

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 43/44 (1904)  
**Heft:** 24

**Artikel:** Verein Schweizerischer Rheinschiffahrts-Interessenten  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-24825>

### **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:** 28.04.2026

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

verstossende Gebaren verwiesen, wurde er grob und behauptet nun frech, er sei zur Wiedergabe der Abbildungen und des Textes unserer Zeitschrift berechtigt, da ihm die Bildstöcke von den betreffenden Fabriken überlassen wurden und die darauf befindlichen Darstellungen deren *geistiges Eigentum* sei. Nun, fragen wir, sind denn Tracé, Längenprofil, Querprofile, Oberbau, Wagenpark und vieles andere mehr, was er benutzt hat, auch geistiges Eigentum der betreffenden Fabriken? Und wie bedenklich muss es um die Kenntnisse eines Herausgebers technischer Werke bestellt sein, der nicht einmal im stande ist, zwischen *Erfindungsschutz* und *Urheberrecht* an Werken der Literatur und Kunst zu unterscheiden?

Wenn wir uns mit dem Herzogischen Sammelwerk einlässlicher beschäftigt haben, als mit andern literarischen Erzeugnissen, so geschah es vornehmlich, weil wir die Pflicht fühlen, einem Gebaren, *das bisher in unserm Lande unerhört war*, entgegenzutreten. Dass wir uns auf dem richtigen Wege befinden, beweisen die an uns gesandten Zustimmungen. Um darzutun, dass auch Fernerstehende ähnlich denken wie wir, lassen wir nachstehend zwei Auszüge aus Briefen von hervorragenden Elektrotechnikern folgen. Diese schreiben:

1. «*Sie haben mir mit Ihrer Kritik des Herzogischen Sammelwerkes so aus der Seele gesprochen, dass ich nicht anders kann, als Ihnen meine freudige Zustimmung zu Ihren Ausführungen kundzugeben. Es ist wirklich an der Zeit, dass einerseits diesem Herrn eine Anstandslehre gegeben und andererseits das Publikum über die Qualität seiner Machwerke aufgeklärt werde.*»

2. «*Ihre Kritik, bezw. die Kritik des Herrn A. Waldner, wird allseitige Zustimmung finden. Im ganzen Buche stammen nur wenige Zeilen, jedoch keine Gedanken von S. Herzog. Was nicht aus der Bauzeitung stammt, ist Monographien entnommen, welche die betreffenden Firmen veröffentlicht haben. Herr A. Waldner hat sich für die energische Abwehr den Dank der anständigen technischen Welt verdient.*»

Das ist deutlich genug, sogar auch für Herrn Herzog!

A. Waldner.

### Verein Schweizerischer Rheinschiffahrts-Interessenten.

Dieser im September d. J. ins Leben gerufene Verein ist am 3. Dezember im Hotel «Bären» in Basel zu seiner ersten Generalversammlung zusammengetreten. Ueber den Verlauf derselben entnehmen wir den «Basler Nachrichten» folgende Einzelheiten:

Herr Dr. Traugott Geering, Sekretär der Basler Handelskammer, entbot den 75, zur konstituierenden Versammlung erschienenen Teilnehmern den Gruss des vorbereitenden Komitees, indem er die Ziele des Vereins sowie die Aussichten, die zu deren Erreichung bestehen, darlegte. Zum Vorsitzenden wurde Ingenieur Giovanni Rusca aus Locarno gewählt, der wie bekannt für analoge Bestrebungen in seinem Kantone wirkt. Das Wort ergriffen hierauf zunächst die Herren Ingenieur Rud. Gelpke, Direktor Emil Ziegler, beide aus Basel, und Direktor Joh. Knipscheer aus Ruhrort zu einleitenden Referaten über den gegenwärtigen Stand der oberrheinischen Schiffahrtsbestrebungen.

Irgendwelche Schwierigkeiten rechtlicher Art für die Befahrung des Rheinstromes von Basel abwärts bestehen nicht; dieselbe ist durch die Schiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 innerhalb der deutschen und holländischen Grenzen geregelt. Was die stromtechnischen Verhältnisse anbelangt, so haben die angestellten Versuche in theoretischer und in praktischer Hinsicht die Möglichkeit der Grossschiffahrt bis Basel ergeben.

Die Fahrwasserverhältnisse sind bezüglich der Breiten- und Tiefendimensionen oberhalb Strassburg im allgemeinen besser ausgebildet als unterhalb. Die jährliche Schiffahrtsperiode beträgt bei der gegenwärtigen unregulierten Stromverfassung 180 bis 200 Tage. Ein verhältnismässig geringer Zuschuss von Wassermassen, welcher 200 m<sup>3</sup> sekundlich nicht überschritte, würde genügen, um während weitem 80 bis 100 Tagen die Schiffahrt offen zu halten. Dazu wäre die Regulierung des Bodensees ausreichend; die Verwendung der übrigen Seen im Dienste eines verbesserten Wasserhaushaltes würde die Kontinuität des Schiffahrtsbetriebes annähernd für das ganze Jahr zu sichern vermögen und durch entsprechende Korrekturen könnten auch die Hindernisse der seichten Uebergänge bei sinkendem Wasserstand vermieden werden. Basel soll aber nicht der Endpunkt der neuen Verkehrsstrasse sein; die Schiffahrt muss bis zum Bodensee weitergeführt werden. Unüberwindliche technische Hindernisse liegen auch auf dieser, 167 km haltenden Strecke nicht vor und auch der Kostenaufwand dürfte nicht abschrecken, da er sich auf höchstens 30 Mill. Fr. belaufen würde.

In schiffstechnischer Hinsicht wurden von den Reedereien und Kohलगrosshandlungen des Ruhrgebietes praktische Versuche mit Erfolg durchgeführt. Der Unfall, der bei der bekannten Fahrt des «Knipscheer

IX» dem Anhangkahn «Christine» zustieß, ändert an diesem Resultat nichts, da er nicht mit den Eigentümlichkeiten der Stromverfassung im Zusammenhang steht, sondern einem misslungenen Wendungsmanöver zuzuschreiben ist. Das kompetente Urteil der Reedereien am Niederrhein lautet in bezug auf den Verkehrswert des Stromes zwischen Strassburg und Basel günstig. Vorausgesetzt wird die Erweiterung der vorhandenen Schiffbrücken-Durchlässe von gegenwärtig 25 m auf 40 m, eine Verbesserung bezüglich der Anlage der Eisbrecher und Herstellung der nötigen Einrichtungen in Basel. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt erhellt daraus, dass sich nach den Berechnungen des Herrn Ziegler für die Schweiz beim Schifftransport gegenüber dem Bahntransport eine jährliche Ersparnis an Frachtkosten von rund 6,5 Mill. Fr. ergeben und zudem die Fahrt rentieren würde. Das Unternehmen müsste aber auch eine weitere Entwicklung des Schiffverkehrs, insbesondere im Kohlentransport, zur Folge haben. Was die deutschen Uferstaaten betrifft, so hätten diese von der Schiffbarmachung des Rheins bis Basel-Konstanz die gleichen Vorteile wie die Schweiz; hüben und drüben wären im Gütertransport grosse Ersparnisse zu erwarten, sodass also in der Tat eine Interessengemeinschaft besteht, die über das heute noch widerstrebende Mannheim hinaus sich bis ins Ruhrgebiet erstreckt.

Im Anschluss an die drei Referate gab Ingenieur Rusca noch eine Orientierung über die südschweizerisch-italienische Binnenschiffahrt, die ein sehr wesentliches Glied des Verkehrs zwischen Süd und Nord bildet. Die Schweiz muss danach trachten, dass sie an dem grossen Verkehrsstrom bleibt und nicht umgangen wird; in ihrem Interesse muss es daher auch liegen, die Wasserstrassen so nahe als möglich an ihr Gebiet heranzuziehen. Sämtliche Referenten ernteten reichen Beifall. Hierauf gelangte der Statutenentwurf zur Beratung und erhielt unter einigen Vorbehalten die prinzipielle Genehmigung.

Es folgten nun die in den Statuten vorgesehenen Wahlen. Für das Geschäftsjahr 1905 wurde der Vorstand bestellt wie folgt: Herren Nationalrat Dr. P. Speiser in Basel, Präsident; Ing. R. Alioth von Basel, Vizepräsident; N.-Rat Dr. O. Zoller in Basel; A. v. Morlot, eidg. Oberbauinspektor, als Vertreter der zentralschweizerischen Lokalgruppe in Bern; Professor Becker, als Vertreter der ostschweizerischen Lokalgruppe in Zürich; Ingenieur G. Rusca, als Vertreter der südschweizerischen Lokalgruppe in Locarno; Direktor E. Ziegler, Ingenieur Rud. Gelpke, Gasdirektor Paul Miescher, Dr. Traugott Geering, W. Stauffacher, alle in Basel. Als Sekretär wurde ernannt: Hr. Dr. Alb. Gräter. In die Kommissionen wurden gewählt: a) Literarische Kommission: Herren N.-Rat Dr. O. Zoller, Professor Becker, Ingenieur Rusca, General Bigotti (Italien), Dr. T. Geering, Dr. Alb. Gräter und Ingenieur Rudolf Gelpke. b) Wirtschaftliche Kommission: Direktor E. Ziegler, Direktor Joh. Knipscheer aus Ruhrort, Joh. Phil. Gruber aus Strassburg, Bankier Alfr. Sarasin und Dr. T. Geering in Basel. c) Technische Kommission: Ingenieur Rud. Gelpke, Ingenieur Löhle in Kloten, Ingenieur Epper und Oberst Pfund in Bern, Ingenieur Rusca in Locarno, Direktor Paul Miescher und Ingenieur Emil Bürgin in Basel. Zum Geschäftsführer wurde Ingenieur Rud. Gelpke in Basel bezeichnet.

### Miscellanea.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** Der schweizerische Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 6. d. M. Herrn Gotthardbahn-Direktor, Ingenieur H. Dieller auf sein Ansuchen hin die Entlassung als Mitglied des schweizerischen Schulrates unter Verdankung der geleisteten Dienste erteilt. Durch diesen Rücktritt verliert unsere höchste Unterrichtsbehörde ein hervorragendes Mitglied, das schwer zu ersetzen sein wird.

Herr Dieller war zweimal Mitglied genannter Behörde. Das erste Mal in den siebziger Jahren, als er noch in Solothurn wohnte und Direktor der Emmenthalbahn war, das zweite Mal von 1895 bis heute. Sein erster Rücktritt war bedingt durch seine Berufung in die Direktion der Gotthardbahn im Jahre 1879. Um seine ganze Kraft diesem damals in schwierigen Verhältnissen befindlichen Unternehmen widmen zu können, legte er sein Mandat als Schulrat und als Nationalrat nieder.

Sowohl in der ersten als in der zweiten Amtsperiode hat er unserem Polytechnikum unvergessliche Dienste geleistet. Sein unabhängiges, auf reiche Erfahrung und Kenntnisse gestütztes Urteilsvermögen, sein ausgebildetes Pflichtgefühl liessen ihn im schweizerischen Schulrate als den berufensten Vertreter jener Richtung erscheinen, die es anstrebt, unsere Anstalt in Wirklichkeit zu einer *Hochschule* zu erheben, welche frei von den Fesseln schulmeisterlichen Zwanges dem Unterricht und der Ausbildung technischer Wissenschaft dient. In der Tat darf gesagt werden, dass Herr Dieller es war, der in den vielen wichtigen Fragen, die zur Zeit diese