

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 46 (1954)
Heft: 10

Artikel: Hochrheinschiffahrt und Rheinau
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-921430>

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: 03.02.2026

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

nahezu jeder Streckenverkehr auf dem Rhein Landesgrenzen passiert. Durch den Zusammenschluß der Staaten darf die Schifffahrtswegfreiheit nicht bedeutungslos werden, wie dies der Fall wäre, wenn nur der die Grenzen überschreitende Verkehr als frei erklärt würde. Der freie Preiswettbewerb in der Binnenschifffahrt sollte nicht durch Unterstellung unter staatliche Preisvorschriften aufgegeben werden.

Auf die dreistündige Kongreßarbeit folgte bei schönem Wetter eine die Teilnehmer sehr befriedigende *Fahrt mit drei Sonderschiffen* rheinaufwärts durch das bald fertiggestellte Stauwehr des Kraftwerkes Birsfelden bis zum Auhafen, dann stromabwärts durch die baselstädtischen Hafenanlagen bis zur Kembser Schleuse und nach Basel zurück. Am Freitagabend bot die Regierung des Kantons Basel-Stadt den Gästen einen Empfang.

Samstag und Sonntag folgten die *Rheinsporttage*,

eingeleitet zunächst durch die *Jubiläumsfeier der Zunft zu Schiffleuten*, deren Mittelpunkt eine gehaltvolle Darstellung der Geschichte dieser Zunft durch Dr. h. c. P. Koelner bildete. — Imposant war am Samstagnachmittag die etwa zwei Stunden dauernde Vorbeifahrt von 42 Rheinschiffen unter belgischer, holländischer, französischer, deutscher und schweizerischer Flagge an den über 20 000 Zuschauern. — Vor und nach der Flottenschau und auch am Sonntag fanden Schau- und Wettfahrten in allen Wassersportarten statt und abends bei schönster Uferbeleuchtung ein Rhein-Nachtfest mit großem Schauprogramm.

Eine anlässlich der Internationalen Rheinschifffahrtstage geprägte Gedenkmünze trägt auf der Vorderseite das Bild der Basler Pfalz und auf der Rückseite die vier Jahreszahlen 1254, 1354, 1904 und 1954 mit zugehörigem Text.

Ing. E. Stiefel

Hochrheinschifffahrt und Rheinau

DK 656.62 : 061.3

Am 2. Oktober 1954 fand in Romanshorn unter dem Vorsitz von Nationalrat Dr. C. Eder die sehr stark besuchte öffentliche Jahreshauptversammlung des *Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee* (NOS) statt.

Am Vormittag wurde die Sitzung des Zentralaussschusses abgehalten, die wie üblich die Traktanden der Hauptversammlung vorzubereiten hatte und u. a. einen Entwurf für eine Stellungnahme gegen die Rheinauinitiative bereinigte. Im Vordergrund des Interesses standen in beiden Sitzungen die bevorstehende Volksabstimmung über die sog. Rheinauinitiative und die verschiedenen Studien und Gutachten über die Hochrheinschifffahrt Basel—Bodensee; letztere werden voraussichtlich im Jahre 1955 in den eidg. Räten zur Sprache kommen.

Der Vorsitzende, der die Versammlung speditiv leitete, konnte neben der Stammitgliedschaft des Verbandes wie alljährlich wiederum zahlreiche behördliche Vertreter aus dem Bundeshaus und aus verschiedenen Kantonen sowie ein starkes Kontingent von Abgeordneten befreundeter Wirtschaftsorganisationen begrüßen. Auch die Schwestervereinigungen von Konstanz und Bregenz, welche die Bestrebungen für die Hochrheinschifffahrt unterstützen, waren traditionsgemäß vertreten. Mit Genugtuung stellte Dr. Eder fest, daß der Mitgliederbestand des Verbandes im Berichtsjahr erneut um 200 gestiegen ist und nun 1650 beträgt. Nachdem in Zukunft die Bundessubvention dahinfallen wird, ist diese Stärkung um so willkommener.

Nationalrat Eder äußerte sich zunächst grundsätzlich über die Rheinschifffahrtspolitik, für welche nach wie vor die freiheitliche Mannheimer Akte wegleitend sein müsse, und wies auf die Gefährdung der «Freiheit des Rheins» durch nationalistische Tendenzen hin. Bezüglich der Rheinaufgabe verwahrte er sich entschieden gegen den Vorwurf, der Bundesrat habe seinerzeit bei der Erteilung der Konzession widerrechtlich gehandelt. Die Initiative der Rheinaugegner, die rückwirkendes Recht schaffe, müsse abgelehnt werden, um so mehr als die Naturschönheiten durch den Kraftwerkbau nicht beeinträchtigt würden. Zur Frage der Wirtschaftlichkeit

der Hochrheinschifffahrt übergehend, wies der Vorsitzende die Behauptung, daß mit dem Ausbau Basel—Bodensee ein volkswirtschaftlicher Mehraufwand verbunden sei, zurück. Ein solcher könne zahlenmäßig zum voraus niemals festgestellt werden und überdies hätten die Erfahrungen in Deutschland, besonders am Neckar, das Gegenteil gelehrt. In Erwartung einer Realisierung des Projektes hätten sich im Gebiet Basel—Bodensee bereits verschiedene neue Industrien niedergelassen.

Die Verbandsgeschäfte wurden den Anträgen entsprechend oppositionslos genehmigt, besonders begrüßt wurde die seit kurzem erfolgte Herausgabe der Vierteljahresschrift «Der Hochrhein», die als Verbandsschrift anerkannt wurde und eine geringfügige Statutenänderung erforderte. In den Vorstand wurde neu gewählt: Reg.-Rat R. Schümperli, Frauenfeld, als Nachfolger des verstorbenen Reg.-Rates Dr. A. Roth; in den Zentralaussschuß: für a. Reg.-Rat. E. Tanner, Herisau, neu Reg.-Rat H. Keller, Heiden, für a. Reg.-Rat Studler, Aarau, neu Direktor O. Wagner, Cementfabrik Holderbank-Wildegg AG, Holderbank, für Dir. Bischofberger, Danzas & Co. AG, Zürich, neu Dir. K. Anderau, Danzas & Co. AG, Zürich (für Zürcher Handelskammer), für Max Zeller, Fabrikant, Romanshorn, neu Robert Voigt, Fabrikant, Romanshorn.

Von der mehrere hundert Teilnehmer zählenden Versammlung wurde zur *Rheinau-Initiative* folgende Resolution einmütig gutgeheißen:

«Die Rheinau-Initiative ist von den eidgenössischen Räten beraten worden und wird in Bälde Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet mit dem Antrag auf Verwerfung. Der Bürger soll mit dem Stimmzettel zum Ausdruck bringen dürfen, daß er die verfassungsmäßige Zuständigkeit des Bundesrates anerkennt, internationale Verträge respektiert und es ablehnt, ein Kraftwerk, für das die Konzession vor zehn Jahren rechtmäßig erteilt wurde, das heute weit fortgeschritten ist, unserer Stromversorgung dient und für die Schifffahrt notwendig ist, abzubauen. Die Generalversammlung glaubt an den gesunden Sinn des Schweizervolkes und fordert die Stimmbürger auf, diese Initiative wuchtig abzulehnen.»

Im Anschluß an die Versammlung folgten zwei Vorträge: Prof. Dr. Theo Keller von der Handels-Hochschule St. Gallen referierte sehr einprägsam und klar über *Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Hochrhein-*

schiffahrt, wobei er die Verhältnisse der Ostschweiz in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen stellte; Reg.-Rat Dr. S. Frick, St. Gallen, hielt ein Kurzreferat über *Hochrheinschiffahrt — st. gallische Rheindammstraße — Alpendurchstich St. Bernhardin im schweizerischen und internationalen Durchgangsverkehr*, wobei er sich temperamentvoll und überzeugend für diese Postulate der Ostschweiz im Sinne einer Milderung ihrer ungünstigen Verkehrslage einsetzte. Regierungsrat Frick vertrat mit Nachdruck die Auffassung, daß der Ostschweiz aus dem Mißerfolg im Kampf um die Ostalpen-Bahn schwere, bis heute nachwirkende wirtschaftliche Nachteile erwachsen seien. Eine verhängnisvolle Isolierung des östlichen Landesteils sei die Folge der damaligen Eisenbahnpolitik

gewesen. Dabei besitze die Ostschweiz einen in drei Bundesgesetzen verbrieften Anspruch auf neue Verkehrsmittel. Frick sieht drei Möglichkeiten, diesen Verlust wieder wettzumachen: die Schiffbarmachung des Hochrheins, den Bau der st. gallischen Rheindammstraße und den Alpendurchstich St. Bernhardin. Der Zeitpunkt sei da, wo — so schloß Regierungsrat Frick seine von sprühender Zukunftsgläubigkeit getragenen Ausführungen — eine neue Kraftanstrengung der beteiligten Kantone zur Verbesserung ihrer Verkehrslage unternommen werden müsse.

Den Abschluß der wohlgelungenen Tagung bildete eine einstündige Fahrt auf dem Bodensee bei prächtiger abendlicher Herbstbeleuchtung. Tö.

Besuch des Marmorerawerkes

DK 621.29 (494.26)

Die Industriellen Betriebe der Stadt Zürich führten am 5. Oktober 1954 eine Fahrt nach Marmorera, zu der die Zürcher- und Bündnerpresse geladen war, durch, die sich bei prächtigem Herbstwetter abwickelte. Auf der Lenzerheide begrüßte Stadtrat Thomann, der neue Vorsteher der Industriellen Betriebe, die Gäste, orientierte über die dem Abschluß entgegengehenden Arbeiten für das Kraftwerk Marmorera-Tinzen und wies auf die bevorstehende stadtzürcherische Abstimmung zur Kreditgewährung von rund 200 Mio Fr. für den sofortigen Bau der Bergeller Werke und den Um- und Neubau der Energieübertragungsleitungen hin. Hierauf sprach Ing. H. Frymann, Direktor des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich, über die Entwicklung im Energiebedarf der größten schweizerischen Stadt und über die zu erwartende zukünftige Bedarfsentwicklung,

wobei er auch auf die spätere Rolle der Atomenergie zu sprechen kam, die aber keineswegs die rationelle Wasserkraftnutzung unseres Landes beeinflussen dürfte.

Im Oberhalbstein zeigte sich der im Entstehen begriffene, bereits zu einem Drittel gefüllte Stausee Marmorera in schönster blaugrüner Färbung, er läßt schon heute erkennen, daß hier das Landschaftsbild bei gefülltem See zweifellos stark gewinnen wird.

Der Stausee von Marmorera wirkt bei Hochwasser als Ausgleichbecken, besonders in der ersten Sommerhälfte, solange er nicht ganz gefüllt ist. Das hat sich schon anlässlich der ungewöhnlich starken Niederschläge vom 21./22. August gezeigt, die besonders im Bündner Oberland und im Engadin verheerende Hochwasser verursachten. In Marmorera wurden in 24 Stunden 86 mm Niederschlag gemessen. Dem Staubecken flossen damals

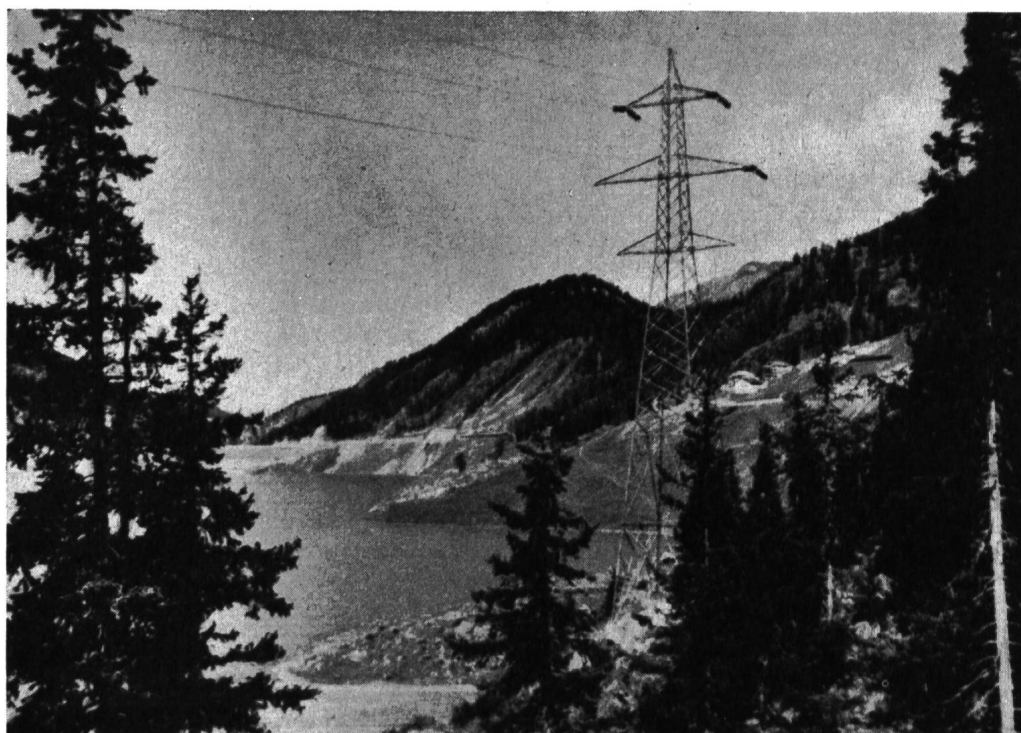


Abb. 1 Blick auf den bereits zum Teil gefüllten Stausee Marmorera, Zustand Oktober 1954; hinten links Staudamm, rechts, am Hang, die im Entstehen begriffene Siedlung Neu-Marmorera. (Photo: G. A. Töndury.)