

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 4

Artikel: Schifffahrt auf dem Oberrhein
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38039>

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: 19.04.2026

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

mustergültigen elektrotechnischen Laboratoriums erreicht. Es wird wohl kaum eine andere technische Schule geben, an der den Schülern eine so verständnisvolle Anleitung zu praktischen Übungen im Konstruieren und Prüfen von Maschinen geboten würde, wie bei Prof. Fischer in Winterthur; die elektrotechnische Abteilung des Technikums erleidet in dem Tode Fischers einen unersetzlichen Verlust.

Fischer war eine in sich abgeschlossene, ausserordentliche Persönlichkeit mit einem rastlosen und selbstbewussten Geist. Mit künstlerischer Laune und Begeisterung ergriff er seine Probleme und mochte nicht ruhen, bis er sie rechnerisch zu einer ihn befriedigenden Klarheit gestaltet hatte. Als er bei der Verarbeitung gewisser Wechselstromtheorien die Lücken seiner Schulbildung in der höhern Mathematik bemerkte, vertiefte er sich inmitten seines praktischen Berufes mit äusserster Energie in das Studium dieser Wissenschaft; seine bedeutenden Abhandlungen über die periodischen Kurven und Differenzialgleichungen sind der glänzende Erfolg solchen Bildungsdranges.

Der Tod hat ihn getroffen ohne Krankheit und Schwäche, gerade, als er sein grosses Lehrbuch, das sein Lebenswerk und sein Vermächtnis geworden ist, vollendet in den Händen hielt. Diese seltene Fügung des Schicksals möge die grosse Gemeinde seiner Freunde und Schüler mit ihrem jähen unerwarteten Verluste versöhnen.

H. B.-E.

Schiffahrt auf dem Oberrhein.

In eigener Sache.

Unsere verehrl. Leser wollen entschuldigen, dass wir schon wieder dieses Kapitel bringen, dazu noch in eigener Sache. Allein seit einigen Wochen hat gegen die „S. B. Z.“ und gegen den Unterzeichneten persönlich in einem Teil der Tagespresse eine (anonyme) Hetze eingesetzt, in der er unter Verdrehung einzelner Tatbestände und mit direkten Unwahrheiten öffentlich beschuldigt wird, als Wortführer ausländischer Wasserkraft-Interessenten die schweizerischen Bemühungen für die Rheinschiffahrt baselabwärts sabotieren zu wollen.¹⁾ Da es mir nicht gelang, den oder die Urheber solcher Verleumdung ausfindig zu machen und da eine Rechtfertigung an Hand meiner einwandfreien Beweise in der Tagespresse ausgeschlossen ist, ersuchte ich mit motivierter Eingabe vom 12. Januar d. J. das C. C. des S. I. A., feststellen und öffentlich erklären zu wollen, ob und inwieweit ich durch die Veröffentlichungen in der „S. B. Z.“ in Behandlung der Rheinfragen gefehlt habe. Diese Untersuchung ist bereits in die Wege geleitet. Ich bitte daher die Leser der „S. B. Z.“ aus meinem Schweigen auf die öffentlichen Angriffe nicht etwa den Schluss zu ziehen, dass ich mich nicht rechtfertigen könnte; ich muss mich aber z. Zt. auf folgende Feststellungen zuhanden der Öffentlichkeit beschränken.

*

Den Höhepunkt persönlicher Verunglimpfung brachte Nat.-Rat R. Gelpke im jüngsten Heft der „Rheinquellen“, das mir erst am 14. d. M. zu Gesicht kam²⁾, ferner in seinem öffentlichen Lichtbilder-Vortrag über die „Schweizerische Rheinpolitik“ im Kaufleutensaale in Zürich (am 18. Januar d. J.), im „Volksbund für die Unabhängigkeit der Schweiz“. Da mir in der Presse vorgeworfen worden war, ich bliebe öffentlicher Diskussion der Rheinfragen wohlweislich fern, durfte ich mir den Besuch dieser Veranstaltung in Zürich nicht ersparen, wenn schon von vornherein wenig Aussicht bestand auf eine sachliche Würdigung auch einer andern Meinung neben der des Herrn Nat.-Rat Gelpke.

Der Inhalt seines fast zweistündigen, rhetorisch sehr gewandten Vortrages deckte sich mit seinen Aeusserungen in den letzten Nummern der „Rheinquellen“; er kann daher füglich als bekannt vorausgesetzt werden. Die Diskussion war auf zehn Minuten für jeden Redner beschränkt; mein Votum, das ich hier zu allgemeiner Kenntnis bringen muss, weil die meisten Zeitungen über meine Aeusserung ganz unzutreffend³⁾ berichtet haben, hatte folgenden Wortlaut:

¹⁾ „National-Zeitung“ Basel, vom 8. und 28. Dezember 1921 u. a. m.

²⁾ XVI. Jahrgang Nr. 10/12, Seite 111 ff. Es heisst dort (als Stilproben) „Schon seit geraumer Zeit gefällt sich die „S. B. Z.“ darin, den Schreibenden (R. G.) anzubellen“ usw.; ferner, ich hätte mich nie bei R. G. orientiert, weil es mir „um alles andere, als um Belehrung zu tun war“, u. dergl. mehr.

³⁾ Die „Schweiz. Depeschagentur“ hat die lakonische Meldung verbreitet, ich hätte Stellung genommen „für das französische Seitenkanal-Projekt“!

„Erlauben Sie mir, der glänzenden Rede des Herrn Nat.-Rat Gelpke einige ergänzende Worte beizufügen. Sie dienen nicht sowohl meiner eigenen Rechtfertigung als Herausgeber der „S. B. Z.“, als vielmehr einer an dieser Stelle unerlässlichen Erwähnung der Tatsache, dass eine Reihe unvoreingenommener schweizerischer Fachleute in gewissen Punkten die Auffassung des Herrn Referenten nicht teilen, dass also in den technischen Fachkreisen, deren Organ die „S. B. Z.“ ist, auch abweichende Meinungen bestehen. Ich will versuchen, Ihnen diese in ein paar kurzen Sätzen klar zu machen.

Übereinstimmung besteht wohl allseitig im *Ziel*, d. h. in dem Wunsch nach einem *so weit wie irgendmöglich freien, leistungsfähigen Schiffahrtsweg auf dem Rhein von Basel bis ans Meer*, insbesondere von Basel nach Strassburg, da ja, wie Sie gehört haben, unterhalb Strassburg bereits eine leistungsfähige Schiffahrt besteht. Also einig sind wir im *Ziel*, nicht aber im *Weg*, auf dem dieses Ziel zu erreichen ist.

1. Dass *eine offene, schleusenfreie Rheinwasserstrasse*, das, was man unter dem „Freien Rhein“ versteht, das in jeder Hinsicht für uns wünschenswerteste wäre, ist ohne weiteres klar. Indessen zeigt dieser freie Rhein eine sehr unregelmässige Sohle, Kieswanderung, geringe Wassertiefen, ein starkes Gefälle und entsprechend hohe Wassergeschwindigkeit, was alles die Schiffahrt empfindlich erschwert und verteuert. Das soll durch die Regulierung behoben werden.

Aber abgesehen davon, dass durch die Regulierung Gefälle und Geschwindigkeit nicht vermindert würden, also auch der hohe Aufwand an Schleppkraft und Kohlekosten nicht verbessert würde, sind kompetente schweizerische Fachleute der Ansicht, dass aus naturgegebenen Gründen und Verhältnissen dieser Flussstrecke das durch die N.W.-Regulierung angestrebte Ziel¹⁾ gar nicht mit Sicherheit zu erreichen wäre. So erklärt man sich auch die Tatsache, dass der Verfasser des jüngsten schweizerischen Regulierungs-Projektes sich bis heute noch nicht dazu entschliessen konnte, die Ergebnisse seiner zweifellos gründlichen Studien der öffentlichen fachmännischen Beurteilung zu unterbreiten.

2. Andererseits ist, wie die Entwicklung ausländischer, grösster Wasserstrassen in Europa und Nordamerika es beweisen, die *Leistungsfähigkeit einer modernen Schleusen-Wasserstrasse weit grösser*, als es bisher mit Bezug auf die Rheinschiffahrts-Projekte von Seiten Gelpkes behauptet wird. Man ist in Fachkreisen der Ansicht, dass die Verkehrsbedürfnisse unseres Landes auf einem abgestuften Fahrwasser mit richtig bemessenen Schleusen ebenso gut, wenn nicht besser, und dabei mit geringeren Transportkosten befriedigt werden könnten als im offenen Strom, auch wenn er reguliert wäre.

Es wird also die behauptete *Ueberlegenheit der Regulierung*, auch abgesehen von der durchaus unabweisbaren Frage ihrer Durchführbarkeit, in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht *ernsthaft bezweifelt*. Es ist hier nicht der Ort, dies im Einzelnen technisch nachzuweisen, es soll dies aber an anderem Ort demnächst geschehen.

3. Die dritte, eigentlich entscheidend-fragengruppe in der Beurteilung des Rheinschiffahrtsproblems ist *politischer* Natur und liegt deshalb ausserhalb der in der S. B. Z. besprochenen Fragen; sie muss aber an diesem Orte mitbehandelt werden. Sie betrifft die *„Freiheit“ der Schiffahrt auf dem Rhein*. Entscheidend ist hier der Umstand, dass die in Frage stehende Rheinstrecke *jenseits* unserer Landesgrenze, unter der Gebietshoheit unserer *Nachbarstaaten* liegt. Zwar ist die Freiheit der Rheinschiffahrt in der Mannheimer Rheinschiffahrts-Akte gewährleistet, an der die Schweiz nach dem Versailler-Vertrag nunmehr als gleichberechtigter Staat Teil hat (eine der vernünftigsten Bestimmungen dieses berühmten Vertrages!). Es sei ferne von uns, den rechtlichen Wert dieser Schiffahrts-Akte zu unterschätzen. Andererseits aber wissen wir doch aus Erfahrung zur Genüge, dass ein Vertrags-Kontrahent, dessen Interessen *andere* sind als die unsrigen, sich zum mindesten nicht beeilen wird, den Vertrag in *unserm* Interesse zu deuten und zu erfüllen. Herr Gelpke selbst beklagt, dass die vollständige Vernachlässigung des Fahrwassers, die partielle Sperrung der Schiffbrücken-Durchlässe, die rigorose Handhabung der fahrpöizelichen Vorschriften u. a. m. den Schleppverkehr auf dem sog. „freien Rhein“ schon vor dem Kriege schwer zu beeinträchtigen vermocht hatte.

¹⁾ An 318 Tagen des Jahres ein Fahrwasser von mindestens 2 m Tiefe und 80 m Breite bis Basel.

Nun ist im Versailler-Vertrag Frankreich das Recht der Wasserkraftnutzung am Oberrhein zugesprochen worden, an welcher Kraftnutzung laut Vertrag Deutschland hälftig mitinteressiert ist. Vorbehalten zu Gunsten der Schweiz ist die Aufrechterhaltung der freien Schifffahrtsmöglichkeit. Wenn nun Frankreich diesen unsern Schifffahrtsbedürfnissen im vertraglichen Umfang Rechnung trägt, wie es laut *Resolution* der hierfür zuständigen Zentralkommission vom 17. Dezember 1921 vereinbart worden ist, — kann man dann noch erwarten, dass Frankreich und Deutschland auf ihre Wasserkraftrechte verzichten, bloß weil die Schweiz erklären lässt, die vorgesehene schifffahrtstechnischen Einrichtungen genügen ihr nicht? Kann man darüber hinaus noch wirklich glauben, die Nachbarstaaten werden die nur für uns zu schaffende Regulierung auch dauernd in gutem Zustand *unterhalten*? —

Wäre es nicht klüger und aussichtsreicher, auf dem Wege *gegenseitiger Verständigung* das Ziel zu erstreben: eine *Verbesserung* der heutigen prekären Schifffahrts-Verhältnisse, unter Wahrung unserer rechtlichen und tarifrischen Freiheit, auf einer Wasserstrasse, die *gleichzeitig auch den andern* dient. Das ist *möglich*, trotz der gegenteiligen Ansicht Gelpkes.

Darum sollte unsere Losung heissen „*Freie Schifffahrt!*“, erfolge sie nun *im Rheinbett selbst, was für uns Schweizer zweifellos das rechtlich einfachere und klarere wäre*, sei es in einem Seitenkanal, aber *freier als jetzt* von Störungen durch die Wasserstände, billiger und sicherer als jetzt, frei von Sperrung durch die Schiffbrücken und von Vernachlässigung des Fahrwassers, — *frei vor allem von Gebühren, und unter klarer internationaler Ordnung aller einschlägigen Fragen*. — Das ist doch klar: wenn erst einmal Wasserkraft-Interessenten da sind, dann werden diese schon von sich aus für guten Unterhalt sorgen, denn gegen Vernachlässigung des Gerinnes sind ihre Werke viel empfindlicher als die Schifffahrt, die sich trotz all der Plackereien die Jahre hindurch auf dem wilden Rhein tapfer gewehrt hat. Dies anerkannte die S. B. Z. von jeher: zum grössten Teil dank der unermüdlichen Tätigkeit Gelpkes.

Darin, in der *gleichzeitigen Befriedigung, der Vereinigung der Oberrhein-Interessen aller drei Staaten*, dürfte wohl eine wirksamere Gewähr für die stete Offenhaltung unseres Wasserweges zum Meere erblickt werden, als in blossen internationalen Verträgen, gegen die wir äusserst skeptisch sind, sobald sie nur einseitige Vorteile wahren wollen.

Ich bin am Schluss meiner Ausführungen. *Unabhängig und frei* im eigentlichen Sinn des Wortes sind wir in der Rheinfrage leider *nicht*; es ist das sehr bedauerlich, aber es ist eine *Tatsache*, mit der wir rechnen *müssen*. „Die Grundlagen unserer Schifffahrtsprojekte sind internationaler Natur“, sagte Bundesrat Calonder kurz vor Kriegsausbruch, und er fuhr fort:

„Wir sind bei diesen Bestrebungen abhängig von andern Staaten und diese ihrerseits sind von uns abhängig. Es bedarf also des guten Willens und der Mitwirkung aller beteiligten Staaten. Dass wir zu solcher gemeinsamer internationaler Kulturarbeit in loyaler Weise die Hand bieten — unter voller Wahrung unserer Gleichberechtigung als selbständiger Staat — ist selbstverständlich. Dass wir auf dem Gebiete der Schifffahrt von andern Staaten sehr vieles noch zu lernen haben, sei ohne weiteres anerkannt. Dieser Umstand nötigt uns zu vermehrter Umsicht und Sorgfalt. Um so dankbarer sind wir allen hervorragenden Fachmännern des Auslandes, die zur Abklärung der uns interessierenden technischen und kommerziellen Fragen der Schifffahrt beitragen.“

Diese Worte Calonders, die er am ersten schweiz. Schifffahrtstag neben andern beherzigenswerten¹⁾ gesprochen, enthalten für die in jüngster Zeit in ganz unqualifizierbarer Weise angegriffene „S. B. Z.“ eine *Rechtfertigung* dafür, dass sie neben zahlreichen schweizerischen auch einem *einzigem* ausländischen Fachmann und *anerkannten Rheinkenner* das Wort zur Rheinfrage erteilt hat, der zudem gar nicht dem franz. Seitenkanal, sondern der Abstufung des Rheinstromes *selbst* und damit der *Erhaltung der internationalen Lage der Rheinstrom Wasserstrasse* das Wort geredet hat! — Uebrigens weiss ich eine grosse Zahl meiner, per-

¹⁾ Bei aller Bedeutung, die wir diesen grossen Schifffahrtsfragen zuerkennen, wollen wir doch nicht übersehen, dass es sich hier um wirtschaftliche Interessen handelt und dass unsere finanziellen Opfer für die Schifffahrt in keinem Missverhältnis zu unsern Vorteilen stehen dürfen. Wir wollen die Schifffahrt nicht um jeden Preis, sondern nur unter der Bedingung, dass sie bei Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren für uns einen wirklichen und wesentlichen Fortschritt bedeutet. Dieser Vorbehalt gilt gegenüber allen Schifffahrtsbestrebungen in gleicher Weise.“

sönlich an der Rheinkraft-Nutzung ganz uninteressierten, gut schweizerisch denkenden Kollegen hinter mir. Sie alle wünschen, wie wir und ihr Organ, die „S. B. Z.“, nichts lieber, als die schweizerischen Rheinschiffahrts-Bestrebungen bald und auf sachgemässe, vernünftige Weise ihrer Verwirklichung näher gebracht zu sehen.“ —

Nach mir sprach Dr. H. Bertschinger, den Ausführungen des Referenten beipflichtend, während Prof. E. Meyer-Peter, Dozent für Wasserbau an der E. T. H., Bedenken äusserte und begründete hinsichtlich der Durchführbarkeit der Regulierung einerseits und wegen des Verzichtes auf die bedeutende Kraftgewinnung andererseits; ferner verwies Prof. Meyer auf die laut „Resolution“ erzielten erfreulichen Zugeständnisse Frankreichs zu Gunsten unserer Schifffahrt.¹⁾ Mit seinem replizierenden Schlusswort erzielte Gelpke den gewünschten Eindruck auf die Zuhörerschaft, allerdings unter Uebergehung von wichtigen der geäusserten Einwände und unter unwarhren Behauptungen.²⁾ Wir treten hier nicht näher darauf ein. Bloss ein Punkt sei als Beispiel für die Unsachlichkeit Gelpkes der „S. B. Z.“ gegenüber festgehalten und widerlegt. Er sagte im Schlusswort u. a.: In den 21 Jahren, in denen er für die Rheinschifffahrt gekämpft, habe die S. B. Z. ihn nicht nur *nie unterstützt*, sondern aus dieser Richtung seien die meisten *Rückenschüsse* gefallen, die das von aussen schon bedrohte Werk gefährdeten. — Die Aufzählung unserer Artikel über die Rheinschifffahrt (siehe unter „Miscellanea“ am Fusse dieser Seite) möge in Erinnerung rufen, wann und in welchem Umfang die „S. B. Z.“ an ihrem Orte, also durch Veröffentlichungen, zur Förderung der Rheinschifffahrt beigetragen, und wie loyal sie dabei die Verdienste Gelpkes als ihres Pioniers anerkannt hat. Freilich, sobald eine von der seinigen abweichende Ansicht zum Ausdruck kommt, nennt er das „Rückenschuss“ und unschweizerisch! Herr Nat.-Rat Gelpke möge aber bedenken, dass Grobheiten keine Beweiskraft haben, dass er auf diese leidenschaftliche Art wohl demagogische Effekte erzielen kann, dass er aber dadurch das Zutrauen zu seiner — fast möchte man meinen Privat — Angelegenheit der schweizer. Rheinschifffahrt bei allen unbefangenen, urteilsfähigen Schweizern kaum fördert. Der uns unbekannte Berichterstatter der „N. Z. Z.“ (22. Januar, II. Sonntagsblatt, Nr. 93) gibt den Eindruck manches Zuhörers in der Kaufleuten-Versammlung zutreffend wieder, wenn er sein Referat mit folgenden Worten schliesst:

„In der Replik schlug Nat.-Rat Gelpke insbesondere gegenüber der „Schweiz. Bauzeitung“ und dem ersten Diskussionsredner, der durchaus sachlich gesprochen hatte, in der vom Vorsitzenden, Dr. Curti, auf zehn Minuten begrenzten Redezeit seine Auffassung jedoch nicht hatte belegen können, Töne scharfer persönlicher Polemik an und fand demonstrativen Beifall, als er Herrn Jegher vorwarf, Einflüsterungen aus dem Ausland Gehör zu schenken. Der Missklang, mit dem der Abend schloss, tönte unangenehm nach, auch nachdem Dr. Curti das Schlusswort gesprochen hatte, in welchem er hauptsächlich die Bedenken des „Volksbundes“ gegen die Verlegung der internationalen Wasserstrasse vom konventionellen Stromlauf in die Gebietshoheit eines Einzelstaates zum Ausdruck brachte.“

Das ist, nach Obigem, auch unsere Meinung, was wir zur Rechtfertigung der so schwer angegriffenen „S. B. Z.“ wie des Unterzeichneten festzustellen genötigt waren. Carl Jegher, Ing.

Miscellanea.

Schifffahrt auf dem Oberrhein. Die gegenwärtige Aktualität der Rheinfragen lässt es angezeigt erscheinen, durch eine kurze chronologische Uebersicht der bisher von der „S. B. Z.“ veröffentlichten grösseren Artikel zur Schifffahrt auf dem Oberrhein den Lesern das Nachschlagen zu erleichtern.

Jahrgang:

1886 Sept./Okt. Ing. S. Pestalozzi: Darstellung der nach dem Entwurf von J. G. Tulla durchgeführten Rheinkorrektion Mannheim-Basel. (Mit 6 Zeichnungen.)

1905 25. Febr. Ing. R. Gelpke: Rhein-Seitenkanal oder Freier Oberrhein? (Darin vertritt der Autor die Ansicht, dass anstelle eines Seitenkanals, den er bekämpft, eine teilweise Kanalisie-

¹⁾ Vergl. „S. B. Z.“ vom 14. Januar d. J., Seite 25, mit Zeichnung.

²⁾ Vergl. z. B. den Bericht der „Zürcher Post“ vom 20. Januar (Nr. 17). Die von Prof. Meyer betonten Zugeständnisse der „Resolution“ z. B. übergibt Gelpke auch im Schlusswort vollständig.