

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 23 (1907)

Heft: 46

Artikel: Rheinschiffahrt bis zum Bodensee

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-577477>

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: 06.05.2025

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

Rheinschiffahrt bis zum Bodensee.

(> Korrespondenz.)

Die Schiffahrtsbestrebungen auf den schweizerischen Binnengewässern haben am 2. Februar 1908 durch zwei imposante Versammlungen in Rorschach neuen Impuls erhalten und, wie bestimmt zu erwarten ist, einen erheblichen Schritt vorwärts gemacht.

In einer ersten vom Gemeinderat Rorschach anberaumten öffentlichen Versammlung, die von etwa 600 Mann aus Rorschach, St. Gallen und Umgebung besucht war, referierte der bekannte Pionier für Schiffbarmachung unserer Wasserstraßen über Arbeitsprogramm ostschweizerischer Binnenschiffahrtsbestrebungen.

Der Referent führte ungefähr folgendes aus: Erst seit wenigen Jahren ist bei uns in der Schweiz das Interesse erwacht für die Binnenschiffahrtsbestrebungen. Wie mächtig die verkehrsgeographische Lage und die in den fließenden Gewässern schlummernde hydraulische Energie, zwei natürliche Verbündete, zur Hebung unseres nationalen Wohlstandes beigetragen haben, erhellt am besten aus den Handelsziffern des Warenverkehrs mit dem Ausland. Wenn durch Verschärfung der Schutz-zöllnerischen Maßnahmen, durch steigenden Wettbewerb auf den Weltmärkten u. s. w. sich hier und da schwere Rückschläge bemerkbar machen, die schwer empfunden werden, so ist über alle Partei- und Sonderinteressen hinweg ein gemeinsames Ziel zu erstreben: Die Hebung des nationalen Wohlstandes, die Förderung und Erhaltung einer gesicherten Lebenshaltung durch Anspannung aller Kräfte auf eine planmäßige Erschließung großer, nationaler Produktionsquellen. Nicht planlos sollen solche Neuschöpfungen stattfinden, deren Schäden an manchen Eisenbahnbauten sichtbar zu Tage treten und sich in teilweiser plan- und rücksichtsloser Erstellung von Kraftwerken, ohne Berücksichtigung anderweitiger Wassernutzungen, bald bemerkbar machen werden. Noch sind wir nicht am Ende des Erreichbaren und wirtschaftlich Berechtigten angelangt, weder auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs noch in der Nutzbarmachung der Wasserkräfte. Die Erweiterung der Hauptlinien, die Vermehrung der Alpenbahnen und die Gewinnung von 2 Millionen Pferdekraften durch Errichtung von Talsperren und Regulierung der Wasserbecken — alle diese Aufgaben harren noch der Ausführung. Wie der Eisenbahnverkehr, so bedarf auch die einheimische Wasserwirtschaft einer zentralen Leitung. Beide Zweige aber werden durch die Schiffahrt in gleich wirksamer Weise Unterstützung finden, jedes das andere fördernd. Schiffahrt und Wassernutzung an den größeren Gewässern unseres Landes gehören zusammen wie Landstraßen und Eisenbahnen. Die Entwicklung des einen Unternehmens fördert naturgemäß die Entstehung des andern.

Gerade diese Eigentümlichkeit in der Hydrographie unserer Wasserläufe macht diese so wertvoll; aber mehr als irgendwo erfordert diese Doppellage eine weit-sichtige harmonische Wasserwirtschaft. Wir dürfen nicht abwarten, bis die umgebenden Staaten uns bedeutend im Vorsprung sind, wir müssen nicht nur für die Zukunft vorbauen, sondern jetzt schon kräftig eingreifen. Wir dürfen nicht zusehen, wie die umgebenden Staaten wegen den durch die Binnenschiffahrt bedeutend ermäßigten Beförderungskosten der Güter den Wettbewerb der einheimischen Produktionen auf dem Weltmarkt erschweren und wie Gefahr entsteht, die Schweiz mit den Wasserstraßen zu umgeben. Bereits sind Kanalprojekte in Frankreich (Marseille-Rhône) und Deutschland im Werden begriffen. Es gilt, in der Schweiz die nötigen „Gegens-tücke“ zu bauen, z. B. Genf—Koblenz—Basel—Bodensee und Lyon—Genf—Bodensee—Ulm—Regensburg—

Donau. Noch sind aber schwerwiegende Momente namhaft zu machen: Die Verklümmelung der Rheinstrecke Basel—Konstanz und Straßburg—Basel durch Einbau von Kraftwerken.

Die uns umgebenden Großstaaten haben in den letzten Jahrzehnten mit einem Aufwand von einer Milliarde Franken die Wasserstraßen teils verbessert, teils neu geschaffen. Im Jahre 1905 partizipieren die deutschen Wasserstraßen am Gesamtverkehr Deutschlands mit 25%, gleich 15 Milliarden t-km, was ungefähr dem 15fachen des gesamten schweiz. Eisenbahnverkehrs und einer jährlichen Frachtersparnis von gegen 250 Millionen Franken entspricht. Dazu kommen noch die Ersparnisse, die dem gesamten Wirtschaftsleben zu gute kommen und die ungleich höher sind als die Frachtersparnisse. Die Schweiz mit jährlich 2½ Milliarden Außenhandel und den großen Transportwegen, vom und zum Meere, würde außerordentlich gewinnen durch Ermäßigung der Transport-spesen. Bei 7 Millionen Tonnen Ein- und Ausfuhr pro Jahr und einem mittleren kilometrischen Frachtsatz von 5 Cts. per 1 t-km beträgt die zu bezahlende Mehrfracht für 1 t ca. 15 Fr. oder für 7 Millionen Tonnen rund 100 Millionen Franken; denn wir müssen nach der Schweiz die Güter 300 km weiter befördern als nach den wirtschaftlichen Zentren von Frankreich, Italien und Deutschland.

Der Verkehr bildet das Fundament, auf welches das Wirtschaftsgebäude sich aufbaut; die Schaffung von Wasserstraßen ist somit aus verkehrsökonomischen Gründen die wichtigste nationale Aufgabe auf dem Gebiete der Verkehrswirtschaft.

Nach Erstellung der Wasserstraßen Mannheim—Basel—Konstanz und Schiffbarmachung der Aare wird die Güterbewegung zu Wasser jährlich bis 3 Millionen Franken anschwellen. Rechnet man 260 + 100 = 360 km mittlere Transportweite in den Wasserstraßen oberhalb Mannheim und eine tonnenkilometrische Frachtersparnis von 2 Cts., so betrügen die jährlichen Frachtersparnisse bei rund einer Milliarde t-km gegen 20 Mill. Fr. Weit größer ist der mittelbare wirtschaftliche Gewinn, den Wasserstraßen bringen.

Darum hat die Schweiz die von den Festlandshäfen ausgehenden Wasserstraßen, die radienförmig nach der Schweiz tendieren, zusammenzuprüpfen, damit sie ein Zentrum aller Wasserstraßen bildet. Die Verwirklichung wird allerdings noch Jahrzehnte auf sich warten lassen; aber das soll uns nicht abschrecken.

Erforderlich ist die Konzentration der Kräfte für Schiffbarmachung des Rheins, damit die wichtigsten Rohmaterialien (Eisen, Steine) sowie Kohlen, Getreide weniger mit hohen Frachtsätzen belastet sind.

Die schweizerischen Wasserstraßen gehören zu den wichtigsten Problemen der Volkswirtschaft.

Im Jahre 1843 wurden nur noch spärliche Fahrten auf dem Unterrhein ausgeführt; 1848 hatte Straßburg keinen Binnenverkehr mehr, weil die inzwischen entstandenen Eisenbahnen den Verkehr wegnahmen. Es fehlten

Joh. Graber

Telephon . . . Winterthur Wülflingerstrasse
Best eingerichtet 1624 u

Spezialfabrik eiserner Formen

für die

Cementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1906 Mailand.

Patentierter Cementrohrformen-Verschluss.

namentlich die nötigen Umschlagshafen mit den richtigen Vorrichtungen für billiges und rasches Umladen. Im Jahre 1875 wies Deutschland auf den Binnenschiffen einen Verkehr von 2,9 Milliarden t-km, im Jahre 1905 aber schon 15 Milliarden t-km. Wie man sieht, ist diese starke Entwicklung erst 2—3 Jahrzehnte alt.

Ein merklicher Mangel ist die mancherorts relativ stark beschränkte Schiffahrtsgelegenheit. So wurden z. B. im Jahre 1905 während 261 Tagen 1359 Fahrten ausgeführt. Bei einer durchschnittlichen Ladung von 566 t per Schiff ergaben sich 807,194 t. Im Jahre 1906 dauerte wegen den abnorm niedrigen Wasserständen die Schiffahrt nur 193 Tage. In 976 Fahrten von durchschnittlich 620 t wurden 635,839 t befördert.

Die 127 km lange Stromstrecke Straßburg—Basel entspricht aber durchaus noch nicht den Anforderungen; es bleibt noch viel zu tun übrig. Wochenlang haben im vergangenen Sommer die nach Basel bestimmten und befrachteten Rähne bei der Kehler Eisenbahnbrücke vor Anker liegen müssen, um bei fallendem Wasser die Durchfahrt zu riskieren. Der daraus entstandene Schaden, den man durch Wegnahme einer Laufgerüstschiene hätte verhüten können, beläuft sich auf 4—5000 Fr. Gehörte die Schweiz zu den Vertragsstaaten der Schiffahrtsakte, so wäre es natürlich ein leichtes, die Entfernung aller dieser störenden Objekte zu veranlassen.

Diese untere Strecke muß unbedingt betriebsfähig gemacht und erhalten werden durch finanzielle Unterstützung der Rheder. Und was will es heißen, wenn für Vorarbeiten, zur Einleitung eines regelmäßigen Betriebes, die Schweiz eine halbe bis eine Million Franken in dieser Weise opfern muß?

Gegenwärtig hat es allerdings nicht den Anschein, als ob man an maßgebender Stelle über die notwendigen Schritte orientiert sei. Es handelt sich eben noch nicht um das Ernten, sondern um das Ausstreuen der Saat.

Wenn man in Erwägung zieht, wie sonst unter normalen Umständen zur Erstellung einer Großschiffahrtsstraße jahrzehntelang nur Projekte aufgestellt werden und wenn es zur Ausführung kommt, jeder Kilometer mit hunderttausenden von Franken bezahlt werden muß (Mainkanalisierung: 390,000 Fr.; Dortmund—Emskanal: 395,000 Fr.; Moselkanalisierung: 260,000 Fr.; Kanalisierung der unteren Seine: 375,000 Fr. usw.), hier aber eine Wasserstraße von Natur geschenkt vorliegt von 127 km, oder wenn bis Rheinfelden mitgerechnet wird, von 145 km Länge mit einer Leistungsfähigkeit, welche bei durchschnittlich 212 Schiffahrtstagen pro Jahr schon einen Verkehr zuläßt von über einer Million Tonnen, so wäre doch zu hoffen, daß so viel wirkliche wirtschaftspolitische Einsicht vorhanden sein müßte, um die geringen notwendigen Opfer auch gutzuheißen.

Die 167 km lange Strecke Basel—Konstanz ist bezüglich Grundrißgestaltung des Fahrwassers, Fahrtiefen, Breite des Fahrweges usw. von viel besserer Beschaffenheit als die 260 km lange Strecke Mannheim—Basel.

Die Stromschnellen verschwinden unter dem Aufstau von zweckmäßig eingebauten Stauewehren oder von den Stauhöhen bereits bestehender oder projektierter Kraftwerke. Von Bedeutung wäre einzig die Umgehung des Rheinfalls mit einem unterirdischen Schleusenkanal auf der Strecke Nohl (Neuhausen)—Schaffhausen. Dies erklärt die außerordentlich niedrigen Baukosten von 25 Mill. Fr. zur Schiffbarmachung der schweizerisch-badischen Stromstrecke, inbegriffen den Umbau der Brücken von Säckingen, Rheinau, Schaffhausen, Dießenhofen und Stein. Eine Bauzeit von 4—5 Jahren würde genügen, sofern gleichzeitig Schleusen, Kanaltunnel und Kraftwerke in Angriff genommen würden. Die Strecke Basel—Bregenz mit 218 km Länge würde somit per Kilometer

nur 115,000 Fr. kosten, was mit der Schiffbarmachung von Flüssen von analoger Bedeutung verglichen, den Rhein hinsichtlich der geringen Erstellungskosten an die Spitze sämtlicher moderner Schiffahrtsprojekte stellt.

Der gemeinsamen und solidarischen Arbeit der drei großen Schiffahrtsverbände Konstanz, Basel und Rorschach ist es nun gegeben, nicht nur dafür zu sorgen, daß der Verstümmelung des Rheins als Verkehrsstraße durch künstliche Ein- und Ueberbauten Einhalt getan werde, sondern daß schon von heute an einem bestimmten Arbeitsprogramm nachgelebt werde. Alle Kraftwerke sind heute schon mit Großschiffahrtschleusen zu versehen; diese Erwägungen drängen demnach zu folgenden Forderungen:

1. Zur Vereinigung der Stromstrecke Straßburg—Basel von künstlichen Hindernissen stellt der Bund den Verhältnissen entsprechende Subventionsbeträge zur Verfügung.

2. Mit dem Bau von Kraftwerken auf der Stromstrecke Basel—Schaffhausen sind gleichzeitig einfache Großschiffahrtschleusen für den Verkehr mit 600 Tonnen-Schiffen zu erstellen. Durch den später zu erfolgenden Einbau eines weiteren Unterhauptes soll ermöglicht werden, daß bis zu 1000 Tonnen-Rähne durchgeschleust werden können.

3. Die Aufnahme einer eigentlichen Stromkarte im Maßstabe 1:10,000 mit Einzeichnung des Fahrweges sowie der schiffahrtstechnischen Objekte ist an die Hand zu nehmen.

4. Indienststellung eines Pfeilbootes zur Erforschung der Fahrverhältnisse.

5. Entwurf zu einem schweizerischen Wasserwirtschaftsplan, Ergreifung der Initiative auf dem Gebiete internationaler wasserwirtschaftlicher Wechselbeziehungen, Schaffung einer eidgenössischen Zentrale für Wasserwirtschaft. (Schluß folgt.)

Moderne Hotel-Telephon- und Signal-Anlagen.

In dem am Pariser Platz in Berlin erbauten Pracht-Hotel Adlon, welches vor kurzem dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, sind viele Neuerungen zur Anwendung gelangt, die für den Fachmann besonderes Interesse haben. So ist u. a. alles, was menschlicher Geist auf dem Gebiete der Schwachstromtechnik bisher erfonnen hat, nutzbringend verwendet worden.

Sämtliche Räume im Hotel sind miteinander telephonisch verbunden, sodaß für jedes Zimmer die Sprechverbindung mit einem anderen Posttelephongespräche nach allen erreichbaren Städten geführt werden kann, und zwar mit dem gleichen Apparat, welcher für die Haustelefonie benutzt wird. Es sind hier 80 Postleitungen mit 400 Post-Nebenstellen eingerichtet; in keinem ähnlichem Betriebe ist bisher eine derart umfangreiche Nebenstellenanlage ausgeführt worden.

Der Vermittlungsschrank (Glühlampen-Zentral-Umschalter) ist eine Sehenswürdigkeit für sich und ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der heutigen Schwachstromtechnik.

Die Ueberwachung der einzelnen Gespräche erfolgt automatisch durch Glühlampensignale, sodaß vorzeitige Trennungen und Störungen im Gespräch unmöglich sind. Man kurbelt nicht, man betätigt keinen Druckknopf, man nimmt nur den Hörapparat an das Ohr und äußert seine Wünsche. Durch Abnehmen des Hörers vom Umschaltehebel leuchtet in den Zentrale eine kleine Glühlampe auf, durch welche das Anrufsignal gegeben wird.

Besondere Telephonanlagen sind noch vorgesehen für den Speiseaufzug nach den Etagen, ferner für den internen Verkehr zwischen Restaurant, Küche und Keller,