Rhone-Rhein-Verbindung

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Schule**

Band (Jahr): **45 (1958)**

Heft 19

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-538902

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rhone-Rhein-Verbindung -er

Langsam, aber sicher entsteht der transhelvetische Kanal.
Mancher Schweizer betrachtet den Gedanken einer Verbindung des Rheins mit der Rhone durch die Schweiz als ein Hirngespinst für Schwärmer oder zum mindesten als einen Wunschtraum. Und dennoch darf man heute mit großer Genugtuung festhalten, daß die theoretische Etappe in der Frage des transhelvetischen Kanals überschritten ist und daß wir langsam, aber sicher der Verwirklichung entgegengehen. Jedes am Rhein, an der Rhone und Aare gebaute Elektrizitätswerk ermöglicht die Schiffbarmachung eines Teilstücks der neuen Wasserstraße.

Alle Bauten an den in Betracht fallenden Flußläufen wurden zielstrebig und zweckmäßig erstellt.

Herr Edmund Pingeon, Präsident der ‚Schweizerischen Vereinigung für die Schiffbarmachung des Rheins und der Rhone', konnte in der letzten Generalversammlung dieser Vereinigung mitteilen, daß gewisse Fortschritte in naher Zukunft verwirklicht werden können. Die Zufahrt vom Norden her wird durch den Bau des Elektrizitätswerkes Säckingen und den Umbau desjenigen von Rheinfelden verbessert. Diese zwei Werke erfordern zusammen eine Bauzeit von zehn Jahren. Zur gleichen Zeit soll die Schiffbarmachung der Flußstrecke bei den schon bestehenden Elektrizitätswerken bei Ryburg-Schwörstadt, Laufenburg und Albbrugg-Dogern am Rhein durchgeführt werden. Die Schleusen an der Aare bei Klingnau und Beznau sollen ebenfalls so umgebaut werden, daß den Schiffen der Durchgang möglich wird. Nach Beendigung dieser Arbeiten – also in ungefähr zehn Jahren – können die Schlepper von Basel stromaufwärts auf Rhein und Aare bis zum zukünftigen großen Hafen der deutschen Schweiz in Döttingen oder Brugg fahren.

Elektrizitätswerk und Schleuse von Montélimar

Die Aussichten für die Zufahrt von Süden sind ebenfalls befriedigend. Letzten Sommer hat die Nationale Rhone-Gesellschaft das Elektrizitätswerk und die Schleuse von Montélimar (in der Mitte zwischen Marseille und Lyon) in Betrieb gesetzt. Ebenfalls hat sie die Arbeiten zur Überwindung der Hindernisse bei Baix-Le-Logis-Neuf begonnen. Sie hofft die Schiffbarmachung der Rhone bei Beauchastel und Valence bis 1965 verwirklichen zu können. Die modernen Anlagen werden ermöglichen, daß zwei bis drei Schiffe bis 1200 Tonnen gleichzeitig die 195 Meter langen Schleusen passieren können. Im gleichen Zeitraum wird das Elektrizitätswerk von Pierre-Bénite (von Lyon stromaufwärts) gebaut werden. So kann man also annehmen, daß der Hafen von Lyon im Jahre 1965 unter günstigsten Bedingungen erreicht werden kann. Wenn die Unterhandlungen im Schoße der französisch-schweizerischen Kommission nicht einen zu schleppenden Fortgang nehmen, wird die Rhone innert zwanzig Jahren bis an die Schweizer Grenze schiffbar gemacht sein. Die Planung zur Schiffbarmachung auf dem Gebiete des Kantons Genf durch die Bundes-, Kantons- und Stadtbehörden von Genf ist ebenfalls abgeschlossen.

Der Rhein-Rhone-Kanal durch die Schweiz

Die ‚Vereinigung zur Schiffbarmachung der Rhone und des Rheins' unternimmt bei den interessierten Kantonen Schritte, um den Abschluß eines interkantonalen Abkommens zu erreichen. Alle Bestrebungen zur baldigen Verwirklichung des transhelvetischen Kanals sollen damit koordiniert werden. Im Mittelpunkt dieser Bestrebungen stehen folgende drei Punkte: Studium der genauen Planung des Kanals von der Landesgrenze bei Genf bis zur Aaremündung, Kostenvoranschlag, Finanzierungsmöglichkeiten und Vorschläge zur tragbaren Kostenverteilung zwischen Bund und Kantonen.
Der Rhythmus zur Verwirklichung des transhelvetischen Kanals hat sich im Verlaufe der letzten Jahre gesteigert. Sicher wird in dieser Frage auch in den nächsten Jahren ein gesunder Pulsschlag regieren.

Das schwierigste Teilstück in der Schweiz war schon einmal überwunden

Die Überwindung der Wasserscheide zwischen dem Genfersee und dem Neuenburgersee ist das schwierigste Teilstück des neuen Kanals. Doch können wir uns trösten, denn da bestand schon einmal ein Kanal. Der Kanal soll bekanntlich die Venoge mit der Zihl verbinden. Er beginnt bei Cossonay, führt durch die Enge bei Entreroches und mündet in die Ebene von Orbe. Hier hatte im 17. Jahrhundert bereits ein

initiativer Mann einen Kanal gebaut. Es war Elie Gouret-du Plessis, der im Namen eines Konsortiums handelte. Der Bau begann 1640 und kostete 500000 Franken. Der Kanal war an der Oberfläche 18, im Grunde 10 Fuß breit und wies eine Tiefe von 10 Fuß auf. Etwa zehn Schleusen unterbrachen seinen Lauf zwischen Entreroches und Yverdon. Infolge seiner geringen Ausmaße konnte er keine Lasten über 15 Tonnen tragen. Bald wurde die Strecke Cossonay–Entreroches aufgegeben, so daß der Kanal nur noch dem Verkehr zwischen Orbe und Yverdon diente. Der Unterhalt wurde immer kostspieliger für den Besitzer. Infolge des Bruchs einer Wasserleitung wurde der Kanal vom Talent überschwemmt. So mußte er schließlich aufgegeben werden. Heute nimmt aber die Neuerstellung wieder das allgemeine Interesse in Anspruch.

Und die wirtschaftliche Seite

Das Schiff ist das billigste Transportmittel:
– Um eine Tonne Ware zu transportieren, benötigt man als Leergewicht: beim Schiff 350 Kilogramm, bei der Eisenbahn 750 Kilogramm, beim Lastwagen 1000 Kilogramm.
– Um eine Tonne zu transportieren, benötigt man folgende Pferdekraft: Wasserweg ½, Schiene ½–3, Straße 8–15.
– Was den Einsatz der menschlichen Arbeitskraft anbetrifft, wurde folgende Gegenüberstellung gemacht: Ein Mann allein sichert den Transport von 93 Tonnen auf dem Wasser-, von 57 Tonnen auf dem Schienenweg, von 2½ Tonnen auf der Straße und von ½ Tonne mit dem Flugzeug.
Diese wenigen Ziffern zeigen, daß der Wasserweg für die schweren Warentransporte am billigsten ist. Viele Schweizer sind deswegen der Ansicht, daß unser Verkehrsnetz ohne den transhelvetischen Kanal unvollständig sei.

Das Trösten besteht nicht im billigen Wegreden der trostlosen Lage. Sondern entweder im Schaffen neuer Zustände, über die der Geist wieder sich freuen kann, zufrieden sein kann. Oder der Tröster muß die alte Lage in solche echten Zusammenhänge bringen, in denen der Kümmerlichkeitscharakter schwindet, die ganze Lage einen echten Sinn bekommt.

A. Delp

Zu den aufschlußreichen historischen Grabungen in Tuggen

Dr. Paul Letter

Wie gemeldet, sind in Tuggen ein Alemannengrab mit Beigaben und Reste von Kirchenbauten aus dem 9. bis 17. Jahrhundert gefunden worden. Tuggens Stellung als frühe Kulturstätte des Schwyzerlandes ist damit auch grabungsmäßig gefestigt worden. Den Leser werden sicher einige Hinweise auf Tuggens geschichtlichen Werdegang interessieren.
Ein Rest des geologisch ältern Zürich-Walensees war der *Tuggenersee*. Er taucht in Urkunden bis ins Hochmittelalter immer wieder auf, wegen Fischenzen, Anstößerrechten usw.
Als erste berührten *Hallstatt*-Leute das Gebiet von Tuggen. Dann kamen die keltischen *Helvetier*. Die Grenze zwischen Rätien und Helvetien zog sich durch das Linthgebiet hindurch. Sachkundige Bodenforschung könnte im Nachbargebiet der March gemachte Bodenfunde aus dieser Zeit wohl vermehren. Der *Name von Tuggen* deutet auf eine dortige Siedlung hin, wenn die Gegend durch Wälder und Sümpfe auch noch unwirtschaftlich war. Nach Hubschmied ist er vom gallischen *ducones* (= die Zieher, Recker, Schiffszieher) herzuleiten. (In Beziehung zu dem im Gallischen wie im Lateinischen verbreiteten Stamm duc, ducere = ziehen.) Der Name zeigt, daß die damaligen Tuggener zu gallisch-helvetischer Zeit die Frachtschiffe aus dem Zürichsee in das Staubekken der Linth zogen und von dort zum Walensee. Dieser Wasserweg spielte also schon in vorrömischer Zeit eine große Rolle.
West- und Mittelschweiz, das eigentliche Gebiet der keltischen Helvetier, bildete dann zur *Römerzeit* einen Teil der Provinz Gallia Belgica. Die Ostschweiz hat Kaiser Augustus der Provinz Raetia einverleibt. Die Grenze (Marca) zwischen beiden Provinzen verlief von Ad Fines (Pfyn) nach Süden wieder durchs Linthgebiet, zwischen heutigem Gaster und Herrschaft Uznach über die Höhen des Glärnisch usw. Römische Warenzüge auf der Linie Vindonissa–Turicum–Kempraten–Schmerikon–Uznach–Walensee berührten nachgewiesenermaßen auch Grinau und Tuggen. In der Weltkunde eines unbekannten Schreibers von Ravenna werden bereits um 670