

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 9 (1916-1917)  
**Heft:** 11-12  
  
**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:** 18.05.2025

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

sein, ein so gross angelegtes Werk zu finanzieren und die Tarife für die Abfallkraft, für die Spitzenkraft, für die konstante Tageskraft und für die Nachtkraft so zu vereinbaren, dass unter den verschiedenen Interessenten ein jeder auf seine Rechnung kommt. Natürlich wird die Entwicklung eine allmähliche sein, so dass man nach und nach die nötigen Erfahrungen sammeln kann.

In jedem Fall glaube ich eine Frage angeschnitten zu haben, die meines Erachtens namentlich heute Beachtung verdient. Die Hauptsache liegt darin, die bestehenden Kraftwerke besser auszunützen, damit durch deren grössere Produktion die Tageskraft billiger wird, wodurch das Anwendungsgebiet der Elektrizität erweitert und der Kohlenimport vermindert werden kann. Der allgemeine Zusammenschluss der Elektrizitätswerke wird erst dann seine volle Bedeutung erlangen und wird dann auch die von Herrn Direktor Wagner vorgeschlagene eidg. Sammelschiene ihren Zweck voll erfüllen.

Zürich, im Januar 1917.

|                                            |
|--------------------------------------------|
| <b>Schweizer. Wasserwirtschaftsverband</b> |
|--------------------------------------------|

**Komite für Bildung eines Syndikates von Elektrizitätswerken.**

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung vom 22. Febr. 1917 in Zürich, im Sitzungszimmer der ständigen Geschäftsstelle des S. W. V.

Anwesend sind: Direktor H. Wagner als Vorsitzender, Direktor Walch, Ing. Dr. Boveri, Baden, Prof. Dr. Wyssling, Wädenswil, Ständerat Dr. Wettstein als Vertreter des S. W. V. Sekretär: Ing. A. Härry.

Es wird Kenntnis genommen von dem Ergebnis der Umfrage bei den grösseren Elektrizitätswerken der Schweiz über ihre Stellungnahme zur Bildung eines Syndikates von Elektrizitätswerken zur Gründung einer Geschäftsstelle zur Verbindung der Zentralen zwecks Ausgleiches und Aushilfe und Verwertung der Abfallkräfte. Das Komite beschliesst eine Konferenz der Werke einzuberufen und ihr die Richtlinien zur Gründung eines Syndikates zu unterbreiten.

Zürich, den 5. März 1917.

Der Sekretär: Ing. A. Härry.

|                    |
|--------------------|
| <b>Wasserrecht</b> |
|--------------------|

**Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte.** Die Referendumsfrist für dieses Gesetz wird mit 27. März 1917 unbenutzt ablaufen und das Gesetz somit in Wirksamkeit treten. Den Zeitpunkt bestimmt der Bundesrat.

|                                   |
|-----------------------------------|
| <b>Schiffahrt und Kanalbauten</b> |
|-----------------------------------|

**Wiedereröffnung der Rheinschiffahrt.** Als im August 1914 der Krieg ausbrach, nahm die im besten Aufschwunge begriffen gewesene Rheinschiffahrt bis Basel ein jähes Ende. Militärische Massnahmen verunmöglichten weitere Wassertransporte. Alle Versuche, den Wasserweg nach Basel wieder zu öffnen, blieben erfolglos. Die Kanalschiffahrt konnte noch einige Zeit unter erswerenden Bedingungen aufrecht erhalten werden, schliesslich wurde sie ebenfalls geschlossen.

Seit Neujahr haben sich die Verhältnisse insofern geändert, als die deutschen Behörden, veranlasst durch eine starke Transportkrise, mit der Anregung der Wiederaufnahme der Schiffahrt auf dem Rhein und dem Rhein-Marne-Kanal nach

der Schweiz an unsere obersten Landesbehörden herantraten. Die deutschen Militärorgane haben nunmehr ihren frühern Widerstand aufgegeben. Die gepflogenen Unterhandlungen führten in einer Schlusssitzung vom 3. März in Basel, an der alle beteiligten militärischen und zivilen Behörden teilnahmen, zu einer vollkommenen Einigung. Sobald die Schneeschmelze den geeigneten Wasserstand geschaffen, werden wieder Schiffe an unsern Toren den Einlass begehren.

Die Wiederaufnahme der Schiffahrt ist vor allem zur Entlastung der Bahnen gedacht. Es sollen daher die hauptsächlichsten Massenimportgüter — Kohlen und Eisen — über den Wasserweg geleitet werden. In gleicher Weise sind unsere Exportwaren tunlichst dem Wasserwege zuzuführen. In Frage kommen hauptsächlich Produkte der chemischen und elektro-chemischen Industrien. Es liegen ganz bedeutende Mengen Talgüter für die Verschiffung bereit. Betreff dem Durchgangsverkehr über Holland (Rotterdam) sollen noch Verhandlungen im Gange sein, um dieses Eingangstor in Verbindung mit der Rheinwasseroute unserer Verproviantierung dienstbar zu machen. Die Ersparung an Eisenbahnwagen wird für den Rheinverkehr auf täglich 120 bis 150 Wagen, und für den Rhein-Marne-Kanal auf 40 Wagen berechnet, was bei einer durchschnittlichen Umlaufzeit von 12 Tagen eine Einsparung von über 2000 Wagen bedeutet. Dazu käme noch die Sparung an Lokomotiven und Personal. Diese Erleichterungen kommen überwiegend Deutschland zu gute. Die Schweiz zieht Nutzen aus der erwarteten Verbesserung der Kohlenversorgung. Ob sich auch wesentliche Frachtersparnisse erzielen lassen, ist nicht sicher. Die deutschen Reedereien werden die Situation auszunützen wissen. An den Transporten werden sich beteiligen: Die Rheinschiffahrts-Aktiengesellschaft vormals Fendel in Mannheim; die Badische Aktiengesellschaft für Rhein- und Seetransporte in Mannheim; die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft zu Köln; Rhenania, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H. in Mannheim, und die Vereinigten Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H. in Mannheim. Die Ausübung der Rheinschiffahrt durch schweizerische Gesellschaften und Leute lehnt Deutschland aus militärischen Gründen ab.

Leider wird die Leistungsfähigkeit der Rheinschiffahrt nach Basel begrenzt durch die wenig umfangreichen Umschlagsanlagen Basels. Auf einer 600 m langen Wasserfront stehen 6 elektrische und 1 Dampfkranen von je 4000 und 5000 kg Hebefähigkeit. Zur Verbesserung wird gegenwärtig ein viertes Geleise gebaut. Weitere bauliche Veränderungen oder Neuanlagen erfordern zu viel Zeit, um während dem Kriege noch in Wirkung treten zu können. Es könnte einzig noch in Frage kommen, dass verpackte Güter zur Entlastung der Kranen von Hand umgeschlagen, also in die Schiffe getragen würden. Solche Hilfsmittel werden gegenwärtig noch geprüft.

Zur wirksamen Verhinderung der Spionage und des Ausfuhrsmuggels werden strenge Absperrmassnahmen ergriffen. Das Schiffpersonal darf das Hafenaerial nicht verlassen. Die Verproviantierung desselben besorgt eine besondere Vertrauensperson. Das Hafenaerial wird polizeilich überwacht. Der Zutritt wird nur gegen Passkarten gestattet. Zur Erleichterung des Betriebes wird gegenwärtig die Einführung der englisch-amerikanischen Arbeitszeit geprüft.

L. Frey, Direktor der Rheinhafen A. G., Basel.

**Eine Ehrung.** Am 25. Februar 1917 hat das Basler Volk Herrn Ing. Rudolf Gelpke in den Nationalrat gewählt. Für den unermüdlichen Vorkämpfer und Pionier der schweizerischen Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft bildet diese Wahl die schönste Genugtuung für seine Lebensarbeit und einen Beweis, dass das Volk der Allgemeinheit geleistete Dienste dankbar zu schätzen weiss. Die Wahl ist aber auch ein Symptom dafür, wie gründlich sich die Ansichten über die Bedeutung der wasserwirtschaftlichen Bestrebungen und speziell der Binnenschiffahrt in der Schweiz in den letzten Jahren geändert haben.

Wir sprechen wohl im Namen aller wasserwirtschaftlichen Kreise der Schweiz, wenn wir Herrn Gelpke zu der ehrenvollen Wahl unsere herzlichsten Glückwünsche darbringen.