

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Der Schweizer Geograph: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Geographieleher, sowie der Geographischen Gesellschaften von Basel, Bern, St. Gallen und Zürich = Le géographe suisse |
| Herausgeber: | Verein Schweizerischer Geographieleher |
| Band: | 6 (1929) |
| Heft: | 9 |
| Artikel: | Der Rhein als Schifffahrtsstrasse |
| Autor: | Frey, Jean R. |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-8143 |

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: 16.02.2026

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

Die Zweckmässigkeit und Brauchbarkeit unserer staatlichen Kartenwerke, verglichen mit neuzeitlichen Bestrebungen und Erfolgen auf topographisch-kartographischem Gebiete, werden in Frage gestellt und teilweise bestritten. Durchgreifende Erneuerung aller Kartenwerke und dringender Ersatz einzelner Teile sind notwendig und werden von einzelnen Kreisen der Kartenbenutzer verlangt. Die massgebenden Behörden und die Oeffentlichkeit mögen alles prüfen unter Berücksichtigung der bewährten Ueberlieferungen und wertvollen Erfahrungen der aufschlussreichen Geschichte der Kartographie unseres Landes, um zu zweckmässigen, einfachen und giediegenen Lösungen der Kartenfrage zu gelangen.

In diesem Geiste wollen wir uns des 18. Dezember 1928, das heisst des *60. Jahrestages der Begründung unserer Siegfriedkarte* erinnern, womit diesem Werke und dessen Begründer die verdiente Ehrung erwiesen wird.

10. Dezember 1928.

K. Schneider, Chef-Ingr.

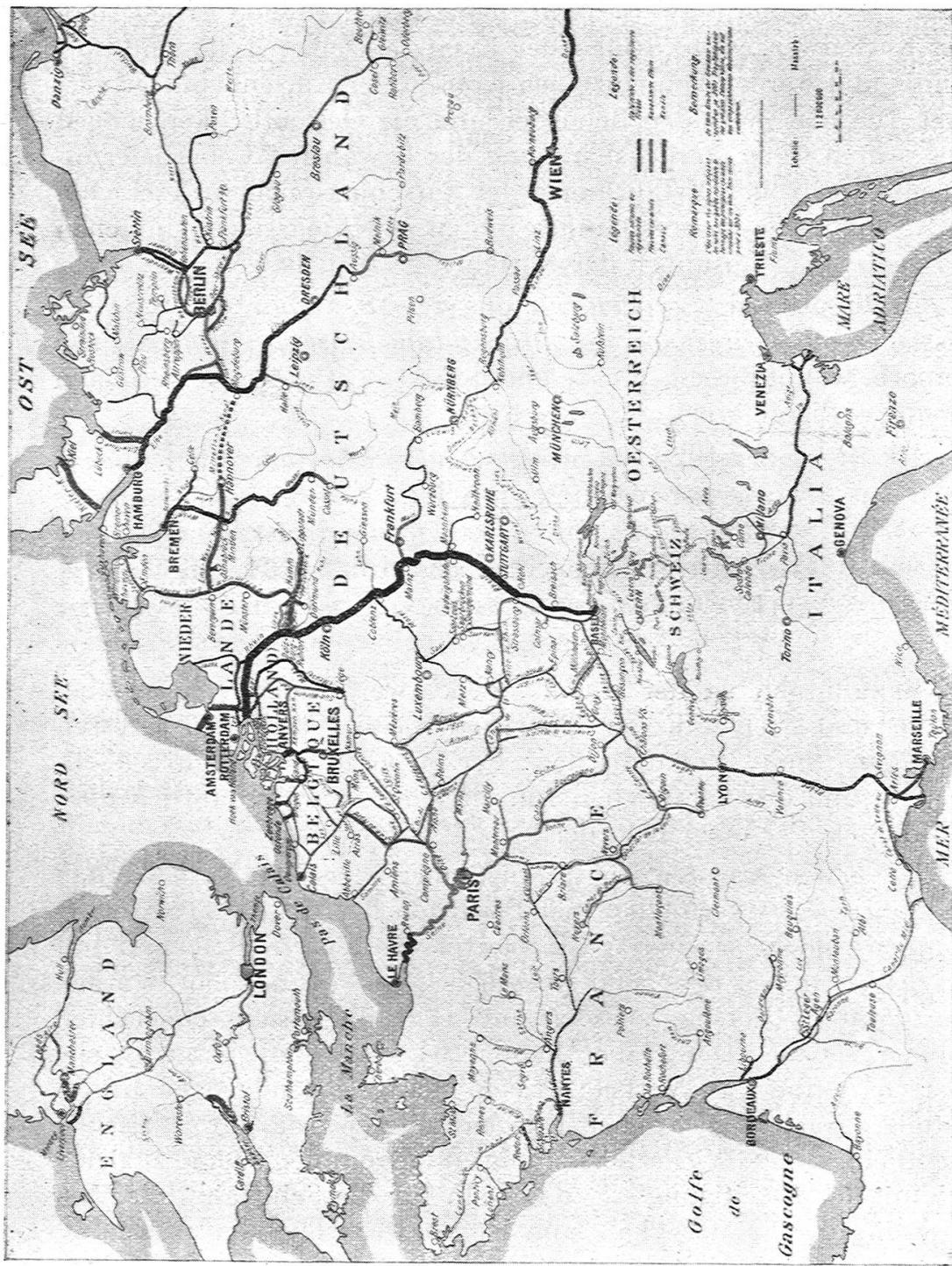
Der Rhein als Schiffsstrasse.

Von Jean R. Frey, Basel.

(Schluss.)

Bekanntlich ist der Rhein streckenweise auch eine weltbekannte und vielbefahrene Touristenstrasse. Von den grossen deutschen und holländischen Personendampfschiffahrtsgesellschaften und den zahlreichen Einzelreedern werden jährlich über 6 Millionen Personen befördert.

Die ersten Arbeiten, die in ernstlicher Weise die *Verbesserung des Fahrwassers* verfolgten, hat Friedrich der Grosse 1764 unternommen, indem er eine Wasserbauverwaltung einsetzte und mit Durchstichen bei Rees und Wesel begann. Ausserdem wurden Sperrdämme, Uferschutzbauten und 1781 die ersten senkrechten Buhnen gebaut. Dann aber kam 1794 wieder die französische Herrschaft und die Werke verfielen mangels genügender Unterhaltung. Nach den Freiheitskriegen aber wurde zur Wahrung des Rheines ihre Wiederherstellung aufgenommen, denn zugleich war mit der Beseitigung vieler Fesseln für die Schiffahrt die Verbesserung der Schiffbarkeit zum Hauptzweck des neu aufgenommenen Flussbaues geworden. Schon 1816 begann man mit den Korrekturen, aber der Gedanke der eigentlichen Stromregulierung geht auf die Zeit zwischen 1840 und 1850 zurück, als mit der zunehmenden Entwicklung der Dampfschiffahrt sich der



Schiffahrtskarte von West- und Mitteleuropa, herausg. vom eidg. Amt für Wasserwirtschaft. — Die Breite der Gewässer entspricht der Tragfähigkeit der grösseren Schleppkähne, die auf ihnen verkehren.

Schiffahrtsbetrieb in steigendem Masse von den Leinpfaden unabhängig machte. Zur Durchführung der Stromregulierung gründete Preussen 1851 die preussische Rheinstrombauverwaltung in Koblenz. Als allgemeines Regulierungsziel wurde 1861 für die Strecke von Koblenz bis zur holländischen Grenze eine Wassertiefe von 2,00 m bei Niederwasser angestrebt; aber die Denkschrift der preussischen Regierung von 1879 ging schon weiter und verlangte für die Strecke unterhalb Köln eine Wassertiefe von 3,00 m, zwischen Köln und St. Goar eine solche von 2,50 m und St. Goar eine Wassertiefe von 2,00 m. Diese Denkschrift bildete den Ausgangspunkt der letzten grossen Regulierungsperiode am Mittel- und Niederrhein, die etwa um die Jahrhundertwende ihren Abschluss fand mit dem Erfolg, dass das Ziel auf der ganzen Strecke erreicht wurde. Ausser Preussen haben auch die übrigen deutschen Rheinuferstaaten Baden, Bayern und Hessen, sowie bis 1866 das jetzt preussische Nassau je nach ihrem Stromanteil zum Gelingen des grossen Werkes beigetragen. Auf dem Oberrhein hatte 1843 die Tulla'sche Stromkorrektion eingesetzt, die weniger mit Rücksicht auf die Schiffahrt als auf den Uferschutz unternommen wurde, und 1880 war sie bereits so weit durchgeführt, dass sich ihre Wirkung ungefähr übersehen liess. Unter den neuen Arbeiten ist der Ausbau des Oberrheins zwischen Mannheim und Sondernheim zum Großschiffahrtsweg von besonderer Bedeutung geworden. Ihr allein ist es zuzuschreiben, dass heute der Hafen von Strassburg auf einen Jahresumschlag von rund 5,3 Millionen Tonnen hinweisen kann, und sie hat den Anstoss gegeben, nun auch die oberste Strecke bis Basel in gleicher Weise zu regulieren. Für die Stromkorrektion sind in den Jahren 1831 bis und mit 1909 von den deutschen Staaten Aufwendungen gemacht worden im Gesamtbetrage von M. 364,029,393.—, nicht eingerechnet die grossen Auslagen, die von Gemeinden und Privaten für Hafenbauten gemacht worden sind. Diese haben allein in den Jahren 1900 bis 1909 eine Summe von M. 96,246.979.— für Hafenbauten aufgewendet und ausserdem noch die Staaten eine solche von M. 45,279,493.— zu den gleichen Zwecken.

Der Rheinstrom verdankt seine Eigenschaft als vorzügliche Wasserstrasse vor allem auch seiner konstanten Wasserhaltung.

Mit seiner 750 qkm grossen Gletscherfläche der Alpen und der 341 qkm grossen Seenfläche im Alpenquellgebiet wird es ermöglicht, dass selbst beim niedrigsten Wasserstand in Koblenz noch eine Wassermenge von 556 sek./cbm. vorhanden ist und in Köln eine solche von 662 sek./cbm. Der Jahresdurchschnitt der Rheinwassermenge beläuft sich in Koblenz auf 2000 sek./cbm. und bei grösserem Hochwasser kann der Strom bis zu 9000 sek./cbm. Wasser führen. Zum Vergleich sei erwähnt, dass die Rhone unterhalb der Mündung der Saône bei

Niederwasser eine Wassermenge von nur 290 sek./cbm. und bei Mittelwasser eine solche von 810 sek./cbm. führt.

Literatur-Verzeichnis

zum Artikel: «Der Rhein als Schiffahrtsstrasse». Vergl.:

- «Die Rheinquellen» 1906—1929, Oberrheinische Verkehrszeitschrift, Organ für Binnenschiffahrt, Wasserwirtschaft und Verkehrsfragen. Basel. Verlag: Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein.
- «Der Rhein», Zeitschrift für die westdeutschen Wasserstrassen. Duisburg, «Rhein» Verlagsgesellschaft m. b. H.
- Dr. W. Spiess: «Rheinkunde». Köln.
- Eberhardt Gothein: «Die Schiffahrt der deutschen Ströme», Bd. II, «Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert». Leipzig. Bei Duncker & Humblot. 1905.
- Dr. Friedrich Wickert: «Der Rhein und sein Verkehr». Stuttgart. Verlag von J. Engelhorn. 1903.
- Dr. Napp-Zinn: «Die Rheinschiffahrt 1913—1925». Köln. 1926.
- Dr. Walter Schmitz; «50 Jahre Rheinverkehrspolitik». «Rhein» Verlagsgesellschaft m. b. H. Duisburg. 1927.
- Johann Kempkens: «Rhein und Rheinschiffahrt». München-Gladbach. 1912.
- Prof. Dr. E. Ruck: «Der freie Rhein» in «Die Rheinquellen», Heft 4. 1924.

Für den Anschluss der Schweiz an die Rheinschiffahrt siehe:

- Dr. Rud. Gelpke; «Die Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel». Emil Birkhäuser & Cie., Basel.
 - Ministerialdirektor Dr. Ing. Rud. Fuchs: «Oberrheinfrage» in der Festschrift zum 22. deutschen Geographentag in Karlsruhe 1927, herausgegeben von Dr. Friedrich Metz bei Ferd. Hirt, Breslau. 1912.
 - Dr. W. von Neuffer: «Die Zukunft der Rheinschiffahrt nach dem Weltkrieg und dem Versailler Vertrag mit besonderer Berücksichtigung der Oberrheinfrage», Regensburg, 1922.
-

Exkursionen in Südafrika.

Nach einem Vortrag von Prof. Dr. C. Schröter in der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich.

Auf einer Studienreise im letzten Viertel des Jahres 1926 bot sich dem Vortragenden Gelegenheit, das Kapland kreuz und quer zu durchstreifen. Aus der reichen Fülle seiner Beobachtungen sei hier das Wesentlichste wiedergegeben.

Als ein riesiger Block entsteigt Südafrika, der höchste Teil der uralten, schon im Devon landfest gewordenen Kontinentaltafel Afrikas, den Fluten des Atlantischen und Indischen Ozeans. Durch tief ins Massiv meist ältester Sedimente und des Urgesteins eingesägte Ströme und durch Gebirgsabbrüche ist das von Süd nach Nord mäßig ansteigende südafrikanische Plateau in eine Reihe weitausgedehnter Hochländer aufgelöst worden, die eine mächtige Senke, die Kalaharisteppe, umschließen. Den Ozeanen zu gehen sie in Terrassenländer über, die meist steil zum Meere abstürzen. Die durchschnittliche Höhe der Hochebene des Kaplandes liegt bei 1200 m über Meer. Der Saum der schüsselförmigen Hochfläche