

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 1 (1908-1909)
Heft: 7

Artikel: Rhein-Bodensee-Schifffahrt
Autor: Epper
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920151>

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: 06.02.2025

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

Auch hier müsste der Konzessionsbewerber, um sich beschweren zu können, einen rechtlichen Titel, auf den er seinen Anspruch gründet, nachzuweisen in der Lage sein. Es käme da allenfalls das Schweizerbürgerrecht in Betracht, das seinem Besitzer gegenüber dem Bund einen Individualanspruch auf Verleihung eines Sondernutzungsrechts garantierte! Aber an eine derartige Lösung ist gar nicht zu denken und es bleibt deshalb dabei, dass es einen Rekurs gegen die Verweigerung einer Wasserrechtskonzession auch unter der Herrschaft des künftigen Bundesgesetzes nicht geben kann. Es mag dies, wenn man es mit einer engherzigen oder kurzsichtigen Konzessionsbehörde zu tun hat, unter Umständen bedauerlich sein; dass es kein Mittel gebe, um grossen, die öffentliche Wohlfahrt fördernden Unternehmungen zu der begehrten Wasserkraft zu verhelfen, ist damit noch nicht gesagt.



Rhein-Bodensee-Schiffahrt.

Einem Berichte von Herrn Dr. Epper, dem Direktor des Eidgenössischen hydrometrischen Bureaus, ist über die Gefällsverhältnisse und Staustufen am badisch-schweizerischen Rheine folgendes zu entnehmen, was von allgemeinem Interesse ist:

misst sich auf: $393,05 - 360,77 = 32,28$ m. Die von den Kraftwerken Rheinfelden ausgenutzte Stufe besitzt eine Höhe von: $271,30 - 265,86 = 5,44$ m.

Von den projektierten Kraftwerken, die im Bau begriffen sind, oder in absehbarer Zeit verwirklicht werden, wären die nachstehenden zu nennen:

1. Rheinau
2. Koblenz
3. Laufenburg
4. Schwörstadt
5. Wülen-Augst.

Die Gefällstufen sind nach der zitierten badischen Publikation:

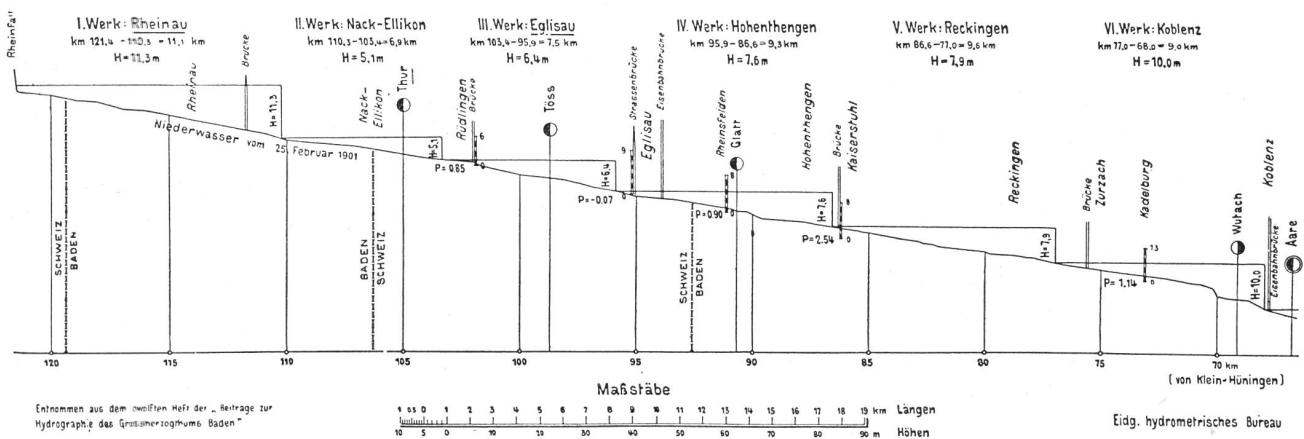
1. Rheinau (Werk Nr. I) = 11,30 m
 2. Koblenz (Werk Nr. VI) . . . = 10,00 m
 3. Laufenburg (Werk Nr. VIII) . . = 13,10 m
 4. Schwörstadt (Werk Nr. XI) . . = 8,30 m
 5. Wülen-Augst (Werk Nr. XIII) . = 8,40 m
- Total = 51,10 m

Die aufgeführten Stufen erreichen eine Gesamthöhe von: $32,28 + 5,44 + 51,10 = 88,82$ m. Mithin verbliebe an Gefälle für die Gesamtheit derjenigen Rheinstrecken, die mit Zugdampfern zu befahren wären: $154,42 - 88,82 = 65,60$ m.

Nun ist aber nicht ausgeschlossen, dass mit der Zeit noch andere Kraftwerke als die genannten am Rhein entstehen können. In der badischen Publikation sind nämlich noch folgende aufgeführt:

LÄNGENPROFIL DES RHEINS VOM RHEINFALL BIS ZUR AAREMÜNDUNG

Übersicht der bereits projektierten, sowie der der Zukunft vorbehaltenen Wasserwerke



Über die auf der Strecke Hüningen-Neuhausen zu überwindenden Gefälle geben die vom Zentralbureau für Meteorologie und Hydrographie veröffentlichten „Beiträge zur Hydrographie des Herzogtums Baden“, 12. Heft, ein recht übersichtliches Bild.

Das Totalgefälle des Rheins zwischen dem Bodensee und Kleinhüningen (Schusterinsel) beträgt bei Mittelwasser (1905): $398,97 - 244,55 = 154,42$ m. Die Höhe der Rheinfallstufe Neuhausen (inklusive der Schnellen in Schaffhausen), die voraussichtlich durch ein Hebewerk überwunden werden muss, be-

Werk Nr.	Name	Gefällstufe
II	Nack-Ellikon	5,1
III	Eglisau	6,4
IV	Hohenthengen	7,6
V	Reckingen	7,9
VII	Dogern (Albbruck)	10,1
IX	Säckingen	5,1
X	Wallbach	6,1
XIV	Birsfelden	6,0
Total =		54,3

Nun muss allerdings betont werden, dass bei jedem der genannten Werke, mit Ausnahme von Rheinfeldern, der für die Gefällstufe hier angesetzte Höhenunterschied nicht das wirklich gewinnbare Nutzgefälle, sondern das auf der in Anspruch genommenen Strecke vorhandene Bruttogefälle darstellt. Es sind also die in den Oberwasserkanälen zur Fortbewegung des Wassers notwendigen Gefälle noch unberücksichtigt geblieben.

Im Durchschnitt dürfte pro Werk dieses Gefälle einen Betrag von rund 1,5 m erreichen.

Die Gefällstufen, die am Rhein zwischen dem Bodensee und Kleinhüningen durch Hebewerke oder Schleusen zu überwinden sein werden, sind, sofern nur die in der Eingabe des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes aufgeführten Kraftwerke berücksichtigt werden, mithin die folgenden:

Rheinfall bei Neuhausen inklusive	
Schnellen in Schaffhausen	= 32,28 m
Kraftwerke Rheinfeldern	= 5,44 m
Kraftwerke Rheinau, Koblenz, Laufenburg, Schwörstadt und Wylengaugst = 51,10 — (51,5 m)	= 43,60 m
Total	= 81,32 m

Im Falle jedoch die übrigen 8 Werke: Nack-Ellikon, Eglisau, Hohenthengen, Reckingen, Dogern, Säkingen, Wallbach und Birsfelden zur Ausführung gelangen sollten, summierten sich die Gefällstufen auf: $81,32 + 54,3 - (81,5) = 123,62$ m.

Bei der einen Voraussetzung wäre mit Zugdampfern ein Höhenunterschied von: $154,42 - 81,32 = 73,10$ m, bei der andern hingegen ein solcher von nur: $154,42 - 123,62 = 30,80$ m zu überwinden.

Beigefügt möge noch werden, dass sich das Stromgefälle von Kleinhüningen (Schusterinsel) bis nach Strassburg auf 106,21 m bemisst. Dr. H.-H.



Die schweizerische Binnenschifffahrt und Herr Nationalrat Zschokke.

Nachdem schon in der Junisession der schweizer. Bundesversammlung Herr Nationalrat Zschokke sich über die Aussichten der Rheinschifffahrt namentlich oberhalb Basels skeptisch geäußert hatte, trat er auch in der Dezembertagung im Nationalrat als ihr Gegner auf. Er hatte als Referent der Finanzkommission den Antrag zu begründen, die Behandlung der Eingabe des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee zu verschieben, da der Bundesrat von jenem genauere Angaben über die Verwendung der verlangten Subvention von 25 000 Franken verlangt hatte. Herr Zschokke bemerkte dabei, dass auf der Strecke Basel-Bodensee für die Schifffahrt ausnahmsweise schwierige Verhältnisse bestehen. Solange nicht erwiesen werde,

dass die Schifffahrt zwischen Strassburg und Basel wirklich möglich sei, habe es keinen Sinn, grosse Summen für die Schiffbarmachung der obern Rhein-strecke auszugeben. Es wäre besser, wenn die Bestrebungen auf die Strecke Basel-Strassburg konzentriert würden, und der Verband für Schiffbarmachung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee habe Gelegenheit, zur Wegräumung der dem ersteren Unternehmen entgegenstehenden Schwierigkeiten Hand zu bieten. Es wäre überhaupt besser gewesen, wenn man auf solch hoffnungslose Unternehmungen von vorneherein verzichten würde.

Es wird unsere Leser interessieren, zu vernehmen, wie viel optimistischer Herr Zschokke, als er noch nicht Nationalrat, sondern noch Professor am eidgenössischen Polytechnikum war, sich über die schweizerische Binnenschifffahrt ausgesprochen hat; man darf vielleicht sogar sagen, dass er der erste Prophet der Wiedergeburt des Wasserstrassenverkehrs der Schweiz war. Wir geben einen Vortrag wieder, den Herr Zschokke am 4. November 1896 im zürcherischen Ingenieur- und Architektenverein gehalten hat und machen unsere Leser namentlich auf die Schlusspartie aufmerksam. Der Vortrag ist in der „Schweizerischen Bauzeitung“ Band XXVIII erschienen und trägt den Titel: „Über die Binnenschifffahrt in Frankreich, Deutschland, England etc.“.

* * *

„Der Vortragende wurde zu diesem Thema durch den Umstand veranlasst, dass unlängst in Basel von der Anlage eines Hafenbeckens zum Anschluss an den Hüniger-Kanal die Rede war, wodurch die Schweiz mit dem deutschen Kanalnetze in Verbindung gesetzt würde.

Schon im Mittelalter bestand die Flußschifffahrt, indem die Schiffe von den Mündungen der grössern Flüsse weiter ins Innere zu dringen suchten. Erreichte die Strömung eine gewisse Stärke, so wurden die Schiffe auf Leinpfaden mit Pferden flussaufwärts gezogen. Eigentliche Schifffahrtskanäle wurden zuerst in den flachen Gebieten der Niederlande angelegt, sodann vom 17. Jahrhundert an namentlich in Frankreich. Die wichtigsten dieser ältern französischen Kanäle sind:

Kanal von Briare, 1642, zwischen Loire und Seine,
Kanal du Midi, 1668—1684, zwischen Rhône und Garonne,

Kanal von Burgund, 1773—1832, zwischen Seine und Saône,

Kanal von St. Quentin, 1724—1810, zwischen Schelde, Somme, Sambre und Oise.

Sodann folgten die Engländer nach mit:
Bridgewater-Kanal, 1775,
Trent-Mersey-Kanal, 1777,
Coventry-Kanal, 1790,
Forth- und Clyde-Kanal 1809.