

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 82 (1964)
Heft: 24

Artikel: Schweizerische Binnenschiffahrts-Fragen
Autor: Groebli, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67520>

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: 16.05.2025

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

neu zu besinnen, sonst verlieren wir, und mit Recht, das Ansehen unserer Mitmenschen, die zum mindesten dem Ingenieur die Fähigkeit, richtig rechnen zu können, bis anhin zuerkannten.

Unsere demokratischen Spielregeln haben es mit sich gebracht, dass in vielen Fällen durch Kommissionen kollektiv entschieden wird, was der persönlichen Verantwortung des Einzelnen abträglich ist. Die Meinung des Kollektivs ist nicht die Summe der ausgewogenen Meinungen der Einzelnen, sondern etwas Neues.

Dem Ingenieur als Hochschullehrer stellt sich die Frage, wie er dem auszubildenden jungen Mann das Gefühl für die Verantwortung in seinem zukünftigen Berufe übermittle. Die Möglichkeiten sind dazu gering. In den meisten Fällen kommt der Student direkt von der Mittelschule her an die Hochschule, ohne eigentliche Beziehung zur Praxis. Er ist noch sehr Schüler und nimmt den ihm dargebotenen Stoff ähnlich auf, wie er während seiner Schulzeit den ihm damals dargebotenen Wissensschatz aufgenommen hat, ohne sich vorzustellen, dass es sich jetzt eigentlich darum handelt, fähig zu werden, Werke zu konstruieren, die draussen in der Welt Bestand haben müssen, dem Leben dienen sollen. Dass damit persönliche Verantwortung verbunden ist, mag er vielleicht

vernunftmässig erfassen, aber das Gefühl dafür wird er erst später in der Praxis selbst erleben müssen. Es ist deshalb äusserst wichtig, dass der junge Ingenieur bereits in seiner ersten Stelle, durch seinen ersten Chef, auf diese Verantwortung aufmerksam gemacht wird, dass ihm relativ bald kleinere und anschliessend grössere Verantwortungen übergeben werden, damit er hineinwachsen kann in seinen Beruf, damit er seine Verantwortung erlebt. Auch hierin liegt eine grosse Aufgabe des älteren dem jüngeren Ingenieur gegenüber. Die Betreuung des frisch in die praktische Tätigkeit übergetretenen jungen Mannes durch den erfahrenen älteren ist überhaupt eine dessen edelster Aufgaben, und ich möchte Ihnen, meine G. E. P.-Kollegen, diese sehr wichtige Tätigkeit Ihrer täglichen Pflichten sehr ans Herz legen. Der frisch gebackene Ingenieur kann nicht sogleich «rentieren», auch wir taten dies am Anfang unserer beruflichen Laufbahn wohl kaum, jeder muss eingeführt werden in seinen Beruf und in eine Tätigkeit, die sehr wenig jener ähnelt, die er während der ersten 25 Jahre seines Lebens kannte. Damit helfen wir ihm, die Schönheit unseres Berufes zu verstehen, sie zu sehen, den Beruf zu lieben. Ein Beruf, der, sinngemäss aufgefasst, wie wenig andere Dienst am Mitmenschen ist und in Verantwortung ihm gegenüber ausgeübt werden soll.

Schweizerische Binnenschiffahrts-Fragen

DK 061.2:656.62

Aus dem 44. Jahresbericht der Sektion Ostschweiz des Schweiz. Rhone-Rheinschiffahrtsverbandes, umfassend den Zeitraum vom 1. Mai 1963 bis 30. April 1964, verfasst von **Walter Groebli**, dipl. Ing., Zürich

Auch im abgelaufenen Jahr hat der Verkehr auf dem Rhein wieder zugenommen, und es ergab sich für die Basler Häfen ein neuer Rekordumschlag von 8,3 Mio t, was gegenüber 1963 eine Zunahme von rund 17 % bedeutet. Die Zufuhren über die Basler Rheinhäfen haben anteilmässig 35 % unserer Gesamteinfuhr (21,5 Mio t) betragen. Interessant ist auch, dass der Anteil der flüssigen Treib- und Brennstoffe am Schiffahrtsimport ein Drittel der Gesamttonnage betrug. Es soll dies speziell erwähnt werden, weil in manchen Kreisen die Auffassung herrscht, dass durch die Erstellung von Pipelines eine Intensivierung und Weiterführung der Binnenschiffahrt sich erübrige.

In ähnlichem Sinne wie beim Rhein haben sich die Transportmengen auch auf anderen Flusssystemen entwickelt; ich denke hier hauptsächlich an Main und Neckar. Ganz allgemein betrachtet erhöht sich, entsprechend dem Bevölkerungszuwachs und den infolge der grossen Kaufkraft gestiegenen Bedürfnissen, das Transportvolumen. Die Einfuhren in unser Land sind von 1960 bis 1963 im Durchschnitt um 11,2 % pro Jahr gestiegen, während die jährliche Zuwachsquote von 1950 bis 1960 im Mittel nur 6 % betrug. Es ist daher nicht erstaunlich, dass die Verkehrswege immer stärker überlastet werden und zeitweise den Anforderungen nicht mehr genügen. Dies gilt unter anderem auch für die strahlenförmige Abfuhr von Basel ins Innere der Schweiz. Unsere Bahnen und Strassen haben in den letzten Jahren nur Ausbauarbeiten ausführen können, die in einem Missverhältnis zur Vermehrung der Bahnzüge und Strassenfahrzeuge stehen. Es war daher nicht zu vermeiden, dass wiederholt Abfuhrschwierigkeiten eintraten, Annahmesperren bei der Bahn nötig wurden und damit der Hafenverkehr in Basel blockiert wurde.

In richtiger Erkenntnis der Bedeutung der Rheinschiffahrt macht sich Deutschland daran, den *Mittelrhein* auszubauen. Mit einem Aufwand von ungefähr 110 Mio DM soll die Strecke Mannheim - St. Goar eine Fahrwasservertiefung um 40 cm erhalten, womit eine bessere Auslastung der Schiffe ermöglicht wird und die Dauer der Tage mit reduziertem Wasserstand und entsprechender Leichterung eine beträchtliche Abnahme erfährt. Am *Neckar* soll der Ausbau bis Plochingen oberhalb Stuttgart bis 1968 beendet sein. Ebenso wird am *Main* programmgemäss weitergebaut.

Im laufenden Jahr wird der neue Schiffahrtsweg der *Mosel* für 1500-Tonnen-Schiffe in Betrieb genommen auf

einer Länge von 270 km von Koblenz bis Thionville über 13 Staustufen. Innert sechs Jahren wurde das imponierende Werk vollendet und schon spricht man von einem Weiterausbau bis Metz und befasst sich ernsthaft mit der zukünftigen Verbindung zur Rhone. Um den Ausbau der *Hochrhone*, das heisst der Strecke von Lyon aufwärts Richtung Genfersee dagegen, ist es still geworden, hat doch Frankreich begreiflicherweise die Absicht, eine durchgehende Verbindung zwischen Rhone und Rhein im eigenen Land zu schaffen.

Und wie steht es in der *Schweiz*? In technischer Hinsicht sind die Probleme klar. In Bälde dürfte das revidierte Hochrheinprojekt durch das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft veröffentlicht werden. Heute geht es nun aber um die Politik und die Volksmeinung. Die Schiffahrtsgegner beginnen sich zu organisieren und überall vorzustossen.

So wird zum Beispiel die Auffassung vertreten, das projektierte Regulierwehr am Ausfluss des Untersees bei Hemishofen sei nicht mehr nötig; es werde einzig und allein wegen der Hochrheinschiffahrt gebaut. Es ist hier nicht der Ort, näher zum Verhältnis zwischen dem Volumen der in den letzten Jahren erstellten Staubecken im Rheingebiet und der Niederschlagsmenge Stellung zu nehmen; dagegen sei lediglich auf die nach wie vor bestehende Ueberschwemmungsgefahr hingewiesen. Bekanntlich umfasst das Einzugsgebiet der Speicherseen nur einen sehr geringen Prozentsatz des gesamten Einzugsgebietes des Rheins.

Für unsere transhelvetische Verbindung von Bedeutung ist — wie schon früher erwähnt — die *2. Juragewässerkorrektion*, wobei als Parallellfall darauf hinzuweisen ist, dass diese primär zur Regulierung der Seewasserstände und Vermeidung von Hochwassern beschlossen wurde. Dass dabei ein nennenswertes Teilstück unseres transhelvetischen Wasserweges für die Schiffahrt benutzbar gemacht wird, ist eine für uns erfreuliche Tatsache.

Veranlasst durch die gegnerische Propaganda sind alle unsere Schiffahrtsverbände, welche sich für den Ausbau von Basel aufwärts einsetzen, sowie die Vereinigung Locarno - Venezia übereingekommen, ihre Propaganda ebenfalls zu aktivieren und unter eine gemeinsame Leitung zu stellen. Im Laufe des vergangenen Jahres wurde daher eine *Zentralstelle der schweizerischen Binnenschiffahrt* geschaffen. Unser Vorstand hat diese Bestrebungen sehr begrüsst, und verschiedene seiner Mitglieder arbeiten mit. Das Arbeitspro-

gramm ist vielseitig und dürfte in der nächsten Zukunft zu verschiedenen Aktionen führen. Es gilt, das Interesse breiter Bevölkerungsschichten an der Binnenschifffahrt zu wecken, insbesondere auch unserer Jugend, welche ja dereinst von dieser neuen Transportart Nutzen ziehen kann. Es gilt aber auch in politischen und wirtschaftlichen Kreisen die Vorteile der Binnenschifffahrt in vermehrtem Masse publik zu machen. Wir denken hier zum Beispiel an eine objektive Aufklärung über die Kosten der verschiedenen Transportwege und die sich daraus ergebenden Frachtkosten. Für den transhelvetischen Wasserweg haben wir eine wertvolle Unterstützung gefunden durch die am 29. Mai 1963 erfolgte Gründung der «Transhelvetica AG.», deren Gremium bekannte Persönlichkeiten der Politik, Wirtschaft und Industrie angehören (s. SBZ 1963, S. 451).

Ein Problem, das immer dringender wird und ernsthaft verfolgt werden muss, ist der so lange vernachlässigte *Gewässerschutz*. Es muss immer wiederholt werden, dass unsererseits die diesbezüglichen Bestrebungen voll und ganz unterstützt werden. Ausserst wertvoll ist hier die Tätigkeit der vom Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband geschaffene Kommission für Schifffahrt und Gewässerschutz. Scharf ablehnen müssen wir aber Vorwürfe, die Schifffahrt verschmutze die Gewässer. Wenn wir heute in unseren Flüssen und Seen unerfreuliche Zustände haben, so kann dies wohl kaum von der Schifffahrt, welche überhaupt noch nicht be-

steht, herrühren. Andererseits sei darauf hingewiesen, dass zum Beispiel der durch weite Strecken Deutschlands führende und von der Schifffahrt rege benützte Mittellandkanal ein Wasser enthält, das als Trinkwasser und Brauchwasser ebenso gut verwendet werden kann wie dasjenige unserer Seen.

Im vergangenen Jahr ist ein *Inventar unserer Kulturgüter* erstellt worden, worin unter anderem auch zwei Teilstücke des Hochrheins figurieren. Dieses Inventar wurde durch Kreise aus Naturschutz, Heimatschutz und Alpenklub erstellt, ohne dass andere Beteiligte Gelegenheit hatten, zur Ausarbeitung Stellung zu nehmen. Trotzdem sind aber die Schifffahrtskreise gewillt, auch diesen Problemen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Wir sind der Auffassung, dass mit beidseitig gutem Willen die sich ergebenden Schwierigkeiten überwunden werden können.

Der Vorstand unserer Sektion hat in drei Sitzungen die laufenden Geschäfte behandelt. Zwei langjährige, verdiente Mitglieder haben um Entlassung aus demselben ersucht: *H. Blattner*, dipl. Ing., unser Ehrenmitglied, der von 1941 bis 1953 als Präsident die Geschicke unserer Sektion geleitet und zudem in den Jahren 1943 bis 1953 das äusserst gründliche Projekt unserer transhelvetischen Wasserstrasse als Studienleiter betreut hat, sowie Dr. jur. *H. Meyer-Fröhlich*, der unserem Vorstand seit 1951 angehörte und bis 1962 als getreuer Sekretär gedient hat.

Fabrikanlage der Firma K. Rüttschi AG, Pumpenbau, Brugg

DK 725.4

Pläne und Bauleitung: **Carl Froelich**, Architekt S. I. A., Brugg, Mitarbeit: **Carl Froelich**, dipl. Arch. ETH., **Hannes Froelich**, Architekt

Am 12. Juni sollen die nachfolgend beschriebenen Bauten in einer würdigen Feier im Kreise der Firma K. Rüttschi AG., Pumpenbau, Brugg, und ihrer Freunde eingeweiht werden. Bei diesem Anlass beglückwünschen wir das aufstrebende Unternehmen sowie seinen rührigen und aufgeschlossenen Leiter, Dr. h. c. K. Rüttschi, zu seinen bisherigen Erfolgen. Möge auch weiterhin ein guter Stern über ihnen walten!

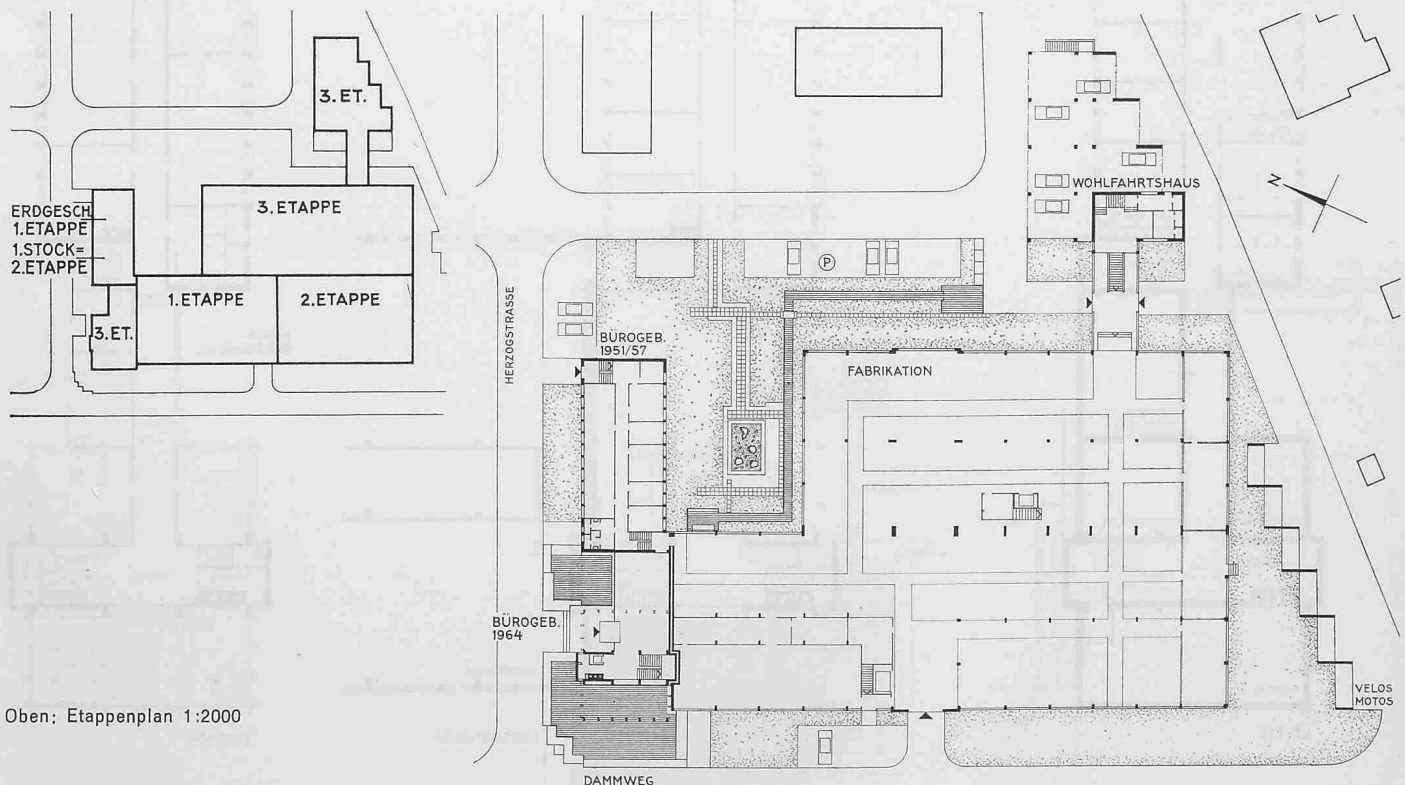
Die Redaktion

Mit der Fertigstellung des neuen Bürogebäudes findet der Ausbau der Fabrikanlage K. Rüttschi AG, Pumpenbau,

Brugg, seinen Abschluss. Die Erstellung dieses Werkes erfolgte in drei Etappen.

Die ersten Gebäulichkeiten wurden im Dezember 1951 in Betrieb genommen. Sie umfassen einen eingeschossigen Bürotrakt und das Fabrikgebäude von rd. 23 × 45 m Grundfläche und wurden damals eingehend beschrieben¹⁾. Im Zusammenhang mit der Projektierung dieser ersten Etappe sind die allfälligen Erweiterungsmöglichkeiten geplant worden.

¹⁾ SBZ 1952, Heft 17, S. 248—253.



Oben: Etappenplan 1:2000

Rechts: Lageplan 1:1000