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: 23.10.2025

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

e paar Rafe, wo no gflacket hend ond en Rauch ond en Gstank vo dem Heuli, wo-s' vor e paar Tage metenand ie 'tue hend. E paar Nochpuure hend zueg'glueget ond hend

an alem nüt meh döne mache. Am eene Morege hend=f' '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'khaa, wo iere

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

Off em Teckeli hed ma no chone 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.

Bon Dr. 28. Meile, Sefretär des nordoftschweizerischen Schiffahrtsverbandes St. Gallen.

Der Stand und Fortschritt des nationalen Wirt= schaftslebens hängt von verschiedenen Momenten schaftslebens hängt von verschiedenen Włomenten 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 Borsprung. 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 alldem kommt noch die ständig wachsende Konkurrenz auf dem Weltmarkte.

Diese Tatsachen mahnen zur rastlosen Arbeit.

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 projektierter Eisenschaften bahnlinien einer lebhaften Aufmerksamkeit.

Bis vor Jahren fehlte aber die nötige Einsicht und Wertschätzung für eine andere Verkehrsart, die Vinnenschiffahrt! Das war um so bedauerlicher, als ja gerade sie infolge ihrer äußerst vorteil= haften 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 Opfer= willigkeit eines Ingenieur Gelpke in Basel, um das große Problem der Schiffahrt in unserem Lande vor dem Volke und dis 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 un-seren Nachbarländern und vor allem mit dem Meere, er bringt vermehrte Arbeitsgelegenheiten und dient endlich auch unseren militärischen In-teressen.

Bis 1904 war der Rhein bis Straßburg schiffbar. Unter Leitung von Ing. Gelpke fanden dann erfolg-reiche Versuchsfahrten bis zum Eingangstor der Schweiz, dis 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 Aegide von Ing. Gelpke der Plan einer Fortsetzung der Rheinschiffahrt bis in den Bodensee. Im Jahre 1908 wurde gestütt auf diese Vorarbeiten von Dr. Hautle-Hättenschwiller der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband gegründet, dem heute mit 8 Kantonsregierungen, ca. 60 Gemeinden, vielen wirtschaftlichen Vers bänden, Berkehrsvereinen, Firmen und Einzelpersonen 1030 Mitglieder angehören. Das ist wohl ein Beweis, daß die Schiffbarmachung des Rheins von Straßburg dis in den Bodensee weite Kreise oon Stratburg die in den Bodensee wette 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 Verdand zur Förderung der Rheinschiffshrt dis zum Vodensee. In der Schweiz ist es besonders noch der Verein sür Schiffshrt auf dem Oberrhein, in Vasel, welcher ebenfalls seine dem Oberrhein, in Basel, welcher ebenfalls seine Arbeit in den Dienst der großen Sache stellt.

^{· *)} Reller.

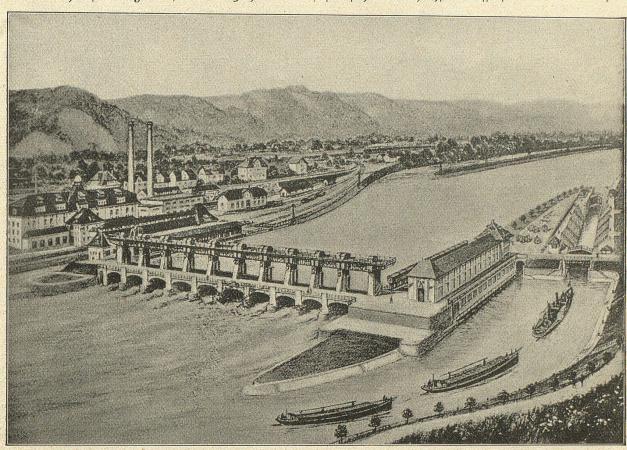
Nun kurz zu einigen technischen Erörter=

ungen.

Bekanntlich bilden die starken Gefälle und Stromsschuellen den Grund, daß der Rhein nicht von Basel auswärts dis zum Bodensee schiffbar ist. Für die Schiffbarmachung ist nun die Erstellung von Kraftwerken ersorderlich. In diese Kraftwerke werden Schleusen eingebaut, um die Höhenunters

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

in seiner ganzen gewaltigen Naturschönheit bestehen. In kausalem Zusammenhang mit der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee steht die Bodensee-Abslußregulierung. Die Ausführung dieses Projektes bildet aber eine Arbeit für sich. Der höchste Wasserstand des Bodensees



Rheinkraftwerke Augst-Wylen. Links im Bilde die Anlage zur Gewinnung von elektrischer Araft; in der Mitte das Stauwehr, durch welches das Wasser dis nach Kheinfelden aufgestaut und so Gewilde und Stromschnellen überschwemmt werden; rechts die Schleuse, mittels welcher der Höheunterschied überwunden wird. Solche Werke milisen zur Schiffbarmachung des Rheins die in den Bodensee an verschiedenen Orten erstellt werden.

schiede (Basel-Bodensee 92 m) zu überwinden. Durch die Stauwehre der Araftwerke wird das Wasser 8—10 km rückwärts aufgestaut, und so können Gewilde und Stromschnellen leicht überschwemmt werden. Solche Araftwerke mit Schleusen werden erstellt in Augst-Wylen, Rheinfelden, Niederschwörstadt, Laufendurg, Waldshut, Eglisau, Rheinau, Schaffhausen.

Ein schöner Teil der Stromstrecke dis zum Bodensee ist bereits dem Schiffverkehr erschlossen, nämslich der 5 km lange Weg Basel-Rheinfelden. And dere Kraftwerke sind teils ebenfalls schon vollendet, teils im Bau, oder es ist für dieselben doch schon die Konzession erteilt. Der Rheinfall müßte in einem tiesen Einschnittskanal umgangen werden; die Höhendissernz 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 Abslüsse nach Belieben regeln fann. Die Vorteile dieses Projettes bestehen in der Beseitigung der Hochwassergesahr für die Bodenseegegenden, ferner in dem Wasserzuschuß für die Schiffahrt Straßburg-Basel, da dort dei Niederwasser 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 Oeffnung 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 Au= toren 7—8Jahre. schweizer= Das ische Anlagekapi= tal wird vom Bund und den beteiligten Kan= tonen aufge= bracht. Gelbst= verständlich par= tizipieren an den Rostennach Maß= gabe ihres In-teresses auch die andern Ufer= staaten, vor al= Iem Baden, dann

Württemberg, Bayern und De= sterreich. Auf alle diese Länder ver= teilt wird die beson= Summe ders im Hinblick auf die eminen= ten 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 Ansorderungen ent= spreche, wurde im Juni 1913 ein öffentlicher, inter= nationaler Wettbewerb zur Gewinnung von Ent= würfen für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee ausgeschrieben. Die Entwürfe müssen bis zum 10. Dezember 1914 ein-gereicht 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 Wasser= straßen, den Eisenbahnen gegenüber, besteht in der außerordentlichen Transportbilligseit. Es ist all= gemein bekannt, daß beim Eisenbahnwagen die

Tonne Laderaum durchschnittlich dreimal teurer als beim Schleppschiff ist. Einen weitern Begriff von der Leistungsfähigteit des Wassertransports kann man sich machen, wenn man bedentt, daß für den Inhalt eines einzigen Kahnes 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 Eisenbahngüter= züge zu 25 beladenen 10-Tonnenwagen erforderlich gewesen. Diese Zahlen beweisen für den in seiner

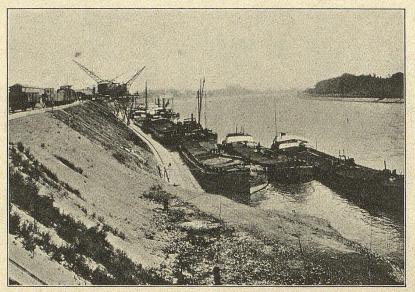
ersten Entwick= lung begriffenen

Verkehr genug. Durch die bil= Wasserver= lige frachtung wird eine erhebliche Reduttion ber

Broduttions= kosten bei Indu= strie und Gewer= be eintreten. Un= sere Ausfuhrpro= dufte werden ab= satfähiger. Die Frage der 10 oft diskutierten Betreide= und

Rohlen= versorgung wird durch die Rhein= Bodenseeschiff=

fahrt zu einem großen Teil ge= löst werden. Von größter Wichtig= feit ist die Wasser=



Rheinhafen-Amlage Basel. Die Anlage stellt keinen eigentlichen hafen, sondern nur ein Berladenfer dar. 7 elektrisch betriebene Krane besorgen die Berladung der Güter von den verschiedenen Lastkähnen zur Gisenbahn und umgekehrt. Bis in ca. 3—4 Jahren wird auf Klein-Baster Seite ein großer, leistungsfähiger Hafen gebaut.

verfrachtung für die Kohle, weil die Beförderungs= tosten hier oft fast die Höhe des Wertes der Ware sellest giet die die die Joye des Wettes det Wate selbst ausmachen. Das Getreide könnte auf dem Rücken des Rheines dis in unser Land hinein ge-bracht und da in zu errichtenden Lagerhäusern in Basel und am Bodensee gelagert werden. Dieser Umstand bietet auch vom Gesichtspunkt der Landes= verteidigung aus berechtigtes Interesse.

Im weitern wird sich auch die Einfuhr von Erzen, Eisen, Metallen, Metallwaren, Baumwolle 2c. außerordentlich verbilligen. Auch landwirtschaft= liche 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 inSchiffahrtsbetrieben, Speditionshäusern, Schiffs= werften 2c.

Die Eisenbahnen werden durch die Schiffahrt keinen Ausfall erleiden, sondern können nur ge= winnen. Ueberall, wo ein neuer Verkehrsweg hin= führt, werden größe Neuverkehre geschaffen, welche den anfänglichen Ausfall bald ausgleichen und sich dann zu einer starken Verkehrssteigerung entwickeln.

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 dis zum Bodense ein weiterer Hauptvorteil. Durch die Erstellung der Kraftwerke kann eine riesige Menge eleftrischer Energie erzeugt und für Fabriken, Trambahnen, Beleuchtungszwecke zc. verwendet werden. Es wurde berechnet, daß oberhalb Basel 200,000

Pferdekräfte ge= wonnen werden können. Aus die= sem Grunde bil= det die Schiffahrt auch die Grund= lage für eine wirt= schaftlich ratio= nelle Ausbeutung der Rheinwasser= fräfte.

Einige Zahlenbeispiele von

Frachterspar= nissen mögen das oben Besaate noch furz etwas illustrieren. Bei einem Jahresan= fangsverkehr von nur 1 Mill. Ton= nen aller ober= halb Basel gele= genen Rhein= pläte ergeben sich

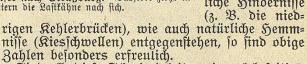
nach einer Berechnung von Ing. Gelpke jährliche Frachtersparnisse im Betrage von 4½ Mill. Fr., die dem schweizerischen Volkswohle zugute kommen. Diese Angaben wurden auch durch das wirtschaft= liche Gutachten von Hrn. Geh. Oberbaurat Dr. Sympher, Berlin, welcher dasselbe im Auftrage des nordostschweizerischen 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 be-weisen. 300 Tonnen bildeten das Ansangsergebnis. 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 ¹/₄ 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 unsere hart bedrängten Exportinduren günstige Perspektiven. tiven. Ein von Basel abgehender Talschleppzug mit 500 Tonnen Exportgut erreicht in 6-7 Fahr= stunden Straßburg und in 14 Stunden Mannheim,

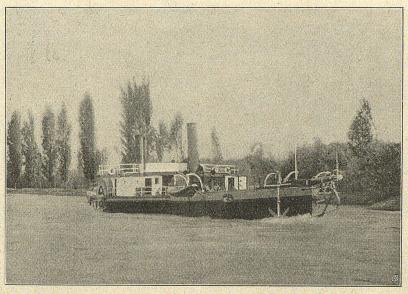
> und erspart da= bei 2500 Franken.

> Das sind Zif= fern, welche die Rentabilität der Rheinschiffahrt genügend bewei-sen. Wenn man bedenkt, daß der Verkehr erst in seinen primitiven Anfängen steckt, daß Basel noch feine eigentlichen

> Hafenanlagen, sondern nur ein Verladeufer mit 7 Kranen besitzt, wenn in Betracht gezogen wird, daß der Schiffahrt Straßburg-Basel noch viele fünst-liche Hindernisse



Sind alle diese Schwierigkeiten einmal beseitigt, ist der Ausbau dis zum Bodensee vollendet, so bieten sich unserm Wirtschaftsleben ungeahnte Entewiklungsmöglichkeiten. Getrost dürfen wir Eine der Auslandskonkurrenz gegenübertreten. 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-Boden-see-Schiffahrt!



Ein Schleppboot auf ber Fahrt von Basel nach Strafburg. Dasselbe zieht in einem Abstande von ca. 80 Metern die Lastkähne nach sich.

Inrabe.

D'Sunne wott Fyrabe mache, Und sie luegt so müed i d'Wält, Ihri letschte. Strahle husche Ueber d's rnfe-n-Aehrefäld.

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

D's Chöpfli unt'rem linde Flügel Schlafe d'Wögel hübschli 13, Und im höhe Gras zirpt d'Grille Ihri weichi Melodie.

Gloggeklang tönt jet vom Chilchli Dür die reini Alpeluft, Us em stille Friedhofgarte Chunnt e garte Roseduft.

Nah di nah löscht uus am Himmel All die guldig roti Pracht, Und dä heilig Abedfriede Löst sech uf i dunkli Nacht.

Möntscheharg! war's bir beschiebe, Daß, wenn dy Fyrabe chunnt, Du us heit'rem Läbesabe Sälig geisch i d'Todesstund.

G. Wiiterich=Muralt.