffahrt Straßburg-Basel noch viele künstliche Hindernisse (z. B. die nied-

rigen Kehlerbrücken), wie auch natürliche Hemmnisse (Kieseschwellen) entgegenstehen, so sind obige Zahlen besonders erfreulich.

Sind alle diese Schwierigkeiten einmal beseitigt, ist der Ausbau bis zum Bodensee vollendet, so bieten sich unserm Wirtschaftsleben ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten. Getrost dürfen wir dann der Auslandskonkurrenz gegenüberreten. Eine besonnene, auf breiter Basis aufgebaute Wirtschaftspolitik unserer Behörden, ein freudiger Optimismus und tatkräftiger Opfermut aller interessierten Kreise und des ganzen Volkes mögen einig zusammenstehen zum baldigen Gelingen des großen nationalen Werkes — der Rhein-Bodensee-Schifffahrt!



Ein Schleppboot auf der Fahrt von Basel nach Straßburg. Dasselbe zieht in einem Abstände von ca. 80 Metern die Lastfähne nach sich.

## Frabe.

D'Sunne wott Frabe mache,  
Und sie luegt so müed i d'Wält,  
Ihri letschte Strahle husche  
Neber d's ryfe-n-Mehrefäld.

Dört am Hüsl ob de Flüehne  
Malt sie d'Fänschter guldig a,  
Aber d'Schatte wärde länger  
Und das Lüchte mueß vergah.

D's Chöpsli unt'rem kinde Flügel  
Schlafe d'Vögel hübschli n,  
Und im höhe Gras zirpt d'Grille  
Ihri weichi Melodie.

Gloggeklang tönt jez vom Chilchli  
Dür die reini Apeluft,  
Us em stille Friedhofsgarte  
Chunnt e zarte Roseduft.

Nah di nah lösch uus am Himmel  
M die guldig roti Pracht,  
Und dä heilig Abedfride  
Lösch sech uf i dunkli Nacht.

Möntschgehärz! wär's dir beschiede,  
Daß, wenn dy Frabe chunnt,  
Du us heit'rem Ladesade  
Sätig geisch i d'Todesfund.

E. Wüerich-Murali.