

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 1

Artikel: Rheinschiffahrt Basel-Bodensee
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82543>

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](#)

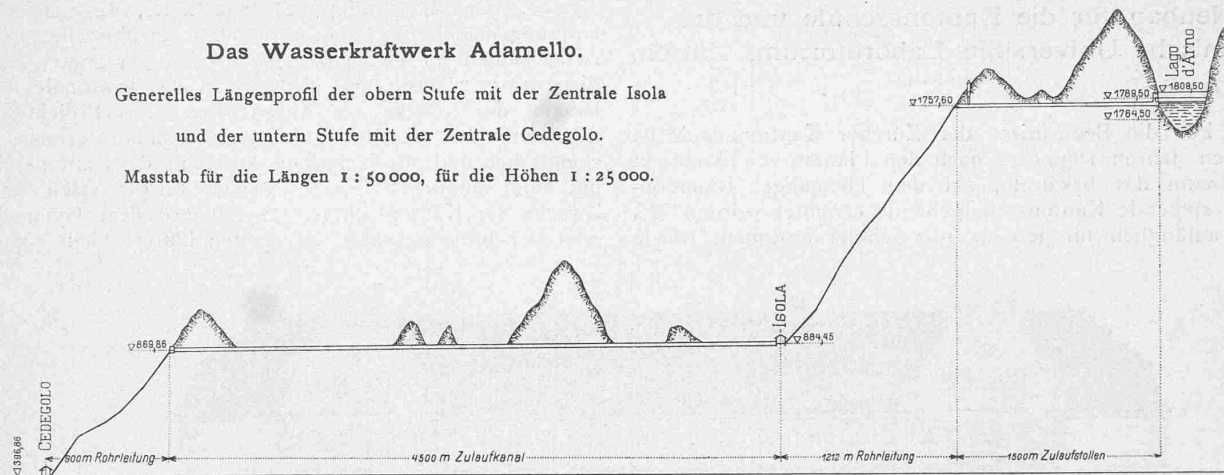
Download PDF: 03.04.2026

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

Das Wasserkraftwerk Adamello.

Generelles Längenprofil der obern Stufe mit der Zentrale Isola
und der untern Stufe mit der Zentrale Cedegolo.

Masstab für die Längen 1 : 50 000, für die Höhen 1 : 25 000.



Am untern Ende des Druckstollens, 90 m vor seinem Austritt aus dem Berge, ist ein schachtförmiges Standrohr zum Ausgleich von Druckstößen eingeschaltet, das bei rund 7 m oberem Durchmesser sich etwa 14 m über den höchstgestauten ruhenden Wasserspiegel erhebt. Dieser Druckregler hat die beträchtliche Gesamthöhe von rund 70 m und reicht gerade bis zur Erdoberfläche

(Forts. folgt.)

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.

Die Handels- und Industriegruppe der Bundesversammlung hat eine Sitzung, die sie am 20. Dezember v. J. im Bundeshaus abgehalten hat, der „Stellungnahme der Schweiz zur Rhein-Bodensee-Schiffahrt“ gewidmet.

Ihr Vorsitzender, Nationalrat Dr. E. Sulzer-Ziegler, hob in seinen einleitenden Worten dabei einige wichtige Momente hervor, die von der Versammlung nach eingehender Diskussion, an der sich namentlich auch Nationalrat Dr. Alfred Frey, Vizepräsident des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins, beteiligte, dem Bundesrate zum Studium angelegentlich empfohlen wurden. Es sei unerlässlich, dass man sich rechtzeitig und mit aller Gründlichkeit auf die Unterhandlungen mit den beteiligten Staaten vorbereite, die demnächst beginnen dürften.

Der erste Punkt betraf die *Frage der Schiffahrtsabgaben*, deren Einführung in Deutschland vorbereitet wird. Die Schweiz würde durch solche hinsichtlich der zurzeit schon bestehenden Rheinschiffahrt bis Basel und der geplanten Fortführung bis zum Bodensee in Mitleidenschaft gezogen. Um die Zustimmung der süddeutschen Staaten für diese Neuerung zu gewinnen, hat die Reichsregierung, scheint es, ihnen Aussichten gemacht, aus den betreffenden Einnahmen auch den Ausbau von Binnenkanalnetzen in Süddeutschland zu unterstützen. Soweit sich solche Abgaben auf den Rhein beziehen, erscheint dieses nicht zulässig, da hier die Verhältnisse durch die internationale Rheinschiffahrtsakte geregelt sind, die für alle Rheinuferstaaten, namentlich für Holland und nicht zuletzt auch für die Schweiz Bedeutung hat.

Dagegen erscheint es dem Referenten nicht unbillig, zur Deckung der für die Verbesserung der Rheinschiffahrtsstrasse selbst erwachsenden Auslagen auch auf der Rheinschiffahrt solche Gebühren zu erheben. Diese Auffassung wird vielfach auch in Deutschland geteilt, wo bekanntlich lebhaft Erörterungen der Frage in der öffentlichen Meinung stattfinden, die zur Folge hatten, dass die Behandlung der Vorlage im Reichstage zunächst noch verschoben worden ist.

Anmerkung der Redaktion. Nebenstehende Abbildung ist ein verkleinerter Ausschnitt aus der unter Leitung von Prof. F. Becker bearbeiteten, vom Deutschen und Oesterr. Alpenverein 1903 herausgegebenen «Karte der Adamello- und Presanella-Gruppe» im Masstab 1 : 50 000.

Es steht wohl ausser Zweifel, dass die geplante Fortführung der Schiffahrt von Basel bis zum Bodensee, infolge der Erstellungskosten der zahlreichen dazu erforderlichen Kunstbauten, sowie deren Instandhaltung und Bedienung, auf die Erhebung von Schiffahrtsabgaben in erster Linie angewiesen sein wird. Da der Anschluss des Bodenseebassens an die Rheinschiffahrt aber, mehr noch als für die Schweiz, für den Schiffsverkehr auf der ganzen Länge des Stromes und sodann für die andern Bodenseeuferstaaten von Wichtigkeit wäre, sind diese an einem eventuellen Ausbau der Schiffahrtsstrecke Basel-Bodensee in hervorragendem Masse interessiert. Wenn sie, namentlich Baden, auch zurzeit noch grosse Zurückhaltung an den Tag legen, und der Schweiz gerne den Vortritt bei Einleitung dieser Schritte einräumen möchten, so liegt es in der Natur der Sache, dass bei *vorsichtigem, aber entschiedenem und zielbewusstem* Auftreten von schweizerischer Seite die andern Bodensee-Uferstaaten schliesslich ebenfalls den ihnen gebührenden Anteil an dem Werke übernehmen werden.

In diesem Verhältnisse sah die Versammlung mit Recht ein Moment, das uns zum Mitsprechen bei Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein bezw. bei Abänderung der internationalen Rheinschiffahrtsakte berechtigen sollte, bei der wir sonst formell bisher nicht direkt beteiligt waren.

Ein zweites Moment, auf das der Vorsitzende in seinem einleitenden Referate hinwies, ist das der *Bodenseeabfluss-Regulierung*, durch welche bei dem mächtigen Staubecken, das der Bodensee für das Rheingebiet darstellt, die Schiffbarkeitsverhältnisse für einen grossen Teil des Stromes wesentlich beeinflusst bezw. verbessert werden können. Da zu einer Regulierung der Abflussverhältnisse des Bodensees aber die Mithilfe und Zustimmung der Schweiz erforderlich ist, erscheint es auch aus diesem Grunde natürlich, sie in der Frage allfälliger Einführung von Rheinschiffahrtsabgaben zum Worte kommen zu lassen.

Die wichtige Aufgabe, die unsern Staatsmännern in dieser Frage erwächst, kann jedoch mit Nachdruck nur verfolgt werden unter genauer Kenntnis der Verhältnisse *in wirtschaftlicher und in technischer* Hinsicht. Nach beiden Richtungen aber ist die Angelegenheit, ungeachtet der zahlreichen Verbände, die sich mit grossem Eifer der Propaganda für die Binnenschiffahrt in der Schweiz widmen, noch durchaus unangeklärt. Dass die Schweiz. Bundesbahnen bei den grossen Fragen, die ihnen ihr eigener Haushalt auferlegt, kein Interesse zeigen, sich auch mit dieser Angelegenheit zu befassen, darf man ihnen kaum verübeln.

Es erscheint deshalb zunächst *Aufgabe der Bundesbehörde selbst, sie durch eigenes Studium schnellstens und einwandfrei zu lösen.* Die Frage der wirtschaftlichen Bedeutung für die Schweiz lässt sich nicht leichtthin beantworten und in technischer Hinsicht ist namentlich die Regulierung des Bodenseeabflusses ein Problem, das, wie es mehrfache Beispiele zeigen, gründlich erwogen werden muss.