

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 17

Artikel: Schifffahrt auf dem Oberrhein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31456>

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: 18.01.2026

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

Schifffahrt auf dem Oberrhein.

Wir haben in Nr. 13 dieses Bandes auf Seite 186 die Rede des Ministers von Bodman in der Badischen Kammer wiedergegeben, in der er die Auffassung der badischen Regierung hinsichtlich der Schiffbarmachung des Rheins von Strassburg bis in den Bodensee darlegte.

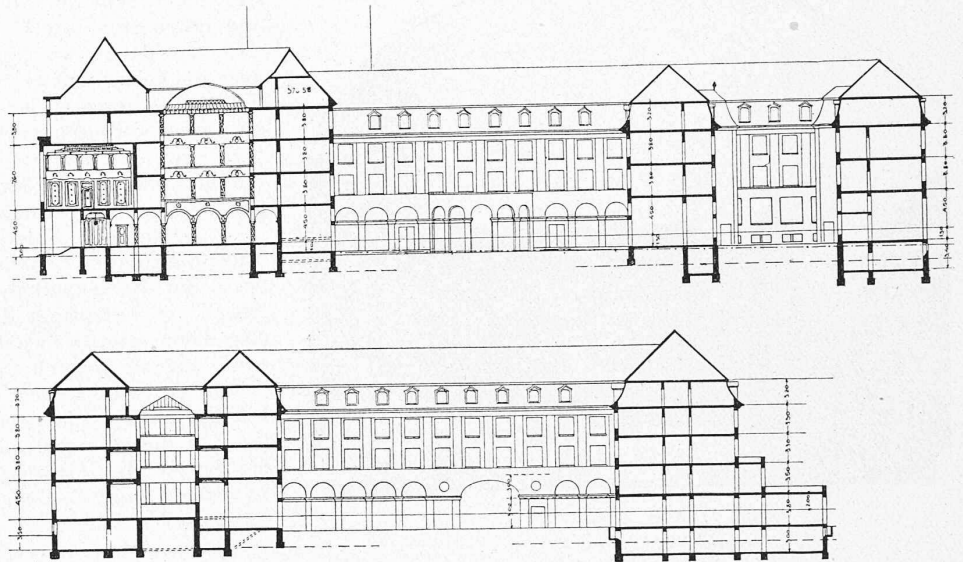
Heute sind wir im Fall, auf eine Aeusserung der „Köln. Ztg.“ hinzuweisen, welche die Bedeutung der Angelegenheit für die deutsche und die holländische Rheinschifffahrt, für den Handel in Rotterdam, sowie für die Industrie und den Bergbau am deutschen Niederrhein hervorhebt. Genanntes massgebende Blatt schreibt:

„In dem Gesetz über den Ausbau der deutschen Wasserstrassen vom 23. Dezember 1911 ist bekanntlich auch die Schiffbarmachung des Oberrheins bis Konstanz in Aussicht genommen. Dieses in handelspolitischer Beziehung hochbedeutende Projekt hat weit über die örtlich beteiligten Kreise hinaus das lebhafteste Interesse erregt. Wie gemeldet wird, hat auch der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, der in Duisburg-Ruhrort seinen Sitz hat, beschlossen, diese Frage auf die Tagesordnung seiner nächsten ausserordentlichen Hauptversammlung zu setzen, die im Mai oder Juni in Köln stattfinden soll. Es duldet keinen Zweifel, dass die Ausdehnung der Rheinschifffahrt bis in den Bodensee, wodurch ein direkter Bahnanschluss auch nach Oesterreich erreicht werden könnte, für die zahlreichen Reedereien der Rheinschifffahrt sowohl wie namentlich auch für die Partikularschiffer, die in den letzten Jahren wegen allzu starker Vermehrung des Schiffsparks über eine Schmälerung des Verdienstes zu klagen hatten, vom grössten Vorteil wäre.“

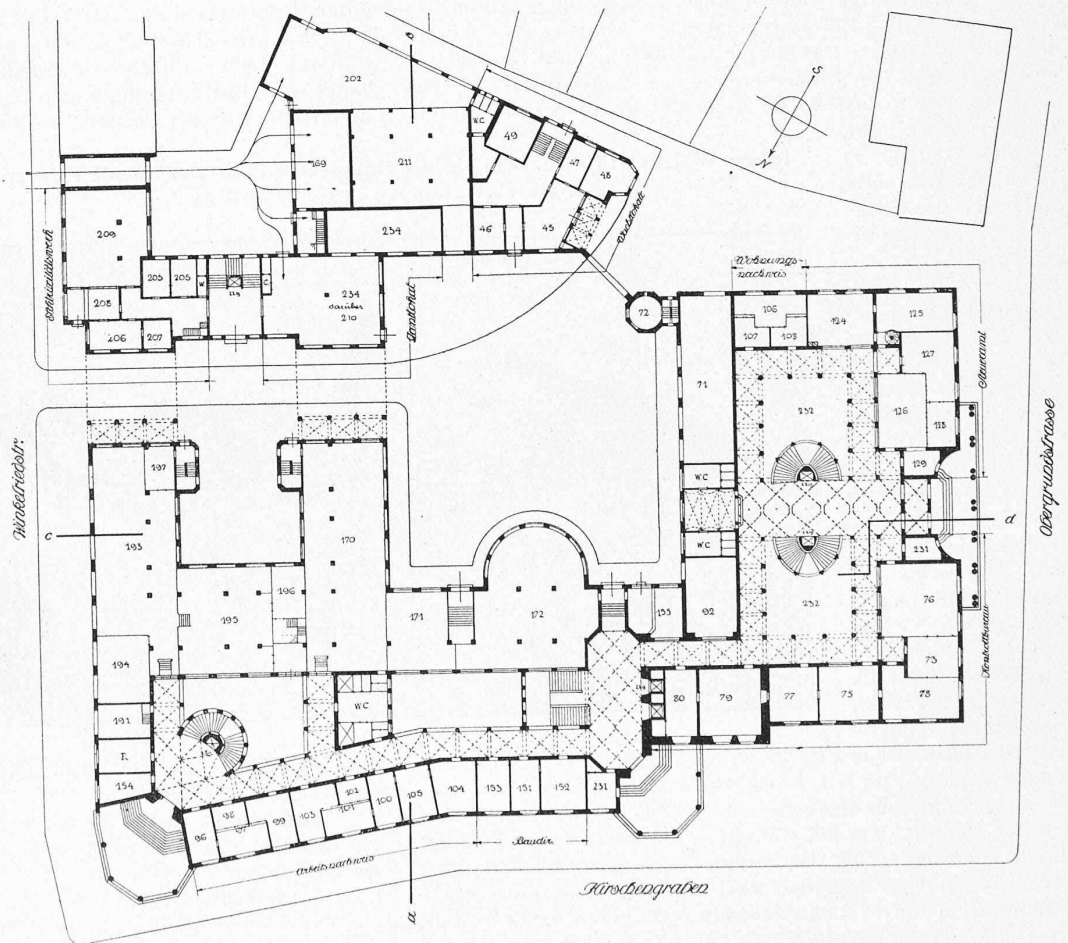
„Der Ausbau der Rheinschifffahrt bis zum Bodensee steht allerdings in engstem Zusammenhang mit der Frage der Schifffahrtsabgaben, weil erst durch die Erhebung von Abgaben die Mittel zur Deckung der nicht unbedeutlichen Baukosten gewonnen werden könnten. Indes ist anzunehmen, dass die grossen Vorteile, welche dem Rotterdamer Handel und der sich ständig entwickelnden holländischen Rheinschifffahrt durch einen leistungsfähigen Wasserweg nach dem Bodensee geboten würden, auch von den Holländern auf die Dauer nicht verkannt werden können und dass diese Einsicht auch ihre Stellung

zur Frage der Schifffahrtsabgaben in günstigem Sinne beeinflussen wird.“

In diesem ganz hervorragenden Interesse, das die Schiffbarmachung des Oberrheins für die holländische und die deutsche Rheinreederei und für die Produkte der deutschen rheinländischen Montanindustrie bietet, liegt die Gewähr für das schliessliche Zustandekommen des grossen Werkes. Zugleich ist der Nachdruck, der auch in vorstehender Aeusserung auf die Einführung von deutschen Schifffahrtsabgaben gelegt wird, für die Schweiz ein sehr zu beherzigender Hinweis darauf, wo sie ihrerseits einzusetzen



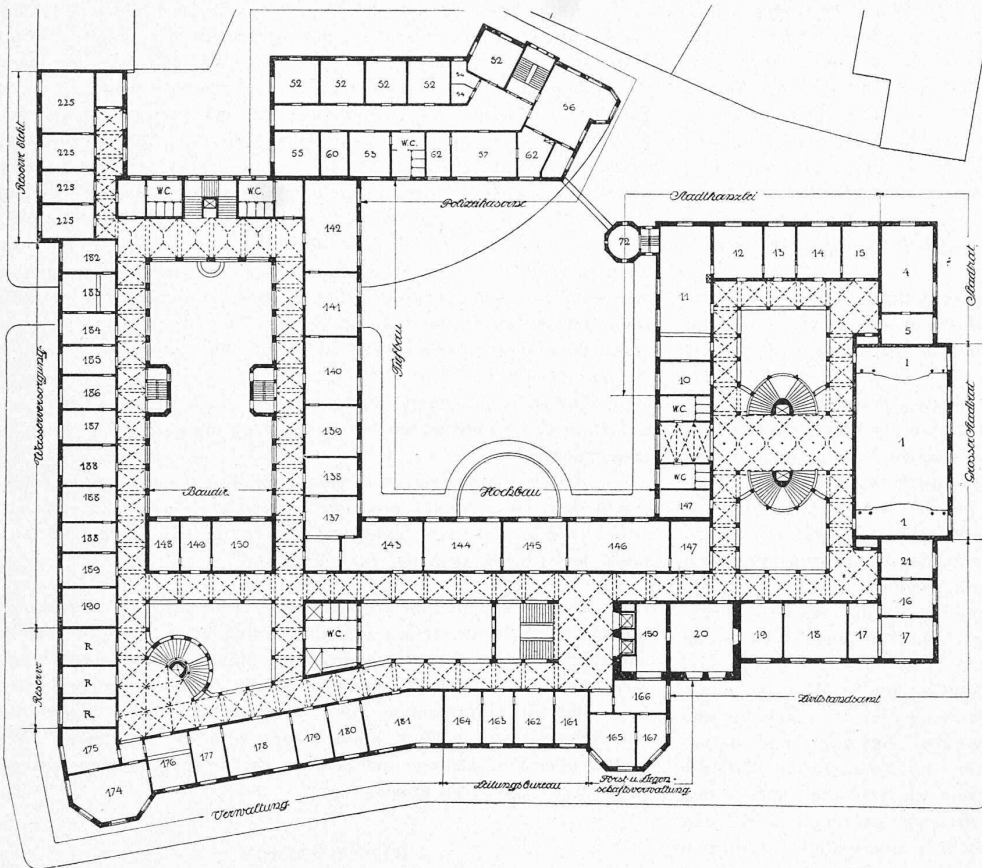
Schnitte d-c (oben) und a-b (darunter). — Masstab 1:800.



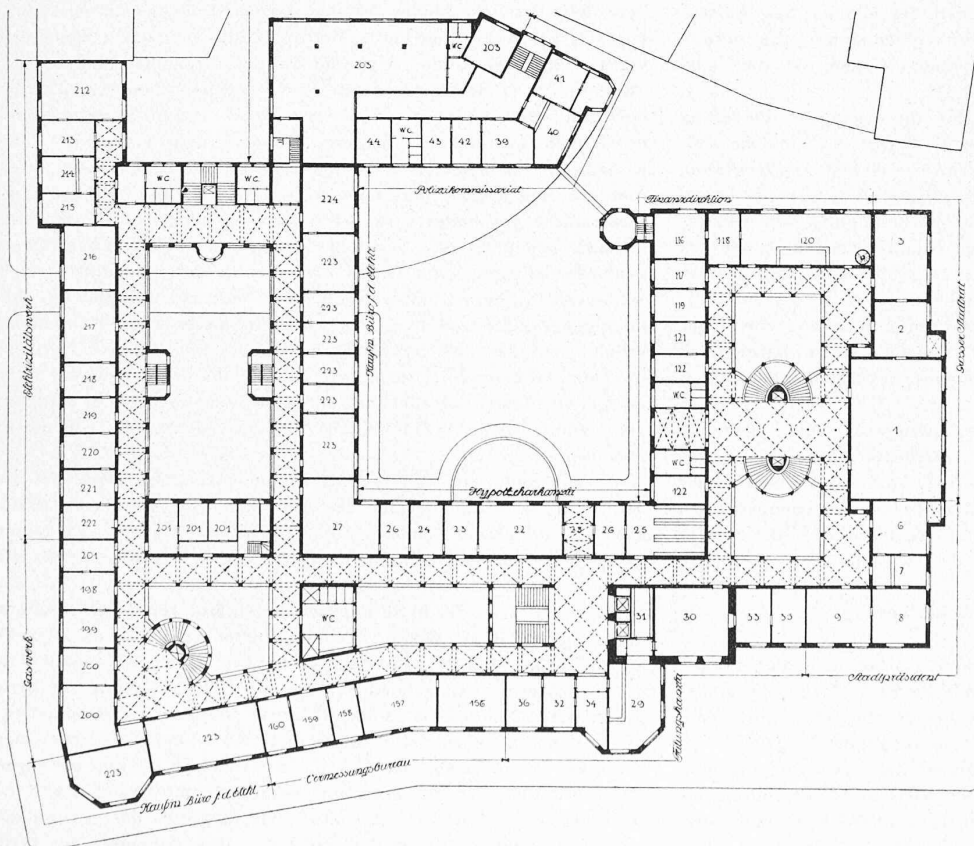
III. Preis ex aequo. Motto „Sonniger Hof“. — Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1:800.

Ideen-Wettbewerb zu einem Verwaltungs-Gebäude der Stadt Luzern.

III Preis ex aequo. Motto „Sonniger Hof“. — Architekten Theiler & Helber in Luzern.



Grundriss vom II. Stock. — Masstab 1:800.



Grundriss vom I. Stock. — Masstab 1:800.

hat, um an der durch die Rheinschiffahrtsakte gewährleisteten freien Schifffahrt auf dem Strom vom Meere bis nach Basel tunlichst geringe Einbusse zu erleiden. Der Umstand, dass von der Schweiz eine tatkräftige Mitarbeit erwartet wird und zwar, wie Minister von Bodman erklärt, für die Arbeiten von Strassburg bis Konstanz, gibt uns ein Anrecht, auch hinsichtlich der beabsichtigten Schifffahrtsabgaben mitzusprechen, die den Flussverkehr unter Umständen so belasten könnten, dass die für uns aus diesem erwarteten Vorteile wesentlich beschränkt, wenn nicht ganz aufgehoben würden.

Dass es der Schweiz ernst ist mit ihrer Mitwirkung, davon hat sie einen ersten Beweis erbracht durch Erbauung der Grossschiffahrtsschleuse bei Augst, die ganz aus schweizerischen Mitteln erstellt wurde. Die nächste, weit schwerere Arbeit wird es sein, die staatsvertraglichen Grundlagen zu gewinnen, auf denen die grosse Gesamtarbeit durchzuführen sein wird. Der sofortige gänzliche Ausbau weiterer Grossschiffahrtsschleusen bei den im Bau begriffenen andern ober-rheinischen Wasserkraftwerken, wie ihn Ingenieur Gelpke in den „Rheinquellen“ gelegentlich einer Besprechung des Laufenburger Werkes verlangt, wäre unserer Ansicht nach nicht dringlich, ja wir hielten ihn sogar für unklug und unwirtschaftlich. Es genügt durchaus, wenn durch Einbauen von geeigneten Schleusenoberhaupten, wie in Laufenburg, die Möglichkeit gewährleistet wird, den Ausbau der Grossschiffahrt zu seiner Zeit vornehmen zu können. Heute schon die Kraftwerke oder die Uferstaaten mit bezüglich grossen Ausgaben zu belasten, die im besten Falle auf Jahrzehnte hinaus wie die Augster Schleuse brach liegen müssten, wäre durchaus nicht begründet. Derartige grosse Unternehmungen müssen schrittweise ausgeführt werden. Zuerst und bevor grosse Arbeiten auf der obren Strecke in Angriff genommen werden, muss die ungehemmte Grossschiffahrt bis Basel, wenn auch nicht gänzlich durchgeführt, so doch auf einen bestimmten Termin vertraglich unter allen beteiligten Staaten endgültig festgelegt, gesichert sein.