

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 2 (1909-1910)

Heft: 22

Artikel: Der Stand der schweizerischen Binnenschifffahrtsfrage

Autor: Hautle-Hättenschwiller, A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920260>

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: 05.01.2026

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

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZER-
ISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK,
WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFFAHRT . . . ALLGEMEINES
PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN
VERBANDES FÜR DIE SCHIFFFAHRT RHEIN - BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG
VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPK IN BASEL



Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 12.— jährlich, Fr. 6.— halbjährlich
Deutschland Mk. 12.— und 6.— Österreich Kr. 14.— und 7.—
Inserate 35 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. → Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN u. Ing. A. HÄRRY, beide in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Zürcher Post“
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 . . . Teleogramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

Nr. 22

ZÜRICH, 25. August 1910

II. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Der Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage. II.
(Schluss.) — Umbau der städtischen Wasserwerke Saint-Clair
und Grand-Camp in Lyon. — Hochwassermessungen. —
Wasserkrtausnutzung. — Schiffahrt und Kanalbauten. —
Zeitschriften-Rundschau. — Verschiedene Mitteilungen.

Der Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage.

Referat von Dr. A. HAUTLE-HÄTTENSCHWILLER, Goldach,
an der Jahresversammlung
der schweizerischen geographisch-kommerziellen Gesellschaften
am 30. Juli 1910 in St. Gallen.

II. (Schluss.)¹⁾

Als günstige Faktoren für die Rhein-Bodensee-
schiffahrt können nach dem heutigen Stande der
Dinge erwähnt werden:

1. Das alle Erwartungen übertreffende Aufblühen
der Schiffahrt bis nach Basel. Vermöge des
lange anhaltenden Hochwassers werden zwar
dies Jahr zirka 20—30,000 Tonnen weniger
umgeschlagen, dagegen sind einzelne Schlepp-
züge mit 1100 Tonnen Belastung angelangt und
werden nächstes Frühjahr 7 bis 9 Kranen total

¹⁾ Berichtigung. Im Referate des Herrn Dr. Hautle
über den „Stand der schweizerischen Binnenschiffahrtsfrage“
ist auf Seite 259 der letzten Nummer irrtümlicherweise als
Teilnehmerin an der Detailprojektierung der Großschiffahrt
Aare-Rhein die Firma „Valette & Cie., Brugg“ genannt; es
muss natürlich, wie der aufmerksame Leser bereits berichtet
haben wird, heißen: „Wartmann, Vallette & Cie. in
Brugg.“

im Betriebe stehen. Eine grosse Hafenanlage
ist projektiert und es ist somit die Schweiz
wenigstens an einem jedoch am weitaus wichtigsten
Punkte direkt mit dem Meere auf dem
Wasserwege verbunden.

2. Höchst erfreulich ist es, dass die Regierung von
Basel-Stadt und der Verein für die Schiffahrt
auf dem Oberrhein für die Fortsetzung der
Rheinschiffahrt bis in den Bodensee bei jedem
Anlass ebenfalls einsteht und dass Herr Nationalrat Dr. Speiser im Nationalrat die wichtige
Erklärung abgegeben hat, dass sich die Stadt
Basel und ihre Regierung mit den Bestrebungen
unseres Verbandes als solidarisch betrachte.
3. Die Finanzierung der Augst-Wyhler-Großschiff-
fahrtsschleuse mit 12 m Breite und 90 m Länge
ist nun definitiv zustande gekommen. Das
Gründungsfest dazu wird gefeiert, wenn eine
grosse Versammlung unseres Verbandes im
nächsten Frühjahr die Durchschleusung dieser
Anlage gebührend begehen kann. Die Schweiz
hat für diesen denkwürdigen Grundstein der
schweizerischen Binnenschiffahrt unter Mitwirkung
vom Bund und sieben Verbandskantonen
mit 300,000 Franken und dem wesentlichen
Teil der Unterhaltungskosten weit mehr geleistet,
als von ihr in der Zukunft verlangt
werden darf. Sie tat es in einer Notlage des
Augst-Wyhler-Werkes, da der Bau dieser
Schleuse nicht mehr verschoben werden konnte.
Aber sie hat damit ihren weiten und richtigen
Blick in die Zukunft dokumentiert.
4. An die Kosten der kompletten Detailprojektierung
und wirtschaftlichen Begutachtung der

Rhein-Bodenseeschiffahrt im Betrage von mindestens 100,000 Franken besitzt der Verband 62,000 Franken. Über das Projektierungsverfahren besteht noch die zurzeit bei der Grossherzoglich Badischen Regierung anhängige Differenz, dass Baden die gesamte Projektierung einer Weltkonkurrenz unterstellen will, während die schweizerischen Behörden und unser Verband davon die ausschliesslich auf Schweizerboden liegenden Teile am Rheinfall und bei Schaffhausen ausnehmen wollen.

5. Wie sich der schweizerische Bundesrat zu unserer Eingabe mit dem Gesuch, die Schweiz möchte in Verbindung mit Österreich und den Niederlanden die Aufnahme von Österreich und der Schweiz unter die Vertragskontrahenten der Rheinschiffahrtsakte und in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt anstreben und zur Frage der Einführung von Abgaben auf dem Rhein Stellung nehmen, verhalten wird, ist uns zwar noch unbekannt, doch ist immerhin erfreulich, dass unter den deutschen Bundesstaaten für die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel, die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee und die Bodensee-Abflussregulierung eine grundsätzliche Einigung dahingehend zustande gekommen ist, dass die für diese Bauten notwendigen Gelder von den Uferstaaten unter dem Vorbehalt der Rückzahlung aus der Stromkasse vorgeschosser werden sollen, aber nur unter der Bedingung, dass auch die Schweiz und Österreich die in ihren Interessen entsprechenden Beiträge in irgend einer Form dazu leisten. Für die Strecke Strassburg-Bodensee sollen ein eigener Zweckverband mit einer eigenen Stromkasse errichtet werden. Die Strecke Strassburg-Basel soll abgabepflichtig, die Strecke Basel-Bodensee, sowie der gesamte Transit nach der Schweiz und nach Österreich abgabenfrei bleiben. Für die Strecke Basel-Bodensee hat man das Übereinkommen zwischen Baden und Aargau schon 1808, wonach in bezug auf die Rheinschiffahrt die Bewohner beider Rheinufer völlig gleiche Rechte haben sollen, und ferner den Vertrag zwischen der Schweiz und Baden vom 10. Mai 1879 über den Wasserverkehr auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb Basel, wonach die gebührenfreie Schiffahrt auf dieser Strecke jedermann freisteht, als massgebend betrachtet.

In der Abgabenfrage werden wir die Stellungnahme unserer obersten Behörden abwarten. Dagegen dürfte eine diplomatische Aktion der Schweiz in dieser Angelegenheit an der Zeit sein. Die „Sächsische Industrie“, das Hauptorgan des Verbandes sächsischer Industrieller, hat erst vor wenigen Tagen von der deutschen Reichsregie-

itung Garantien für sich dagegen verlangt, dass der Verfasser der Gesetzesentwürfe über die Abgaben im preussischen Arbeitsministerium in einem früheren Entwurfe gar keine Bedenken getragen habe, die Durchfuhr von Gütern auf dem Rhein von und nach Österreich und der Schweiz von Abgaben zu befreien. Übrigens hat auch das rührige Vorarlberger Landeskomitee bei der Kaiserlich Österreichischen Regierung ein gemeinsames Vorgehen in allen diesen Fragen mit der Schweiz und den Niederlanden verlangt und es sind ihm in Wien zusagende Bescheide geworden.

6. Zur Propaganda für unsere Bestrebungen verkaufen wir durch die Verlagsbuchhandlung von Rascher & Cie. in Zürich:
 - a) Die Broschüre Gelpke (Fr. 1.—), den Übersichtsplan (Fr. 2.—) und das gesamte Planmaterial (Fr. —.—) der Schiffbarmachung des badisch-schweizerischen Rheins.
 - b) Eine zentraleuropäische Wasserstrassenkarte (Fr. 1.—).
 - c) Ein zirka 420 Druckseiten umfassendes Werk von Ingenieur A. Härry, dem Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verbandes über die historische Entwicklung des schweizerischen Verkehrswege, insbesondere des Transits und der Flussschiffahrt.

Die erste Lieferung mit dem gesamten Inhaltsverzeichnis wird an unserer Generalversammlung vom 11. September zur Subskription aufliegen. Es ist eine Arbeit, die durch ihr reichhaltiges archivales Material ihre Gründlichkeit, die Übersichtlichkeit der Disposition und die fliessende, klare Darstellung bei dem gänzlichen Mangel eines ähnlichen Werkes für die Schweiz von ganz hervorragendem Einflusse sein und bleiben wird.

- d) Eine Zürcherdissertation über die schweizerische Binnenschiffahrt, ihre wirtschaftliche, finanzpolitische und rechtliche Bedeutung wird ebenfalls auf den Anfang des Jahres 1911 im Druck erscheinen. Das Manuskript befindet sich bereits bei der Fakultät in Zirkulation.
- e) Das Rhein-Industrie-Kartenwerk, von dem die ersten Lieferungen ebenfalls an unserer Generalversammlung aufliegen, wird bis zum Bodensee fortgesetzt werden.

Wenn somit unsere Bestrebungen im kurzen Verlaufe ihrer Lebensdauer schon manchen Fortschritte errungen haben, so steht ihnen in unserem Lande doch noch ein gewaltiger Wall an mangelndem Verständnis, an Passivität und an übertriebener unnötiger Angst für die Rentabilität der Bundesbahnen gegenüber. Die Geschichte wird es einst nicht begreifen, dass die sämtlichen grossen politischen Parteien des Landes sich nicht an erster Stelle der schweizerischen

Binnenschiffahrt annehmen und sie wird auch den Mangel der wichtigen Erkenntnis von den sozialen Parteien nicht begreifen, dass den grossen sozialen Forderungen und Fortschritten zurzeit die allgemeine wirtschaftliche Hebung von Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft um so notwendiger vorausgehen muss, als sich unser Land aus einer fast unerträglichen schutzzöllnerischen Umklammerung nur durch gegenseitig konkurrierende direkte Wasserstrassenverbindungen mit den Meereshäfen verschiedener Länder erlösen kann, worauf dann allerdings unserem Lande in Verbindung mit der Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte eine ausserordentlich segensvolle Zukunft erwachsen kann.

ad III. Was der Sprechende als eigentliches Thema für das heutige Referat studiert hatte, war auf wissenschaftliche Feststellung begründete Beleuchtung der erst vor kurzem vom Internationalen Eisenbahnkongressverband in Bern über das Verhältnis der Binnenschiffahrt zu den Eisenbahnen aufgestellten Thesen in ihrer Nutzanwendung auf die Schweiz.

Anstatt mehreren sei aber heute nur die eine Konsequenz aus diesen Thesen, denen auch die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen zugesimmt hat, festgestellt, dass nach Massgabe derselben in der Schweiz die Bahnen mit der Schiffahrt zusammenarbeiten sollen.

Wenn auf den schweizerischen Wasserstrassen mit einer Leistungsfähigkeit für den Transport von 600-Tonnen-Schiffen derart die Konkurrenz eintreten wird, dass die Schiffahrt niedrigere Frachten aufweist, so bildet sie einerseits einen ganz unberechenbaren gewaltigen Verkehrszubringer, und anderseits sichert sie das schweizerische Staatsbahnnetz auf unumgehbarum und unzerstörbaren Wegen vor der nicht geringen Gefahr der Umgehung der Schweiz mit dem internationalen Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr. Ein Beispiel allein statt mehrerer dürfte hier genügen. Grossbritannien liefert 4,5 Mill. Tonnen Kohlen nach Italien und Deutschland nicht einmal 7% des Gesamtbedarfes. Mit der Rhein-Bodenseeschiffahrt und Ostalpenbahn aber kann die englische Kohle durch die deutsche verdrängt werden. Den Zwischenverkehr über alle drei Alpenübergänge hat die Schweiz. Der Verkehr nach Norden geht der Schweizerischen Bundesbahn so wie so am Rhein verloren. Zwischen der nordschweizerischen und der tessinisch-italienischen Schiffahrt einerseits und der Schweizerischen Bundesbahn anderseits bildet sich ähnlich wie in Russland eine Interessengemeinschaft. Für alle diese Fälle nun stellt aber der Eisenbahnkongress im Einverständnis mit der Schweizerischen Bundesbahn selbst aus der ganzen Sachhandlung die zusammengefasste Forderung auf, dass die Bahnen in allen diesen Fällen mit der Binnenschiffahrt zusammenarbeiten soll. Die Schweizerische Bundesbahn wird sich diesen Schlussfolgerungen logischerweise nicht entziehen können. Man denke

sich doch nur die Konzentration des Verkehrs, die Konzentration von Handel und Gewerbe, die Anhäufung von Lagern der verschiedensten Art, die Verbilligung der Rohstoffe, Lebensmittel, die Erschliessung neuer Absatzgebiete, die Ansiedelung der vielen Hilfsindustrien in der Schweiz, wenn diese mit vier Meeren verbunden und sie sich im Mittelpunkte eines grossen durchgehenden kontinentalen Wasserstrassennetzes befindet. Was für Vorteile erwachsen dadurch nur der einseitig industrialisierten Ostschweiz!

Ich meine aber, wir müssen den Blick noch weiter richten. Der enge Zusammenschluss Europas durch einen intensiven inneren Verkehr wird immer mehr eine dringend notwendige Folge der künftigen Gestaltung der Weltwirtschaft. Die Abhängigkeit Europas vom wirtschaftlichen Markte Amerikas ist heute schon eine bedenkliche. Weitere Verschiebungen in der Weltwirtschaft, deren Tragweite für uns wir heute kaum ahnen, werden aber erst einmal eintreten, wenn der Bahn- und Wasserverkehr ins Innere von Afrika, Asien, Australien, Russland usw. in einem solchen Umfange eingetreten ist, dass die Produktion dieser Länder in spürbarem Masse auf die Bühne des Weltmarktes tritt.

Wie wenig Grund der Bund und seine Bahnen haben würden, die schweizerische Binnenschiffahrt, ihre natürliche Tochter und Schwester beständig stiefmütterlich zu behandeln, dürfte folgende erst zirka sieben Dezennien zurückliegende wahre Geschichte zeigen. Als die Nürnberg-Fürther-Ludwigsbahn gebaut werden sollte, hat die Regierung zwei Aktien zu 100 Fl. gezeichnet, General Aster, die erste Autorität Preussens im Pionierwesen und der Postmeister Nagler standen ihr voll Feindschaft und Misstrauen gegenüber, und der bayrische Obermedizinalrat hat die Nichtgenehmigung der Bahn bei König Ludwig II. mit den Worten begutachtet: „Der Dampfbetrieb wird bei den Reisenden wie bei den Zuschauenden unfehlbar schwere Gehirnerkrankungen erzeugen, und damit wenigstens die Zuschauer Schutz fänden, mögen die Bahnkörper mit einem hohen Bretterzaune umgeben werden.“



Umbau der städtischen Wasserwerke Saint-Clair und Grand-Camp in Lyon.

Der vermehrte Wasserbedarf zwang die Verwaltung der städtischen Wasserwerke Lyon, die bestehenden zum Teil veralteten Anlagen Saint-Clair und Grand-Camp umzubauen.

Der billige Bezug elektrischer Energie von dem nahegelegenen hydraulischen Kraftwerk der „Société Grenobloise de Force ef Lumière“ führte zur Aufstellung von Hochdruck-Zentrifugalpumpen, nachdem mehrere derartige Anlagen in Deutschland und der Schweiz sich seit Jahren bewährt haben.