

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 25

Artikel: Zur Lösung der Rheinfrage
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38107>

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: 18.02.2026

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

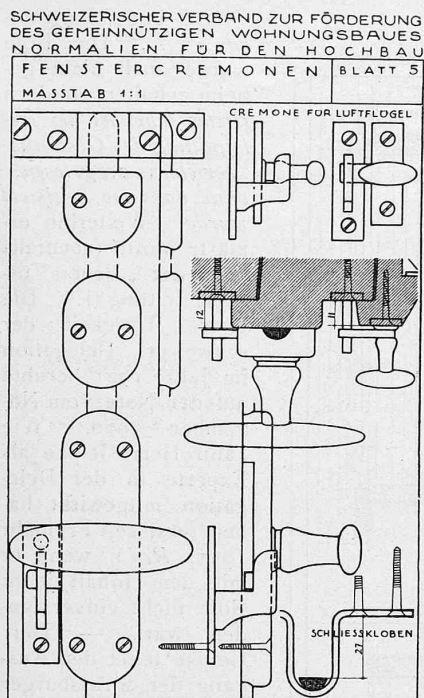


Abb. 2. Masstab 1:3.

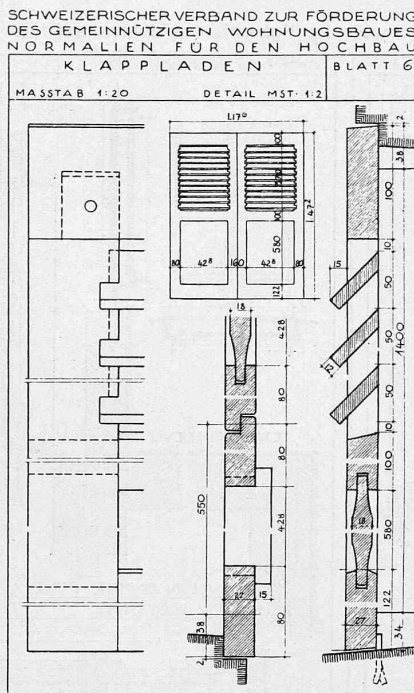


Abb. 3. Masstäbe 1:60 und 1:6.

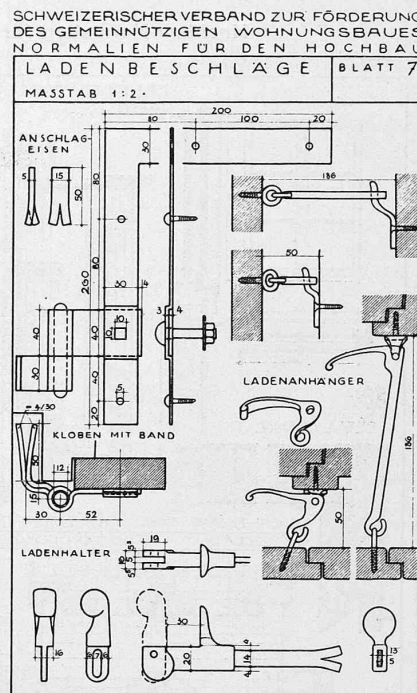


Abb. 4. Masstab 1:6.

sierung erhofft man aber die volle Realisierung der Vorteile, die bei einer einzelnen Kolonie nicht zur Auswirkung kommen kann. Auf Grund der von allen in Frage kommenden Fachkreisen, Architekten und Handwerker, anerkannten Normalien sollte es sodann möglich sein, auftragarme Zeiten durch Fabrikation auf Vorrat von Fenstern und Türen zu überbrücken. Durch die Einheit der Profile, durch den geringen Bedarf an Profileisen und dank einer gewissen, durch die Gleichmässigkeit der Ausführung erlangenen Uebung der Arbeiter kann eine weitere Verminderung der Herstellungskosten erreicht werden. Noch wichtiger erscheint die Normalisierung der Beschläge, speziell für unser absatzarmes Land. Hat jeder Architekt seine besondern Wünsche in bezug auf Türschlösser, so können höchstens ausländische Fabriken, die für das be-

Die Hochbau-Normalien müssen sich freilich erst einleben. Die Wohnungsnot ist noch lange nicht in allen Städten beseitigt, der genossenschaftliche Wohnungsbau hat noch weiterhin und wohl auf Jahrzehnte seine Daseinsberechtigung, sodass die Normalienblätter noch grosse Dienste zu leisten imstande sein werden. Wer aber etwa glaubt, damit den eigentlichen Fachmann, den Bauleiter oder Architekten ausschalten zu können, indem er die Blätter erwirbt und einem Maurerpolier den Auftrag übergibt, ihm darnach nun ein Haus zu erstellen, der wird sich selbst betrügen. Dieser Gefahr war sich auch die Normalkommission des S. V. f. g. W. bewusst, ohne indessen sich von ihr abschrecken zu lassen; denn selbst mit dem besten Pinsel kann der Laie noch lange kein Bild malen. Dass für die welsche Schweiz nicht dieselben Normalien benützt werden können, wie in der deutschen, liegt begründet in der wesentlich verschiedenen Bauweise und der Verschiedenheit der Verhältnisse überhaupt.

Luzern, im Juni 1922.

A. Ramseyer, Arch.

Anmerkung der Redaktion. Wir erinnern unsere Leser daran, dass diese neun Normenblätter auch auf dem Sekretariat des S. I. A. zum Preise von 5 Fr. pro Satz erhältlich sind, während die von der „Section romande de l'Union suisse pour l'amélioration de logement“ letztes Jahr herausgegebenen vier Blatt zu 1 Fr. (plus Porto) zu beziehen sind beim Sekretariat der Section romande, Rue du Lion d'Or 2, Lausanne. Die auf folgender Seite dargestellten welschen Normenblätter sind von Arch. Gilliard eingehend erläutert worden in „Gemeinnütziger Wohnungsbau“ vom Oktober 1921, worauf hier verwiesen sei.

Zur Lösung der Rheinfrage.

(Schluss von Seite 305)

Am 14. Juni d. J. besprach der Nationalrat die Rheinfrage, wobei es zu einer lebhaften Auseinandersetzung kam zwischen Nat.-Rat R. Gelpke und Bundesrat G. Motta, als Vertreter des Bundesrates. Unsere Äusserungen in letzter Nummer lagen bereits in der Maschine, als uns die bezügl. Zeitungsberichte¹⁾ in die Hand kamen, sodass wir auf jene Debatte erst heute zurückkommen können, bzw. müssen,

¹⁾ Vergl. „N. Z. Z.“ vom 14. Juni (Nr. 780), „Nat.-Ztg.“ vom 14. Juni (Nr. 273) und „Basler Nachrichten“ vom 15. Juni (Nr. 249 und 250).

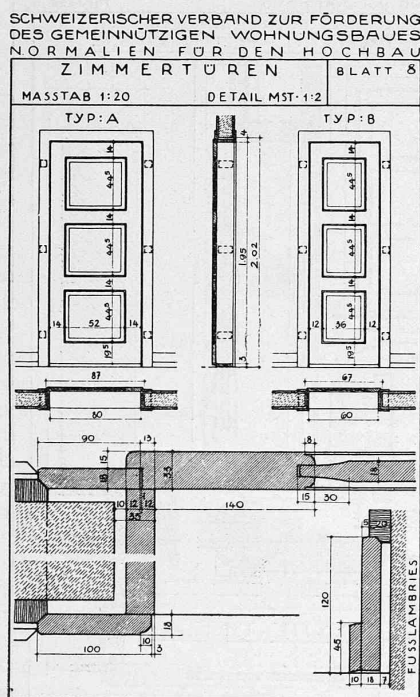
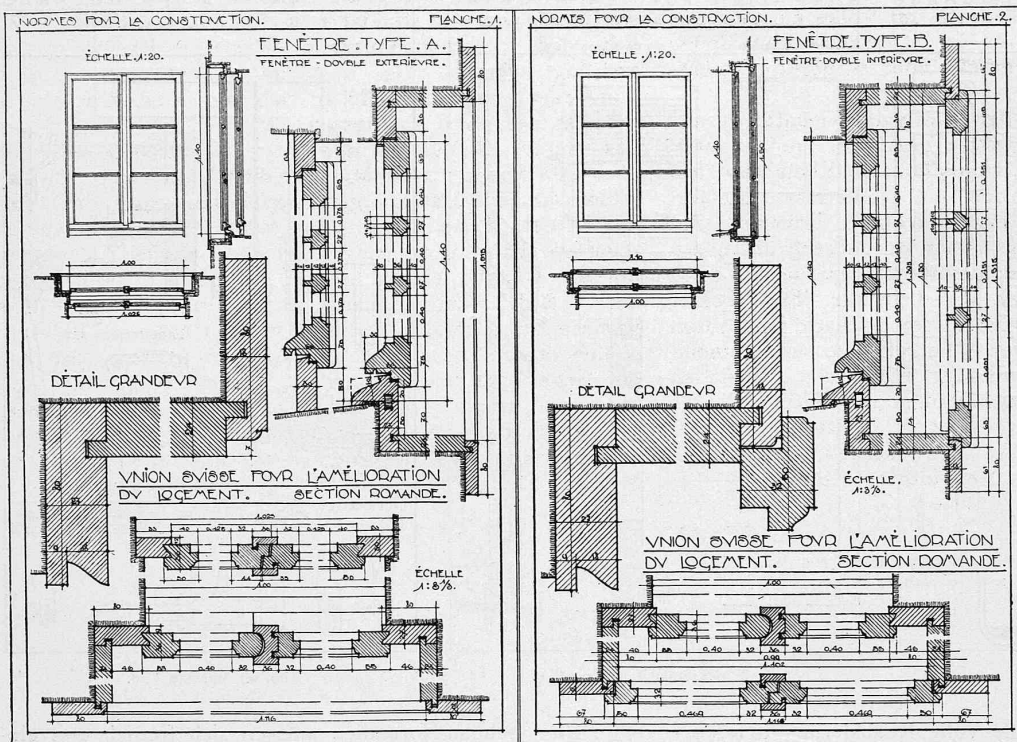


Abb. 5. Masstäbe 1:60 und 1:6.

Hochbau-Normalien für die welsche Schweiz (verkleinert auf $\frac{1}{8}$).

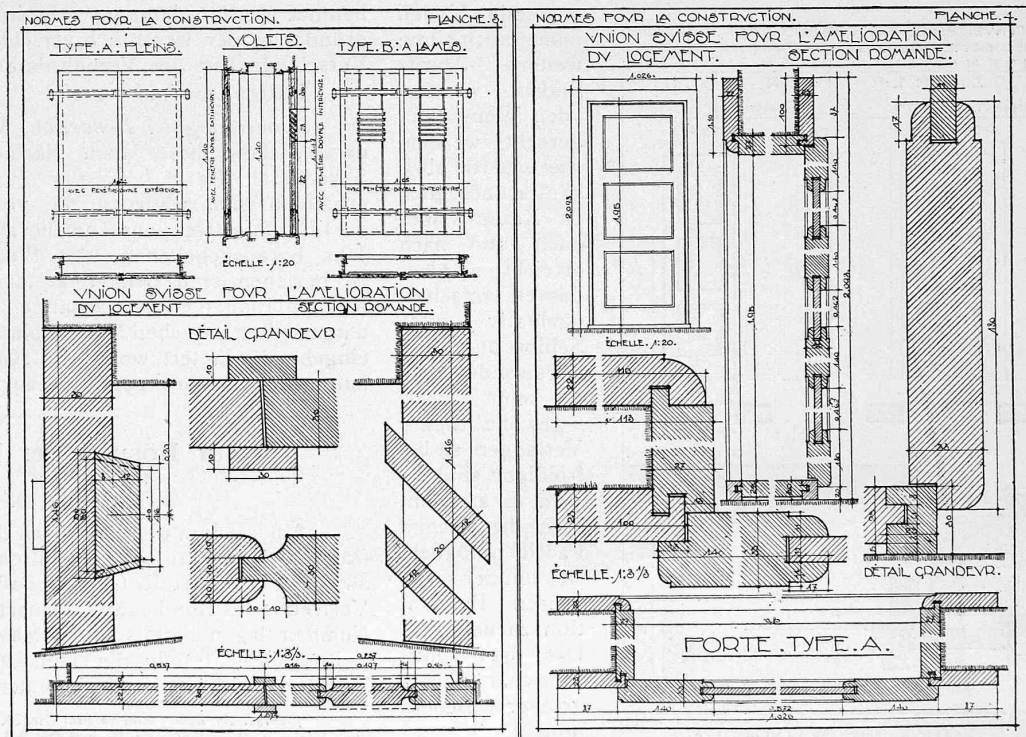
da sie wesentlich Neues offenbart hat. Wir übergehen Gelpkes Rede, weil diese für unsere Leser kaum Neues bot, es sei denn die einleitende Erklärung, dass er (Gelpke) nur durch spärliche Zeitungsnotizen über die Rheinfrage orientiert sei. Das mag die Erklärung sein für manche Unstimmigkeiten, mit denen er, dazu noch in sehr leidenschaftlichen Ausdrücken, den Rat bediente und den Bundesrat scharf kritisierte. Wer sich für Einzelheiten interessiert, sei auf die genannten Zeitungen verwiesen.

Bundesrat Motta erläuterte die Geschichte der Rheinfrage und kam dann ausführlich auf die Note vom 18. November 1920¹⁾ zu sprechen, an der Gelpke heute lebhaft Kritik übt. „Noch selten (wir zitieren aus der „N. Z. Z.“ Red.) ist eine Note in mehreren Sitzungen des Gesamtbundesrates mit solcher Sorgfalt redigiert worden (der Entwurf stammt von Prof. Max Huber, Red.), und schliesslich ist zu bemerken, dass Herr Gelpke heute ein Verdienst verleugnet, das ihm zweifellos zukommt, nämlich: dass er der geistige Urheber eines Teiles (der von den gleichen Schiffsbedingungen im Kanal wie im Freien Rhein spricht, Red.) dieser Note ist, ihr auch zugestimmt hat. Wenn Herr Gelpke sagt, diese Note sei der Anfang der Kapitulation gewesen, so ist er min-

seine Mitwirkung zur Verfügung zu stellen.“

Aus dem Rat stellte sich Reg.-Rat Dr. Miescher auf Seite des Bundesrates. Er griff zurück auf seine Orientierung durch Calonder (der, als er noch Delegierter war, erklärte, es bestehe wenig Aussicht, dass der schweizerische Standpunkt durchdringen werde; die Hilfe von andern Rheinstaten werde voraussichtlich ausbleiben, und die schweizer. Delegation habe sich darauf verlegt, am Seitenkanal-Projekt Verbesserungen anzubringen.) *Bevor man Genaueres weiss, soll man das Volk nicht beunruhigen, und vor allem die Rheinfrage mit grösserer Ruhe behandeln.* Herr Gelpke täusche sich über die Stimmung:

destens mitschuldig daran. . . . Die Note wurde auch nicht geheim gehalten, sondern letztes Jahr bei der Behandlung des Geschäftsberichtes vorgelesen, ohne dass sie kritisiert wurde.“ Weiterhin erklärte Motta (ebenfalls nach der „Neuen Zürcher Zeitung“): „Die ganze Tätigkeit der schweizer. Delegation im Jahre 1921 beruhte auf der Note vom November 1920. Wie kann Herr Gelpke als Experte in der Delegation mitgewirkt haben (erst seit Frühjahr 1921, Red.), wenn er mit dem Inhalt jener Note nicht einverstanden war? — Herr Gelpke leitet den Ausgang der Strassburger Verhandlungen aus Personenfragen ab; erinnert er sich nicht mehr, wie sehr wir ihn gebeten haben, uns



¹⁾ Vergl. Seite 303 in letzter Nummer, Spalte rechts, unten.

eine Versammlung ist noch nicht das Volk und eine Demonstration auf dem Rhein¹⁾ noch keine Mehrheit. — Und Reg.-Rat *Tanner* (Baselland) sagte, im Volke herrsche die Meinung, dass Herr Gelpke in Strassburg den Boden schwinden sah, und sich darum noch rechtzeitig zurückgezogen habe. —

Den Gesamteindruck der Nationalrat-Debatte zusammenfassend erklären die „*Basler Nachrichten*“ redaktionell: . . . „Der unermüdliche Vorkämpfer der Rheinschifffahrt, für den vor dem 10. Mai 1922 nie Hindernisse existiert hatten, sieht seit diesem Tage nur noch Trümmer und erblickt nun retrospektiv Zusammenbrüche auch in frühern Vorgängen, von denen er vorher weder ausdrücklich noch durch Entzug seiner Mitarbeit abgerückt war. Enttäuschter Optimismus und Idealismus lassen seine scharfe Opposition verstehen und achten. Der „umgefallene und hineingerutschte“ Bundesrat stand aber nicht zum „Verstehen und Entschuldigen“ vor dem Parlament, sondern hatte die Pflicht, sein Handeln zu verteidigen. Allzu schwer hat ihm Herr Gelpke seine Aufgabe nicht gemacht. Die Stärke der bundesrätlichen Verteidigung lag in der Berufung auf die Mitwirkung (Gelpkes) bei allen entscheidenden Schritten. Der Sprecher des Bundesrates hat sich nicht hinter die Basler Regierung verschant; unaufgefordert meldeten sich die dem Nationalrat angehörenden Mitglieder der baselstädtischen und basellandschaftlichen Regierung, die die Schifffahrt verstehen, zu Wort, um den Bundesrat zu unterstützen.“ . . . „Gewiss war die Demission Gelpkes psychologisch verständlich; im Zusammenhang aller Vorkommnisse aber bricht sie doch seinem Angriff auf den Bundesrat die Spitze ab. Dem Sprecher des Bundesrates lieferte das unerbittliche Beharren Gelpkes auf seiner Demission einen wirkungsvollen Abschluss seiner, wir wiederholen, *überzeugenden Verteidigung*.“ —

*

Soweit über den Widerstreit der Meinungen auf dem parlamentarischen Boden. Was unsere Leser zunächst interessiert, ist die technische Arbeit, die nun zu folgen und die bereits begonnen hat. Zum Studium der *Konzessionsbedingungen* haben die dabei beteiligten Fachleute bereits Fühlung genommen; bei allseitig gutem Willen werden sie das Ziel erreichen und die vorläufig erst auf dem Papier stehende Verständigung verwirklichen. Zu den getroffenen administrativen und rechtlichen Festlegungen sagt der technische Experte Dr. Ing. Bertschinger (am Schluss seiner Ausführungen in Nr. 22), „dass bei deren restloser und prompter Einhaltung die Schifffahrt sich entwickeln kann. Aber die Abhängigkeit vom Schleusenpersonal wird die Schweiz nicht ruhen lassen, bis jede Einzelfrage im Sinne der Schifffahrt geregelt und der Betrieb restlos gesichert ist.“ Das Begehren Gelpkes, dass die Kontrolle der Wehr- und Schleusen-Bedienung der Schweiz gesichert werde, wird dabei in erster Linie bei den zu vereinbarenden Konzessionsbedingungen zu stellen sein, und seine Erfüllung wird wesentlich zur Beruhigung der noch obwaltenden Besorgnisse beitragen.

Daneben wird gemäss dem „*Accord*“ unverzüglich in die Prüfung des *Regulierungs-Entwurfes*²⁾ und in die der Verständigung vorbehaltenen Finanzierungs- und Durchführungsfragen eingetreten werden müssen, in der Meinung, dass die Regulierungsarbeiten von Strassburg aufwärts so bald und so intensiv wie möglich weiter getrieben werden. In der loyalen Erfüllung auch dieses zweiten Teiles des Abkommens werden unsere Nachbarstaaten zu beweisen haben, dass sie das Zutrauen verdienen, das ihnen die schweizerische Delegation am 10. Mai bekundet hat.

*

Damit kommen wir zum Schluss. Im Mai letzten Jahres, zu Beginn unserer Artikelserie „Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schifffahrtsfragen“,

mit der wir eine möglichst umfassende Orientierung unseres Leserkreises in *technischer* Hinsicht bezweckten, ahnten wir nicht, wie weit wir dabei, wider Willen, auf das rechtliche und wirtschaftspolitische Gebiet der Rheinfrage abgedrängt würden. Das hatte dann die Erörterung auch von Fragen zur Folge, die an sich ausserhalb des Arbeitsgebietes der „S. B. Z.“ liegen; es war dies aber wegen des engen Zusammenhanges der technischen mit den übrigen Momenten eben unvermeidlich. Dass dann im Anschluss an jene Darlegungen speziell gegenüber dem Verfechter des „Freien Rhein“ und seiner Presse gelegentlich schärfere Töne angeschlagen werden mussten, als es in unserer Absicht gelegen hatte, bedauern wir, weil solches der „S. B. Z.“ nicht zur Zierde gereicht, und weil darin eine gewisse Unkollegialität erblickt werden konnte. Indessen wollen unsere Leser beachten, dass der Anstoss dazu von der Gegenseite ausgegangen ist, indem uns von dort aus in wenig parlamentarischen Ausdrücken unlautere Beweggründe für unser Verhalten untergeschoben worden sind, u. a. m. Gegen solches *mussten* wir uns zur Wehr setzen, glauben aber doch, dies unter Einhaltung der Grenzen des nötigen Anstandes getan zu haben. Dies zur Form der von uns nicht beabsichtigt gewesenen polemischen Aeusserungen.

Was überdies unsere Berechtigung zum nicht völligen Ausschluss der wirtschaftlichen Schifffahrtsfragen betrifft, brauchen wir nur daran zu erinnern, dass bei der Statuten-Revision vom Sommer 1920 der S. I. A. sein Tätigkeitsgebiet *erweitert* hatte, indem er — auch nach unserer Ansicht sehr zeitgemäss — die Behandlung von Fragen, die sich auf die „*wirtschaftliche Stellungnahme der Fachgenossen*“ beziehen, ausdrücklich in sein Programm aufnahm. Und endlich war es die Sektion Basel des S. I. A., die den Verein zu seiner Eingabe an den Bundesrat vom 1. März 1921 veranlasst hatte.¹⁾ Die „S. B. Z.“ war somit als Vereinsorgan durchaus berufen, sich mit diesen Fragen zu befassen. Es geschah dies natürlich auch nicht ohne Fühlung mit der Vereinsleitung und andern massgebenden, persönlich uninteressierten Kollegen; dessenungeachtet tragen wir natürlich selbst die Verantwortung für alles, was wir geschrieben und gesagt haben. Persönlich hoffen wir, schon im Interesse des Ansehens unseres Berufsstandes, nichts lieber, als hinfort der Notwendigkeit der Kritik enthoben zu sein und lediglich in positiver Förderung, in kollegialem *Zusammenwirken* mit den im praktischen Berufsleben wie in öffentlichen Aemtern stehenden Fachleuten zur Lösung technischer Aufgaben das Unrige beitragen zu können.

Eine engere Fühlungnahme mit der freischaffenden, *produktiv tätigen Technikerschaft*, sowie mit unsern über jahrzehntelanger *Bauerfahrung* verfügenden akademischen Lehrkräften, hat speziell dem Amt für Wasserwirtschaft dessen früherer Direktor empfohlen.²⁾ Herr Prof. Dr. W. Collet, den, wie seinen Nachfolger, eine rein akademische Laufbahn (dazu noch von einem andern Fachgebiet her) in dieses Amt geführt hatte, sprach dabei aus eigener Erfahrung. In der Tat erinnern sich die Fachkreise, die mit dem Amt für Wasserwirtschaft in Berührung kommen, lebhaft und gerne an die stete Fühlung, die Herr Dr. Collet auch ausserdienstlich mit ihnen und dem S. I. A. unterhielt.³⁾ Dass dies für beide Teile, für einen reibungslosen, zweckentsprechenden Verkehr wie für die volkswirtschaftlich beabsichtigte Wirkung des Amtes für Wasserwirtschaft nur förderlich war, liegt auf der Hand. Wir wissen, dass wir im Namen vieler beteiligter Fachkollegen sprechen, wenn wir zum Schluss den Wunsch ausdrücken, es möchten auch in dieser Beziehung die Lehren beherzigt werden, die unserem Lande im allgemeinen und seiner höhern Technikerschaft im besondern gerade die Lösung der Rheinfrage erteilt hat.

Die Redaktion.

¹⁾ Am 20. Mai; vergl. „*Basler Nachrichten*“ vom 23. Mai.

²⁾ Unsere Vorbereitungen zur Darstellung des schweizer. Regulierungs-Entwurfes vom September 1921 sind bis zur Anfertigung der Clichés gediehen; wir hoffen, das Projekt nunmehr baldigst unsern Lesern vorführen zu können.

¹⁾ Wegen ungenügender Berücksichtigung kompetenter Techniker bei Bestellung der internationalen Rhein-Kommissionen; siehe „S. B. Z.“ vom 26. März 1921.

²⁾ Anlässlich der „*Berner Konferenz*“ vom 13./14. März d. J. (verg. S. 156).

³⁾ Er sah auch nicht in jedem bauenden Ingenieur einen „*Interessenten*“.