

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

INHALT: Zur Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung. — Von der Basler „Schiffände“ zum Rheinhafen der Grossschifffahrt. — Die Bedeutung der Schweizerflagge auf dem Rhein. — Das Getreidesilo der S. S. G. im Rheinhafen Kleinhüningen. — Der pneumatische Getreideheber im Rheinhafen

Basel-St. Johann. — Die Projektierungsarbeit zum Ausbau der Oberrheinstrecke Basel-Bodensee. — Die S. I. A.-Normen für Wassermessungen bei Durchführung von Abnahmeversuchen an Wasserkraftmaschinen. — Sondertagung der Weltkraft-Konferenz Basel 1226. — Literatur. — Vereinsnachrichten.

Band 88. Nachdruck von Text und Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 1

Zur Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung.

Dass die Schweiz und ihre Nachbarländer heute mehr als je für den Ausbau der *Wasserkräfte* ein grosses Interesse bekunden, ist jedem klar; weniger dagegen, was sie mit der *Binnenschifffahrt* zu tun hat. Es scheint daher nicht überflüssig, auch an dieser Stelle den Zweck der Ausstellung kurz zu umschreiben.

Die Schweiz, als ausgesprochenes Binnenland, muss zur Stärkung ihrer wirtschaftlichen Unabhängigkeit vor allem darnach trachten, direkte und möglichst ungehinderte Zugänge zum Meere zu besitzen. Eine solche internationale Wasserstrasse ersten Ranges von Basel bis zum Meere ist der Rhein. Welche Entwicklung die Schifffahrt auf dem Rhein vom Meer bis hinauf nach Mannheim und Strassburg im Laufe der Zeiten erfahren hat, wird, besser als jede Beschreibung, die Basler Ausstellung zeigen. Ebenso wird dort, durch Pläne und anschauliche Modelle, das grosse Problem der Rheinregulierung erläutert werden, durch die der Strom auf der Strecke Strassburg-Basel (Istein) so hergerichtet werden soll, dass er gleichgut schiffbar wird, wie auf den untern Strecken. Ist die Regulierung einmal durchgeführt, so wird die Schweiz von Basel aus durch einen leistungsfähigen Wasserweg mit der Nordsee verbunden sein.

Unser Land besitzt aber noch weitere Interessen an der Binnenschifffahrt und wird in den nächsten Jahren damit zusammenhängende Probleme zu behandeln haben. So bildet der Ausbau des Rheins zur Schifffahrtstrasse von Basel nach dem Bodensee das aktuellste dieser Probleme.

Das Verständnis für die wirtschaftliche Bedeutung dieser Verbindungen soll durch die Ausstellung geweckt und gefördert werden.

Aber auch von andern Schifffahrtswegen durch die Schweiz oder in die Schweiz hinein ist in den letzten Jahren bei uns des öftern geredet und geschrieben worden.

Ich erwähne das sehr grosszügige Projekt einer Verbindung des Rheins mit dem Genfersee über Koblenz-Aare, Bieler- und Neuenburgersee, dessen Verwirklichung zwar wohl erhebliche Schwierigkeiten bieten wird. Dann ist auch schon der Anschluss des Zürichses an den Rhein geplant worden. Ich glaube jedoch, dass unserer Zeit allzu sehr vorauseilende Projekte der Verwirklichung der auf soliden und realen Grundlagen beruhenden aktuellen Aufgaben geschadet haben. Es ist also nötig, dass dem Schweizervolk einmal in ernster Weise gezeigt wird, was die Binnenschifffahrt, in wirtschaftlichen Grenzen gehalten,

für unser Land bedeutet. Und in dieser Hinsicht werden uns an der Ausstellung die Länder, die seit Jahrzehnten und sogar Jahrhunderten Binnenschifffahrt betreiben, zeigen, welche Entwicklung sie genommen und welche wirtschaftliche Bedeutung sie besitzt.

Da nun bei uns, sobald wir schweizerische Wasserläufe schiffbar machen wollen, die *Wasserkraftnutzung* eigentlich die Voraussetzung für einen wirtschaftlich begründeten Schifffahrtsausbau bildet, war es naheliegend, auch die Wasserkraftnutzung in die Ausstellung einzubeziehen. Sie ist heute in vielen Ländern aktuell, und die Ingenieure wetteifern miteinander, die Wasserkräfte immer grosszügiger und rationeller auszubauen. Auch unsere Ingenieure werden aus der Ausstellung in zweifacher Hinsicht Nutzen ziehen können, einmal dadurch, dass sie in konzentriertester Weise einen klaren Ueberblick

erhalten über das, was in andern Ländern gearbeitet und geleistet wird, und dann auch dadurch, dass sie Gelegenheit bekommen, dem Ausland, das ein grosses Interesse für diese Ausstellung bekundet, zu zeigen, was sie selbst für diese Ausstellung bekundet, zu zeigen, was sie selbst zu schaffen in der Lage sind. Muss doch gerade auch die geistige Arbeit des schweizerischen Ingenieurs heute mehr als je „exportiert“ werden.

E. Payot.



Abb. 1. Die Basler Schifflände vor 80 Jahren. Nach einem alten Stich.

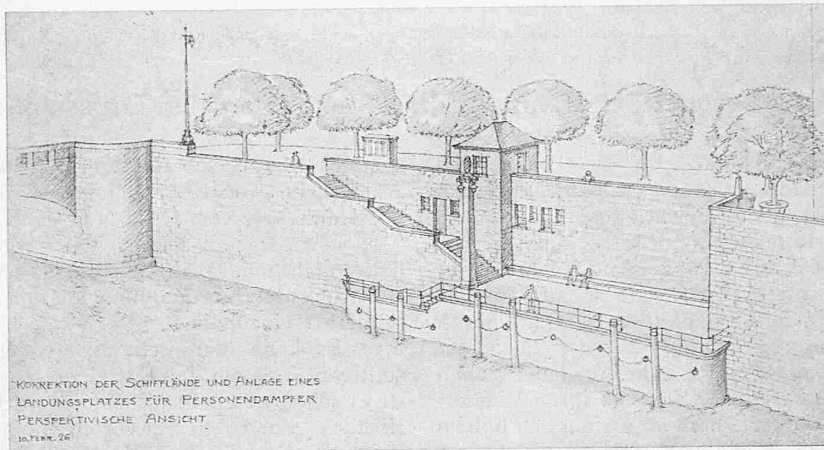


Abb. 2. Die neue Schifflände an der mittlern Rheinbrücke in Basel.