

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 1 (1908-1909)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Rhein-Bodensee-Schifffahrt  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920179>

### **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:** 15.04.2026

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

vom Kubelwerk bedient, 9 von den Werken am Binnenkanal, 5 von der A.-G. Bodensee-Thurtal, 4 vom Elektrizitätswerk der A.-G. Beznau-Löntschi. Eigene kommunale oder korporative Werke besitzen 12 Gemeinden, ebenso viele Gemeinden beziehen Kraft von kleinen privaten Werken. Teilt man den Kanton in Territorien ein, so ergibt sich folgendes Bild: Das Rheinthal von Rüthi bis Au ist an die Binnenkanalwerke angeschlossen; die Gemeinden St. Margrethen, Rheineck, Thal, Rorschach und Steinach beziehen die elektrische Energie von der A.-G. Bodensee-Thurtal. Das Gebiet von Rorschach bis Wil (mit Ausnahme des nördlichen Teiles), sowie einige Gemeinden im Bezirk Neutoggenburg erhalten die elektrische Kraft von der A.-G. Kubel. Das Versorgungsgebiet der A.-G. Beznau-Löntschi umfasst die Gemeinden Uznach, Schmerikon, Jona und Rapperswil. Ein grosser Teil der Gemeinden ist also von der Kraftversorgung noch ausgeschlossen. Andere Gemeinden bedürfen einer vermehrten Kraftabgabe an sie. Werdenberg und Sargans sind lückenhaft versorgt. Den Binnenwerken sollte Kraftzufuhr ermöglicht werden. In den Bezirken Rorschach und Tablat sind die nordwestlichen Gemeinden noch ohne Stromzufuhr. Dasselbe gilt vom ganzen nördlichen Teil der Bezirke Gossau und Wil. Bedeutende Lücken weisen noch die Bezirke Neu- und Obertoggenburg auf und im Linthgebiet mangelt es an erheblicher Kraftabgabe. So erscheint die Errichtung eines kantonalen Elektrizitätswerkes als eine Notwendigkeit.



### Rhein-Bodensee-Schiffahrt.

Wir haben bereits über das Ergebnis der interkantonalen Konferenz berichtet, die am 16. April in Schaffhausen stattfand und die Subventionierung der Projektierungsarbeiten für die Schiffbarmachung des Rheins und die Bodensee-Abflussregulierung zum Gegenstand hatte. Dem uns inzwischen zugegangenen gedruckten Protokoll dieser Konferenz entnehmen wir das Referat, mit dem Regierungsrat Keller die Verhandlungen eröffnete, und das über die Bedeutung der Angelegenheit vorzüglich orientiert. Der Redner führte aus:

„Sie werden begreifen, wenn man schaffhauserseits den Plänen über die Rheinschiffahrt schon aus dem Grunde ein grosses Interesse entgegenbringt, weil der Rheinfluss dabei eine wesentliche Rolle spielt und jede einschneidende Veränderung am Bild oder an den Wasserverhältnissen hierorts von grosser Bedeutung sein müsste. Der Schaffhauser ist gewissermassen mit dem Rheinfluss verwachsen und so sind wir schon durch die öffentliche Meinung veranlasst, ihm alle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Dann steht man aber überhaupt in Schaffhausen den Ideen

Gelpkes sympathisch gegenüber; man ist durchaus geneigt, sie ernst aufzufassen und als realisierbar zu betrachten. Haben wir doch von Schaffhausen aus noch die Schiffahrtsverbindung mit Konstanz, welche sehr populär ist; sodann gibt es noch viele Leute, die den frühern Wasserverkehr abwärts in der Richtung nach Basel gut im Gedächtnis haben. Vor allem ist man hier der Meinung, es bestehe starke Veranlassung, die Ideen des Apostels der Rheinschiffahrt zum mindesten gründlich zu prüfen und mit abschätziger Beurteilung zuzuwarten, bis die Untersuchungen eventuell zu ganz andern Schlüssen führen müssten.

Heute ist zunächst zu konstatieren, dass die Grossschiffahrt auf dem Rhein bis Basel von Strassburg, beziehungsweise vom Meer her eingerichtet und im Gange ist und dass während der ganzen Zeitdauer, wo der Rhein überhaupt günstige Wasserführungen aufweist, ein regelmässiger Dampferverkehr mit Schleppkähnen zur Beförderung von Gütern — teilweise auch Personen — vorhanden ist.

Was man also noch vor 10 Jahren belächelt und ziemlich geringschätzig behandelt hat, ist zum grossen Teil Tatsache geworden und es ist kaum noch daran zu zweifeln, dass Basel in nicht allzuferner Zeit sich zu einem bedeutenden Rheinhafenplatz entwickeln wird. Dieses Faktum kann heute nicht mehr in Abrede gestellt werden. Damit tritt aber auch an uns die Verpflichtung heran — nachdem wir uns doch alle mehr oder weniger für die Sache schon engagiert haben — nun einen entschiedenen Schritt vorwärts zu tun und die Frage zu prüfen: soll die Schiffahrt in Basel aufhören oder sind nicht gewichtige Gründe volkswirtschaftlicher Natur vorhanden, um sie weiter zu führen, bis in den Bodensee. Es ist das ja heute allerdings noch eine umstrittene Frage und nicht einmal die Gelehrten, die Techniker und Volkswirtschaftler von Beruf können zu einem positiven innerlich fest begründeten Urteile gelangen, um wie viel weniger ist es dann den Laien auf diesem Gebiete möglich. Hier kann also nur eine gründliche Untersuchung nach allen Richtungen — verkehrs- und bautechnischer Natur — Aufschluss geben. Persönlich möchte ich bemerken, dass ich den Bestrebungen für die Schiffahrt durchaus sympathisch gegenüberstehe und so weit es mir möglich ist, sie unterstützen werde; aber auch ich möchte vor allem Klarheit darüber, ob eine wirklich gute, reale Basis für die Verwirklichung vorhanden ist, oder ob es sich etwa bloss um ein Phantom, eine Utopie handelt, wie manche behaupten, denen man im Begriffe steht, nachzujagen und mit denen dann so bald als möglich abzufahren wäre. Ich glaube, man ist in der Schweiz in diesen Fragen des Schiffahrtverkehrs und der Benutzung von Gewässerstrecken für den Verkehr überhaupt zu wenig kompetent, man besitzt fast

gar keine praktische Erfahrung. Die Eisenbahnen haben bei uns allen Verkehr an sich gezogen und die alten Wasserstrassen sind fast vollständig verschwunden. Auffallen muss dagegen der grosse Wert, den andere Staaten mit stark entwickeltem Handel und grosser Industrie auf die Schifffahrt und auf die Erstellung von Binnenkanälen, trotz der Eisenbahnen, legen. Deutschland, Frankreich, England und besonders Belgien und Holland geben nicht nur Millionen, sondern hunderte von Millionen für die Erstellung von Wasserstrassen aus, trotzdem vielerorts dort das Eisenbahnnetz ein viel dichteres ist als hier.

Das wirkt auf mich ausserordentlich ermutigend ein und ich bekomme mehr und mehr das bestimmte Gefühl, man verstehe eben die Sache bei uns zu wenig, man kenne sie gar nicht in ihrer vollen Bedeutung.

Ich konnte auch die Beobachtung machen, dass man im Volke dieser Angelegenheit eine grössere Bedeutung beimisst, als bei den Behörden, im besondern den politischen Führern. Die Sache hat im Volke schon besser Wurzel gefasst, als in den Behörden!

Aus den entwickelten Gründen glaube ich, wir haben alle Veranlassung, der Prüfung dieser Fragen der Schifffahrt vom Rhein zum Bodensee, mit allem dem, was drum und dran hängt, volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und die verhältnismässig bescheidenen Kosten für die Projektierung zu bewilligen, welche von uns verlangt werden. Dabei möchte ich mir nur noch erlauben, darauf hinzuweisen, welche ausserordentliche Wichtigkeit schon einer einzelnen Position, deren Lösung im Programm vorgesehen, zuzumessen ist, ich meine dem Studium der Regulierung der Bodenseewasserstände und der Erstellung einer Schleusenanlage. Eine gute und zweckmässige Lösung dieses Problems hätte einen ganz enorm grossen Wert für die am Rhein erstellten Wasserwerke und würde diese sofort auf eine viel höhere Leistungsfähigkeit bringen. Die Lösung dieser Frage allein ist schon mehr wert, als man von uns überhaupt verlangt.

Gewiss aber haben alle Kantone, die hier vertreten sind, ein überaus starkes Interesse an einem richtigen fachgemässen Studium der vorwürfigen Fragen, die bereits durch ein Programm festgestellt sind.“



### Navigation du Rhône au Rhin.

Dans notre numéro du 10 Mai dernier, nous avons mentionné la constitution récente du Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin. M. G. Autran, ingénieur à Genève, vient de publier à cette occasion un Mémoire dont nous tenons à mettre quelques passages sous les yeux de nos lecteurs.

Après avoir exposé sommairement les travaux à exécuter en Suisse pour l'aménagement de la voie navigable Chancy-Coblentz, dont le coût est évalué à 70 millions, l'auteur discute les moyens de rassembler les capitaux nécessaires à cette entreprise, et envisage les diverses combinaisons possibles.

„Examinons, pour cela, ce qui se passe dans les autres pays: en France, l'Etat construit et entretient les voies navigables, moyennant une subvention de 50 %, ou une garantie d'intérêt correspondante de la part des départements, des communes ou des associations commerciales; c'est ce qui a lieu en ce moment pour l'aménagement de la Loire navigable.

En Hollande, les canaux sont construits et exploités soit par l'Etat ou les provinces, soit par des corporations et des compagnies privées.

En Angleterre les canaux sont presque exclusivement entre les mains de compagnies privées, comme les chemins de fer; il en est résulté une guerre d'extermination faite par ceux-ci aux voies navigables.

En Allemagne, les canaux appartiennent dans la règle à l'Etat; quelques-uns sont cependant construits par les districts, comme celui de Teltow, près de Berlin, ou par les municipalités, comme le canal de l'Elbe à la Trave, qui appartient à la ville de Lübeck.

Entre ces diverses combinaisons, nous aurons à choisir celle qui s'adapterait le mieux à notre organisation nationale, et qui pourrait consister, par exemple, dans la constitution d'un capital privé, avec participation de la Confédération, des cantons et des communes, et éventuellement avec une garantie d'intérêts par la Confédération.

Celle-ci subventionne dans une large mesure les corrections et endiguements de rivières, et il n'y aurait donc rien d'insolite à ce qu'elle prêtât aussi son concours à l'amélioration de fleuves actuellement flottables comme le Rhône et l'Aar inférieure, en vue de les rendre navigables.

Quant à une garantie d'intérêt, cette combinaison existe déjà en France; seulement les rôles sont intervertis: l'Etat, propriétaire des canaux, fournit une garantie d'intérêt aux compagnies privées de chemins de fer, tandis qu'en Suisse, la Confédération, propriétaire des chemins de fer, fournirait cette garantie aux voies navigables, construites par l'industrie privée.

Ce système aurait en outre pour principal avantage de rendre l'exécution des travaux ainsi que l'exploitation de la navigation indépendante du pouvoir central, quoique restant sous la haute surveillance et sous le contrôle fédéral. Il en résulterait une notable économie dans les frais de construction et une grande souplesse dans les conditions d'exploitation.

Dans cette hypothèse, la garantie s'appliquerait à un intérêt de 3 % et à un amortissement de 1 %,