

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 9/10 (1887)  
**Heft:** 19

## Inhaltsverzeichnis

### **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:** 13.03.2025

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

INHALT: Zum Project der Aarecorrection Böttstein-Rhein. Von Oberbauinspector A. von Salis. — Patentliste. — Miscellanea: Schweizerische Eisenbahnen. Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte. Schmalspurbahn von Bönigen eventuell Zollhaus nach Lauter-

brunnen und Grindelwald. Betriebskräfte schweizerischer Fabriken. — Necrologie: † Hermann Haas. † Auguste Franière. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

## Zum Project der Aarecorrection Böttstein-Rhein.

Von Oberbauinspector A. von Salis.

Ich habe nicht wahrgenommen, dass die an vorgenanntem Projecte geübte Kritik, wenn die in der Presse und auf andern Wege zum Zwecke der Ersetzung desselben durch ein aufgestelltes Gegenproject stattgehabte Action damit richtig bezeichnet ist, bisher zu einer Besprechung dieser Projectsfrage in der „Schweiz. Bauzeitung“ Veranlassung gegeben hätte.\*) Eine solche wäre aber um so mehr angezeigt, wenn es richtig ist, dass darüber selbst in technischen Kreisen widersprechende Ansichten sich geltend machen konnten.

Allerdings dürfte eine ins Einzelne eingehende, contradictorische Behandlung hier schon aus Raumrücksichten ausgeschlossen sein. Bei der Beflissenheit, mit welcher jene Kritik verbreitet wurde, scheint es aber auch gestattet, dieselbe als bekannt vorauszusetzen und daher unter blosser Bezugnahme auf Hauptpunkte die daran sich knüpfenden Fragen und speciell das beanstandete Project näher zu beleuchten. Als Grundlage für die nachfolgende, diesem Programm folgende Aeussuerung hat dann auch das beigefügte Kärtchen, in welchem das officielle Project mit ausgezogenen, das Gegenproject mit punktirten Linien eingezeichnet ist, aus dem Grunde noch ganz besonders zu dienen, weil in der abweichenden Gestaltung der Richtungslinien der massgebende principielle Differenzpunkt zum Ausdrucke gebracht wird.

Dies vorausgeschickt, will zuvörderst eine Aussetzung richtig gestellt werden, welcher insofern eine besondere Stelle anzuweisen ist, als sie mit der allgemeinen, an das Alignement geknüpften Frage nicht zusammenfällt und dabei als berechtigt anerkannt werden müsste, wenn sie nicht schon längst gegenstandslos geworden wäre.

Es handelt sich dabei nämlich darum, dass, indem oberhalb Döttingen der Ausbau blos der linkseitigen Uferlinie vorgesehen sei, das rechtseitige Hochufer, längs welchem die Eisenbahn läuft, dem Abbruche preisgegeben bleibe. Nun ist aber durch den Subventionsbeschluss der Bundesversammlung vom 28. Juni 1882 der Canton Aargau verpflichtet, auch die rechtseitige Linie auszubauen, sobald sich aus deren Offenlassung für jene obere Strecke selbst oder für die untere Correction Nachtheile ergeben sollten und zwar wurde, wie sich aus der bundesrätlichen Botschaft ergibt, diese Bestimmung wesentlich aus Rücksicht darauf aufgenommen, dass es unzulässig wäre, unmittelbar oberhalb der beidseitig corrigirten Flussstrecke eine Geschichtsquelle, wie sie aus dem Abbruche des genannten Hochufers sich ergeben würde, fortbestehen zu lassen. Indem nun der Canton Aargau diese Verpflichtung acceptirt hat und im genannten Bundesbeschlusse die Subventionirung auch der rechtseitigen Uferverbauung bereits bewilligt ist, so bedarf es also nur des Nachweises dafür, dass diese letztere aus dem angegebenen Grunde als Bedürfniss schon jetzt angesehen werden müsse, um diese Angelegenheit zu regeln. Dass hingegen hiefür es nicht erforderlich sei, die Aare entsprechend dem Gegenprojecte an den Fuss des rechtseitigen Ufers zu verlegen, um denselben dort unmittelbar zu vertheidigen, dürfte eines besonders Nachweises nicht benöthigen, da dessen Sicherung doch gewiss durch die gänzliche Entfernung des Flusslaufes von jener Seite, wie das officielle Project sie mit sich bringt, nicht weniger erzielt wird; wenigstens hoffe ich, dass diejenigen Herren Collegen, deren Beifall besonders dieser Punkt frag-

\*) Bis auf die in heutiger Nummer unter *Vereinsnachrichten* enthaltenen Mittheilungen ist dies in der That nicht geschehen. *Die Red.*

licher Kritik gefunden haben soll, sich darüber nicht im Zweifel befinden werden.

Hienach zu den eigentlichen Projectsfragen übergehend, scheint es am angemessensten, zuvörderst die Prüfung des officiellen Projectes in der Weise vorzunehmen, wie man es ohne Kenntniss von der fraglichen Kritik unter Technikern und nach geltenden hydrotechnischen Grundsätzen thun würde.

Da scheint mir nun, es würde sich angesichts des hier durch das beigedruckte Kärtchen repräsentirten Situationsplanes ergeben, die Correctionslinie schliesse sich ganz natürlich an die Richtung an, mit der die Aare bei Böttstein aus der obern Thalverengerung heraustritt und es entspreche ebenso ihr weiterer an das jetzige linkseitige Ufer anlehrender Verlauf bis unterhalb Döttingen den gegebenen Verhältnissen, welche eben eine andere, als eine gewundene Linie nicht gestatten. Unterhalb Döttingen schliesst sich an diese die Gerade an, welche zwischen den dort links- und rechtsseits ausweichenden Flussarmen durchläuft, dann folgt die Curve, mittelst welcher der Fluss bei der Fähre von Coblenz an das jetzige linkseitige Ufer, nämlich an den Fuss des dortigen felsigen Hanges gelangt, um längs demselben in gerader Richtung den Rhein zu erreichen.

Bezüglich der Curven würde man fragen, ob dieselben mit dem thunlichst grossen Halbmesser construirt seien, in der Meinung, dass je flacher, je mehr der Geraden sich nähernd sie seien, damit die bessern Bedingungen für einen convenablen künftigen Flusslauf geschaffen werden und es würde sich wol ergeben, dass der Plan diesem Erfordernisse entspreche, wenn auch der Halbmesser der untersten Curve noch grösser angenommen werden könnte, falls auf die Lokalverhältnisse, derentwegen es nicht geschehen, keine Rücksicht genommen werden will. Was aber die Geraden betrifft, so würde man nicht daran denken, erst beweisen zu müssen, dass damit jene Bedingungen vollends am besten erfüllt werden, weil sie mit sich bringen, dass die grösste Geschwindigkeit in der Mitte des Profils, die kleinste an beiden Ufern sei und zugleich die Strömung parallel, nicht angriffsweise zu diesen stattfindet. Insofern dann die Gerade unter Döttingen einen Durchstich bedingt, ergibt sich die Frage, ob dieser berechtigt, beziehungsweise lohnend sei und ob seine Ausführung an sich keinen Bedenken Anlass gebe. Und da wird zuzugeben sein, dass der gewöhnliche Zweck einer bedeutenden Abkürzung des Flusslaufes hier damit nicht erreicht wird, sondern mehr nur die Verbesserung der Flussrichtung, die sich aber in anderer Weise nicht wol erzielen lässt. Was aber die Ausführung betrifft, so hat man es mit einem aus angeschwemmten Flussgeschieben bestehenden Boden zu thun, deren Abschwemmung mit Hülfe der Anlagen, wie sie zu Einleitung des Flusses in die Durchstichrichtung und Festhaltung in derselben angewandt zu werden pflegen, hier ohne Zweifel eben so gut bewirkt werden kann, wie es erfahrungsmässig unter nicht günstigeren Verhältnissen bezüglich Gefäll und Anderm auch anderwärts geschehen ist.

Die Besprechung der Mündungsverhältnisse, sowie der Constructions- und der Kostenfrage, um nicht wiederholen zu müssen, auf später verschiebend, mag hier nur noch die Erwähnung ihre Stelle finden, dass die Bemessung des Flussquerprofils nach den Dimensionen stattgefunden hat, welche dasselbe bei Döttingen und bei Böttstein besitzt und die sich als sehr angemessen erwiesen haben.

Solches wären also meines Erachtens die Gesichtspunkte, nach welchen man sonst ein solches Project prüfen würde und wie mir scheint, kann nach dem Gesagten beigefügt werden, dass das Ergebniss dieser Prüfung für das vorliegende Project dahin geht, es lasse sich gerade nicht viel gegen dasselbe einwenden.