

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 3

Artikel: Schweizerische Binnenschiffahrt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28181>

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: 17.01.2026

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

Schweizerische Binnenschiffahrt.

Auf Seite 12 des laufenden Bandes haben wir bereits das *Gutachten* erwähnt, das die *Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen* dem schweizerischen Eisenbahndepartement über die angestrebte Einführung der Binnenschiffahrt in der Schweiz abgegeben hat. Angesichts der grossen Bedeutung der Angelegenheit und der Ueberzeugungstreue, mit der die Verfechter der neuen Idee für ihre Sache ins Feld ziehen und immer weitere politische Kreise für diese zu begeistern verstehen, ist es erfreulich, endlich einmal einen Bericht zu lesen, in dem weniger die bisher gehörten, gewiss ernstgemeinten, schönen Redensarten wiederholt werden, als vielmehr der Versuch gemacht ist, der Idee mit *Zahlen* näher zu kommen, auf die allein man ein Urteil über ihre Zweckmässigkeit und wirtschaftliche Möglichkeit aufbauen kann.

Es ist erklärlich, dass die Bundesbahnen in der Frage interessiert erscheinen mussten, und dass ihr vorläufiges Gutachten deshalb von der für die Schifffahrtsbestrebungen gewonnenen Presse als einseitig, ja sogar als rückständig zurückgewiesen wurde. Zunächst bleibt abzuwarten, welche Projekte und Berechnungen die betreffenden Vereinigungen mit Hülfe der ihnen hierzu von vielen Seiten gespendeten Mittel aufzustellen werden und inwiefern deren Endergebnis ein günstigeres sein werde. Wir neigen eher der von manchen, in solchen Dingen urteilsfähigen Kollegen geäusserten Ansicht zu, dass die Ziffern des vorliegenden Gutachtens hinsichtlich der Herstellungskosten eher zu niedrig gehalten seien. Was die Rentabilität, d. h. die wirtschaftliche Zulässigkeit des Planes anbetrifft, hat das Gutachten die Frage nur hinsichtlich der Strecke *Basel-Bodensee* näher geprüft und zwar auf Grund der, für Freunde der Sache gewiss unanfechtbaren, d. h. von Ing. R. Gelpke angegebenen Zahlen. Es gelangt dabei zu einem durchaus negativen Ergebnis. Wir hätten gerne gesehen, dass auch die andern Linien nach dieser Seite beleuchtet worden wären, obgleich wir zugeben, dass es hier äusserst schwierig ist, positive Anhaltspunkte über die Verkehrsmengen, die sich zum Wassertransport eignen könnten, zu gewinnen. Wie ungeeignet aber eine künstlich angefachte Begeisterung der öffentlichen Meinung ist, um in solchen konkreten Fragen das Richtige zu treffen, das erfahren wir heute gerade an unserer grossen nationalen Verkehrsanstalt, den Bundesbahnen selbst. Mit welcher jubelnden Ueberzeugung hat man die „Schweizerbahnen dem Schweizervolk“ erworben, und zwar gestützt auf eine *Rechnung*, die, abgesehen von der ethischen Seite der Frage, mit Hülfe jahr-

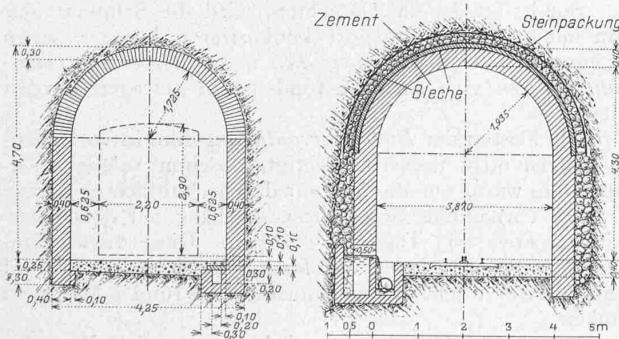


Abb. 18 und 19. Normales und verstärktes Tunnelprofil. — 1:150.

zehnte alter Erfahrungen uns auf den letzten Rappen nachwies, welch sicheres und gutes Geschäft das Land dabei mache. Und doch, wie gründlich haben wir uns verrechnet! Welche schweren Sorgen bereiten uns heute unsere Bahnen, denen die Schifffahrtsfreunde nun so leicht hin einen guten Teil der Arbeit und des Verdienstes abnehmen möchten! In der neuen Frage der Binnenschiffahrt aber stehen wir vor einem grossen Fragezeichen. Keine eigenen Erfahrungen oder solche anderer Staaten mit annähernd gleichen

Die elektrische Zahnradbahn Montreux-Glion.

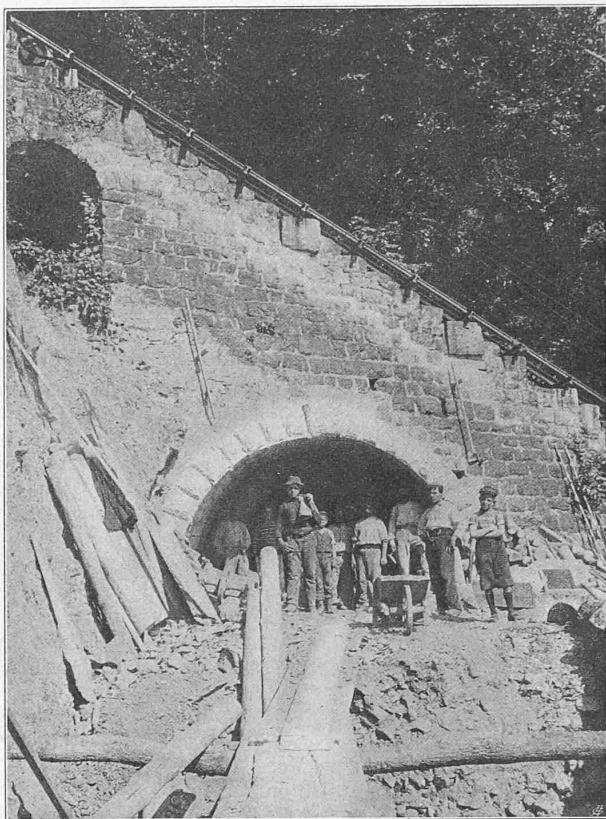


Abb. 17. Tunnel der M. G. unter der Seilbahn Territet-Glion.

Verhältnissen stehen uns zu Gebote. — Vergleiche, die bisher von Verfechtern der Idee gezogen wurden, beziehen sich immer nur auf — Projekte, die in andern Ländern aufgestellt sind.

Es ist darum ein verdienstliches Werk, das die Schifffahrtsvereinigungen unternommen haben, ihre Idee nach der technischen Seite und vor allem nach ihrer wirtschaftlichen Ausführungsmöglichkeit gründlich zu prüfen, bevor irgendwelche Schritte in das heute noch völlig unbekannt vor uns liegende Gebiet unternommen werden.

Als erster Beitrag nach dieser Richtung ist das Gutachten der Bundesbahnen zu begrüßen und wir glauben, es wird unsren Lesern deshalb erwünscht sein, daraus Einiges zu vernehmen.

Bei Untersuchung der *Technischen Verhältnisse* stützt sich das Bundesbahn-Gutachten auf die Angaben des eidg. Oberbauinspektors, Herrn A. v. Morlot, und des Chefs des schweiz. hydrometrischen Bureaus, Herrn Dr. J. Epper, und stellt auf Grund derselben generelle Profile auf für die Wasserstrassen

- vom Rhein zwischen Basel und Konstanz (Abb. 1),
- der Aare von Waldshut bis zum Bielersee (Abb. 2),
- der Schifffahrtsstrasse nach Zürich (Abb. 4),
- der Verbindung vom Bielersee an zum Neuenburgersee und von diesem zum Genfersee (Abb. 3).

Wir geben nach den dem Gutachten beigegebenen Plänen diese Längenprofile in den Abbildungen 1 bis 4 (S. 41) wieder; desgleichen in Abbildung 5 das in Aussicht genommene Binnenkanal-Normalprofil.

Am ausführlichsten ist die *Rheinstrecke* behandelt, für die in der Planbeilage Skizzen über die Schleusenanlagen in Augst-Wylen, Rheinfelden, Schwörstadt, Laufenburg, Koblenz, Rheinau, Neuhausen und Schaffhausen enthalten sind. Als Schiffstyp für diese Strecke wird ein Rhein-Schleppkahn von 1000 t Traglast zu Grunde gelegt, der mit besonderer Schleppdampfer befördert werden soll. Auf Grund dieser Voraussetzungen sind die Abmessungen

der Schleusen, Tunnels (bei Neuhausen und Schaffhausen), zu erhöhenden Brücken usw. bemessen und eingehend besprochen.

Nach Ausführung dieser Bauten wird die Schifffahrtsstrasse des Rheins folgende Verhältnisse zeigen:

Von der 168 km langen Strecke Basel-Konstanz werden im natürlichen Lauf des Stromes zu befahren sein 123 km. Davon entfallen auf die

Strecke	km	mit einem Höhenunterschied von		Gefälle %
		m	durchschnittlich	
Basel-Schaffhausen	77	65,4		0,85
Schaffhausen-Konstanz	46	6,3		0,14

Die restlichen 45 km entfallen auf die Schleusen und Oberwasserkanäle der Staustufen. In dem Längenprofil (Abb. 1) sind die letzteren horizontal angenommen, was für unsere vorläufige Untersuchung zulässig ist und dieselbe vereinfacht. Der Höhenunterschied von 79,1 m verteilt sich auf 11 Schleusen.

Das oben angeführte durchschnittliche Gefälle zwischen Basel und Schaffhausen von 85 cm auf den Kilometer kommt dem durchschnittlichen Gefälle zwischen Strassburg und Basel ungefähr gleich.

Die Baukosten für die Rheinstrecke werden für die einzelnen Anlagen getrennt angeführt und ergeben den Betrag von zusammen rund 40 Millionen Franken.

In den im Folgenden angegebenen Beträgen sind die gesamten Baukosten einschliesslich der Baukapitalzinsen enthalten:

1. Augst-Wyhlen	teilweise ausschliesslich zu Lasten der Schifffahrtanlagen		
	Fr.	Fr.	
Grossschiffahrtsschleuse u. Verbreiterung des Ober- u. Unterwasserkanals. Gesamtkosten		1 300 000	
2. Rheinfelden.		2 000 000	
Grossschiffahrtsschleuse u. Verbreiterung des Wasserkanals			
3. Schwörstadt.			
Stauwehr und Grossschiffahrtsschleuse mit Ober- und Unterwasserkanal	2 500 000	2 700 000	
4. Laufenburg.			
Grossschiffahrtsschleuse mit Verlängerung des Wehrs und Verlegung des Fischpasses		1 700 000	
5. Koblenz.			
Stauwehr und Hochwasserdämme, Grossschiffahrtsschleuse und Hafenbassin	2 000 000	2 000 000	
6. Rheinau.			
Stauwehr und zwei Grossschiffahrtsschleusen		4 000 000	
7. Neuhausen.			
Stauwehr, 3-stufige Schleusentreppe und Kanaltunnel von 600 m Länge	800 000	7 700 000	
8. Schaffhausen.			
Kanaltunnel von 450 m Länge und 2 Schleusen		4 200 000	
9. Umbau von Strassenbrücken		4 000 000	
10. Ausgestaltung d. Wasserstrasse von Basel bis Schaffhausen zwischen den Staustufen (77 km) einschliesslich von Felssprengungen oberhalb Rheinfelden und bei Wallbach, Verbauungen in Seitenzuflüssen		3 000 000	
11. Häfen und Ausladeplätze mit allen Hochbauten und Ausrüstungen, Zufahrtstrassen etc.		4 800 000	
Zusammen	5 300 000	37 400 000	

Von den Kosten der Wehranlagen in Schwörstadt, Koblenz u. Neuhausen rechnen wir 50 % zu

Lasten der Schifffahrt, d. h. $\frac{50}{100} \times 5300000$ rund 2 600 000

Somit Baukosten für die Kanalisierung des Rheins zwischen Basel und Schaffhausen . . . 40 000 000

Hiervon werden auf die Schweiz ungefähr 30 Millionen entfallen. Mehr als 10 Millionen dürften von den Nachbarstaaten nicht zu erwarten sein, da sie nicht in gleicher Masse wie die Schweiz durch die Rheinkanalisation eine Förderung ihrer Interessen erwarten. Württemberg sucht seine Verbindung mit dem Rhein durch die Kanalisierung des Neckar zu erhalten und Bayern richtet seine Bestrebungen in erster Linie auf den Donau-Mainkanal.

Auf Grund des im Vorstehenden ermittelten Kostenbetrages gelangt man für die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinkanalisation zu folgender Betrachtung:

Für die Verzinsung und Amortisation des aufzuwendenden Baukapitals beträgt die

Jahresausgabe $4\frac{1}{2}\%$ von 30 000 000 Fr. 1 350 000 Fr.

Für den Unterhalt dieser Bauten, für die Bedienung der Schleusen und hydraulischen Anlagen und für die Instandhaltung der Schifffahrtsstrasse im natürlichen Gerinne sind zu rechnen 600 000 "

Danach ergibt sich eine Jahresausgabe von 1 950 000 Fr.

Diese muss durch Schiffahrtabgaben oder aus allgemeinen Mitteln gedeckt werden.

Nach den Angaben des Herrn Ingenieur Gelpke darf auf diesem Teil des Rheins für die in die Verkehrssphäre des Stromes fallenden Kantone Aargau, Zürich, Thurgau, Schaffhausen, St. Gallen und Appenzell ein Verkehr von $\frac{2}{3} \times 50$ Millionen Tonnenkilometer (Rheinquellen 1908, Nr. 11) erwartet werden, sodass sich unter Annahme einer tonnenkilometrischen Differenz von 2 Cts. gegenüber der Bahnfracht (3,5 bis 1,5 Cts.) die jährliche Ersparnis an Transportkosten mit 650 000 Fr. berechnet.

Dieser Ersparnis steht aber eine dreimal so grosse Ausgabe gegenüber, sodass von einem wirtschaftlichen Vorteil des ganzen Projektes nicht gesprochen werden kann. Wollte man die Deckung der für den Bau und Unterhalt der Schifffahrtsstrasse entstehenden Kosten durch Abgaben beim Betriebe erheben, so würde der Tonnenkilometer mit 6 Cts. belastet; wodurch der Einheitssatz von 1,5 Cts. auf 7,5 Cts steigen und die Vorteile des Wassertransports verschwinden würden.

Somit, folgert das Gutachten, wird die Schifffahrt nur dann mit dem Bahntransport konkurrieren können, wenn die *ganzen Baukosten* und ein *Teil der Betriebs- und Unterhaltskosten* vom Lande à fonds perdu getragen werden sollten.

Die Kosten der *Bodenseeregulierung* sind in vorstehenden Ziffern nicht berücksichtigt, obschon solche unbedingt nötig wäre, um die jetzt für durchschnittlich 215 Tage im Jahre vorhandene Schifffahrtmöglichkeit auf dem Oberrhein auf etwa 285 Tage zu erhöhen. Diese vorwiegend auch dem Rheinverkehr von Mannheim-Strassburg-Basel dienende Arbeit schätzt das Gutachten zu rund 5 Millionen Franken.

In einlässlicher Weise wird sodann der Bau der andern Linien (siehe b, c, d) besprochen und veranschlagt, wobei mit Hinweis auf ähnliche Verhältnisse im Ausland ein Schiffstyp von 600 t Tragfähigkeit zu Grunde gelegt wird (die Kanäle der französischen Hauptlinien sind alle für den Verkehr mit 300 t-Kähnen eingerichtet). Für die Verbindung von Zürich mit dem Rhein ist sowohl die Kanalisierung der Limmat wie jene der Glatt bis Oerlikon untersucht (Abb. 4), aber der erstern der Vorzug gegeben worden. Die Verbindungen von Limmat und Zürichsee sowie von Rhone und Genfersee sind in die Berechnungen nicht einbezogen.

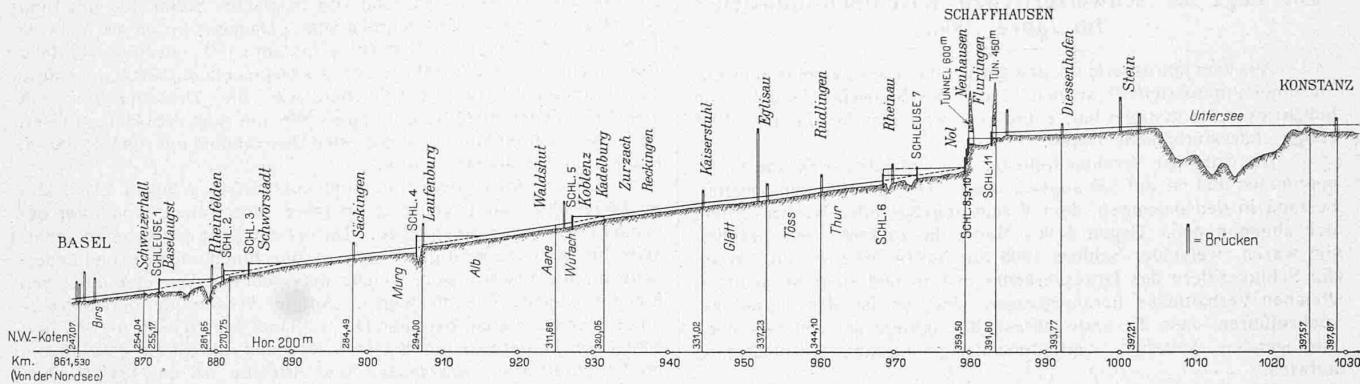


Abb. 1. Längenprofil des Rheins von Basel bis Konstanz. — Masstab für die Längen 1:900 000, für die Höhen 1:6000.

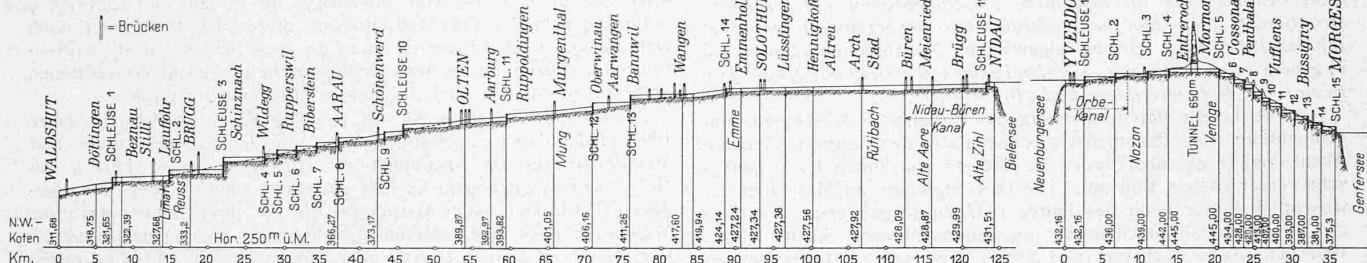


Abb. 2. Längenprofil der Aare von Waldshut bis zum Bielersee.

Abb. 3. Längenprofil Yverdon-Morges.

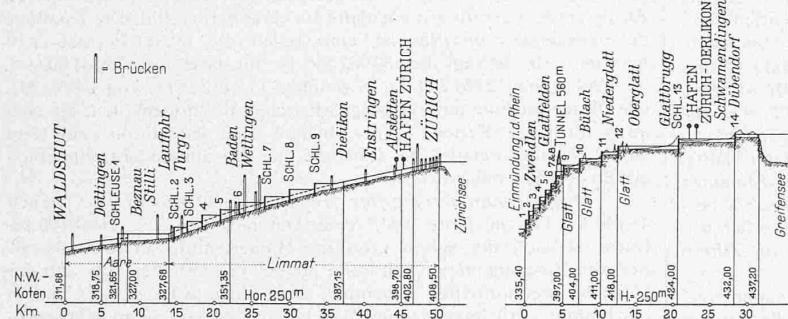


Abb. 4. Längenprofile der Limmat und der Glatt.

Aus diesen Berechnungen ergibt sich folgende

Kostenzusammenstellung.

	Länge km	Kosten	
		im ganzen Fr.	per km Fr.
A. Die Kanalisierung des Rheins von Basel bis Konstanz	168	40 000 000	238 000
B. Die Kanalisierung der Aare von Waldshut zum Bielersee	124	70 000 000	565 000
C. 1. Die Schiffahrtsstrasse nach Zürich (Kanalisation der Limmat)	31	33 000 000	1 064 000
2. Die Schiffahrtsstrasse nach Winterthur (Tösskanal)	15	14 000 000	933 000
D. Die Verbindung von Bieler-, Neuenburger- und Genfersee	36 ¹⁾	33 000 000	917 000
Zusammen	190 000 000		
Davon entfallen auf die Schweiz	180 000 000		

Davon entfallen auf die Schweiz 180 000 000 Fr.

Der beim Rhein auf den Kilometer entfallende Betrag steigt auf 325 000 Fr., wenn man die 46 km lange Strecke Schaffhausen-Konstanz, die nur unbedeutende Arbeiten erfordert, ausser Betracht lässt. Ebenso steigt der Betrag für die Aare auf 755 000 Fr., wenn man aus gleichem Grunde die Strecke oberhalb Solothurn nicht berücksichtigt.“

¹⁾ 36 km ist die Länge des Kanals zwischen Neuenburger- und Genfersee.

Ein zweites Kapitel des Gutachtens ist der Untersuchung der kommerziellen Verhältnisse gewidmet. In diesem ist, wie es übrigens ohne Weiteres als selbstverständlich erscheint, gezeigt, dass alle die geplanten Schiffahrtswege darauf berechnet wären, einen Teil des Verkehrs, den jetzt die Bundesbahnen besorgen, an sich zu ziehen.

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen gibt in diesem Kapitel zum Schlusse ihrer Ueberzeugung Ausdruck, dass der Verkehr auch in Zukunft nie und nirgends so dicht sein wird, dass die Bundesbahnen froh wären, wenn ihnen ein Teil davon abgenommen würde. „Das Netz der schweizerischen Bahnen ist, speziell längs den projektierten Schiffahrtslinien engmaschig und leistungsfähig und wird durch stets neu hinzutretende Linien immer leistungsfähiger.“ „Der schweizerische Güterverkehr wird nie im Stande sein, gleichzeitig eine leistungsfähige Schiffahrt und das dichte engmaschige Eisenbahnnetz zu alimentieren.“

Diesen grundlegenden Sätzen mit beweiskräftigen Darlegungen entgegen zu treten, wird die Hauptaufgabe der von den Schiffahrtsverbänden an die Hand genommenen Untersuchungen und Studien bilden. Vor allem muss die Bedürfnisfrage einwandfrei klargelegt und die Lebensfähigkeit einer schweizerischen Binnenschiffahrt nachgewiesen sein.

Abb. 5. Normalquerprofil der Kanäle 1:1000.

Masstab der Längenprofile Abb. 2 bis 4 für die Längen 1:900 000, für die Höhe 1:7500.

Aus dem
Gutachten der Schweizerischen Bundesbahnen
über die
Schweizerische Binnenschiffahrt.

