

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 1 (1908-1909)

Heft: 22

Rubrik: Mitteilungen

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: 02.04.2025

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

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



ZENTRALORGAN FÜR WASSERRECHT, WASSERKRAFTGEWINNUNG
BINNENSCHIFFFAHRT UND ALLGEMEINE VERKEHRSFRAGEN, SO-
WIE ALLE MIT DER GEWÄSSERNUTZUNG ZUSAMMENHÄNGENDEN
TECHNISCHEN UND VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN GEBIETE. · ALL-
GEMEINES PUBLIKATIONSORGAN DES NORDOSTSCHWEIZER-
ISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR O. WETTSTEIN IN ZÜRICH UNTER STÄN-
DIGER MITWIRKUNG DER HERREN INGENIEUR K. E. HILGARD, EHE-
MALIGEN PROFESSORS FÜR WASSERBAU AM EIDGENÖSS. POLY-
TECHNIKUM IN ZÜRICH UND ZIVILINGENIEUR R. GELPKE 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 30 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Züricher Post“
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 · · · · · Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

№ 22

ZÜRICH, 25. August 1909

I. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Zur Generalversammlung des Nordostschweizerischen Ver-
bandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee. — Die technische
Überwindung des Rheinfalls. — Die Entwicklung der Rhein-
schifffahrt. — Der natürliche Wasserhaushalt im Silser See
und die Abflussverhältnisse des Inn bei Sils-Baseglia (Ober-
engadin). II. — Deuxième Congrès National français de Navi-
gation Intérieure. — Niederried-Kallnacher Werk. — Das
Schiffshebewerk Oelhafen-Löhle. — Wasserrecht. — Wasser-
kraftausnutzung. — Schifffahrt und Kanalbauten. — Patent-
wesen. — Verschiedene Mitteilungen. — Briefkasten.

**Nordostschweizerischer Verband für die Schifffahrt
Rhein-Bodensee**

Einladung zur I. Generalversammlung

auf Samstag, den 28. August 1909, abends 5 Uhr
im Zunfthaus zur „Schmidstube“ in Zürich.

Traktanden:

1. Rück- und Ausblick. Referat durch den Vorsitzenden.
2. Genehmigung der Jahresrechnung und des Revisionsberichtes.
3. Ergänzungswahlen in den Zentralausschuss und Vorstand.
4. Referate der Herren:
 - a) Ing. R. Gelpke, Basel, über: Die wirtschaftliche Begründung eines schweiz. Binnenwasserverkehrs mit besonderer Berücksichtigung der Rhein-Bodensee-Schifffahrtsfrage.
 - b) Redacteur Dr. O. Wettstein, Zürich, über: Die Postulate der schweiz. Binnenschifffahrt zum eidg. Wasserrechtsgesetze.
5. Varia.

Rorschach, 14. August 1909.

Im Auftrag des Zentralausschusses des
Nordostschweiz. Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee.
Dr. A. Hautle-Hättenschwiller, Präsident.

* * *

Den jungen Verband, der seine erste General-
versammlung in Zürich abhält, begrüßen wir herz-
lich und sind überzeugt, dass die Bevölkerung der
wirtschaftlichen Metropole der Schweiz, die Stadt des

Handels und des Verkehrs, der Industrie und des
Gewerbes den Verhandlungen warmes Interesse ent-
gegenbringen wird. Kurz erst ist die Zeit, seit die
Bestrebungen für die Ausdehnung der Rheinschiff-
fahrt über Basel hinaus bis zum Bodensee
in die Öffentlichkeit getreten sind; aber mit Genug-
tuung darf der Verband auf diesen ersten Abschnitt
seiner Tätigkeit zurückblicken. Mag auch seine Mit-
gliederzahl der Aufgabe, die er sich gestellt hat, noch
nicht entsprechen, er darf doch zweier Dinge sich
rühmen: er ist spontan aus den Erkenntnissen und
Bedürfnissen des Wirtschaftslebens herausgewachsen,
nicht aus Sonderinteressen Einzelner und nicht als
Schützling behördlicher Protektion, und er hat seine
Aufgabe gleich von Anfang an energisch und praktisch
angefasst, er hat gehandelt, nicht nur geredet. Die
Schwierigkeiten waren nicht klein; trotzdem stehen
wir heute vor der Tatsache, dass an der Durchführung
der Projektierungsarbeiten für die Schifffahrt
Rhein-Bodensee, die die Grundlage für alles
weitere bilden werden, nicht mehr zu zweifeln ist.
Im Verein mit dem Internationalen Schifffahrtsverband
in Konstanz und wirksam unterstützt von der Basler
Schifffahrtsvereinigung hat er auch wertvolle allgemeine
Aufklärungsarbeit geleistet und darf mit Befriedigung
feststellen, dass der Kreis derer, die für das grosse
und schöne Problem Verständnis und Interesse zeigen,
täglich sich erweitert.

In Zürich war die Anteilnahme an den Arbeiten
des Verbandes bisher auf einen kleinern Kreis be-
schränkt. Auch die Behörden zeigten sich zurück-
haltend, in dem Gefühle, dass Zürich nicht so un-
mittelbar an der Rheinschifffahrt beteiligt sei, wie
etwa Basel, Schaffhausen und die Gemeinden am

Bodensee. Um so mehr begrüßen wir es, dass diese erste Generalversammlung hier abgehalten wird; sie bietet Gelegenheit, den Nachweis zu leisten, dass das Interesse Zürichs an der schweizerischen Binnenschifffahrt viel grösser ist, als man es heute offiziell glaubt einschätzen zu müssen. Von Kantonsgrenzen darf sich der Blick nicht bannen lassen; wirtschaftlich ist Zürich nicht Hauptstadt des Kantons, sondern der Schweiz; ihr Handel und ihr Verkehr, ihre Industrie und ihr Gewerbe schöpfen ihre Nahrung nicht nur aus dem kantonalen Gebiete, durch tausend Kanäle vollzieht sich der Geld- und Gütertausch zwischen ihr und der ganzen Eidgenossenschaft und darüber hinaus mit dem Ausland, und wiederum ist mit diesem Austausch und Umsatz der ganze Kanton aufs innigste verwachsen. Darum muss Zürich eine schweizerische, darf es nicht nur kantonale Wirtschaftspolitik treiben, und es darf sich in der vorurteilslosen Würdigung neuer Verkehrsprobleme nicht von kleinern Gemeinwesen beschämen lassen. Voranzugehen ist seine Mission, nicht ängstlich neuen Ideen in den Weg zu treten!

Wer nicht die Entwicklung der letzten Jahre blind hat an sich vorübergehen lassen, der weiss, dass ein guter Teil der wirtschaftlichen Zukunft unseres Landes in ihren Gewässern liegt. Die rationelle Ausnützung unserer Wasserkräfte und der Anschluss an die grossen Wasserstrassen des europäischen Festlandes, im Interesse auch der direkten Verbindung mit dem Meere, das sind die zwei grossen Probleme, die uns diese Perspektive präsentiert; daran ändern momentane Finanzschwierigkeiten der Bundesbahnen nicht das Geringste. Es mag manchem vorkommen, diese beiden Probleme enthielten schwer vereinbare Interessengegensätze, Wasserkraftausnützung und Schifffahrt ständen sich da und dort gegenseitig im Wege — in Wirklichkeit wird sich für eine über den Tag hinausschauende Wirtschaftspolitik stets die richtige Synthese der beidseitigen Ansprüche ergeben, und wir halten die Zeit nicht für weit entfernt, wo Kraftwerke und Schifffahrt in engster Interessengemeinschaft stehen. Es mag hier genügen, an die Ueberwindung des Stromgefälles durch die Wehr- und Schleusenanlagen der Kraftwerke, an die elektrische Treidelei und an die Wichtigkeit billiger Transportmittel für die bei den Kraftwerken sich ansiedelnden Industrien hinzuweisen.

In den Dienst dieser Aufgaben hat sich der Nordostschweizerische Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee gestellt; seine Ziele sind nicht Phantasmen, sie stehen auf dem festen Boden gesunder Wirtschaftspolitik, die jeder zu übersehen vermag, der offene Augen hat. Und deshalb verdient er, dass auch in Zürich die Zahl seiner Anhänger und Freunde zunehme und seinen Bestrebungen in allen Kreisen unserer Bevölkerung Sympathie erwachse.



Die technische Überwindung des Rheinfalls.

Noch sind kaum zwei Jahre ins Land gegangen, seit die Bestrebungen für die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb Basels bis zum Bodensee ihre Organisation fanden. Und schon darf gesagt werden, dass kaum eine verkehrspolitische Bewegung zurzeit so populär ist, wie diese. Wohl verhalten sich die offiziellen Kreise noch reserviert, sie glauben das ihrer Verantwortlichkeit schuldig zu sein; um so grösseres Interesse findet die Aufgabe in denjenigen technischen Kreisen, die jedes Problem dieser Art als ein willkommenes Stück Neuland ansehen, und Neuland zu finden und zu beackern, muss jeden Techniker freuen, der seinen Beruf liebt und weit-sichtig auffasst.

Von allen Schwierigkeiten aber, die sich der Rheinschifffahrt Basel-Bodensee in den Weg stellen, reizt keine den technischen Erfindungsgeist so sehr, als die Überwindung des Rheinfalls bei Schaffhausen, keine findet auch in so hohem Masse die Aufmerksamkeit des Laien. Um so mehr dürfen wir auf Interesse auch weiterer Kreise, als der an der Schifffahrt unmittelbar Beteiligten rechnen, wenn wir heute den Nachweis leisten, dass die Schiffbarmachung des Rheins bei Neuhausen bereits ihre Geschichte hat. Es sind nun 70 Jahre her, seit ein in St. Gallen lebender Ingenieur Meyer aus Schaffhausen ein ausführliches Projekt der „Schiffbarmachung des Rheinfalls bei Schaffhausen“ veröffentlichte. Dank dem Entgegenkommen des Historisch-antiquarischen Vereins Schaffhausen und der freundlichen Mitwirkung des eidgenössischen hydrographischen Bureaus in Bern sind wir in der Lage, dieses Projekt mit seinen Abbildungen hier wiederzugeben. Die Publikation stammt aus dem Mai 1839 und hat folgenden Wortlaut:

Schiffbarmachung des Rheinfalls bei Schaffhausen.

Wenn der gewaltige Aufschwung, welchen der Verkehr der Völker des Kontinents in neuester Zeit, teils durch Anlegung von Eisenbahnen oder Erbauung von Kanälen erhielt, oft ganze Gegenden aus unbeachteter Dunkelheit emporhob, so dürfte es vielleicht zweckmässig sein, das Projekt der Schiffbarmachung des Rheins, vom Bodensee bis Basel, welchem schon in verschiedenen Zeitaltern verdiente Aufmerksamkeit geschenkt wurde, näher zu beleuchten.

Der Verfasser war anfangs gesonnen, sämtliche darauf bezug habende Pläne zu veröffentlichen, jedoch an der Ausarbeitung derselben durch unvorhergesehene Umstände bisher gehindert, entschloss er sich, einstweilen nur den Plan der Schiffbarmachung des Rheinfalls unterhalb Schaffhausen, beim Schloss Lauffen, dem Publikum zu übergeben, nicht erwartend, seine Arbeit als vollkommen dargestellt zu haben, oder, falls dieser erste Entwurf den Beifall der öffentlichen Meinung verdiente, das Ganze in jenem Sinne darstellen zu können, denn aus wie manchem Gesichtspunkte wollen Gegenstände der Art beurteilt werden?

Werfen wir einen Blick auf die Karte der Flussgebiete der Donau und des Rheins, auf ihre Nebenflüsse, auf die Nebentäler, welche sich gegen sie ausmünden; folgen wir dem Rhein bis an seine Quellen, wo über eisbedeckte Gebirge der menschliche Kunstfleiss sich die Pässe Italiens zu schönen