

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 19

Artikel: Zur Lösung der Rheinfrage: noch ein Nachtrag
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38171>

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

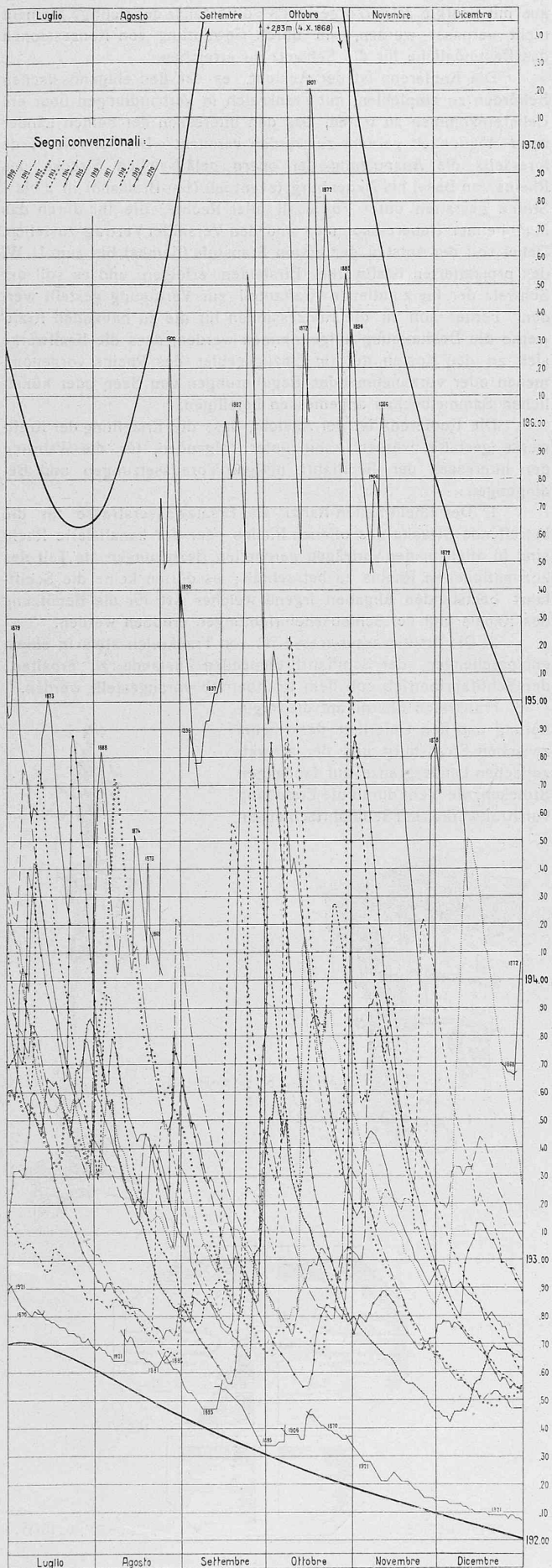
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

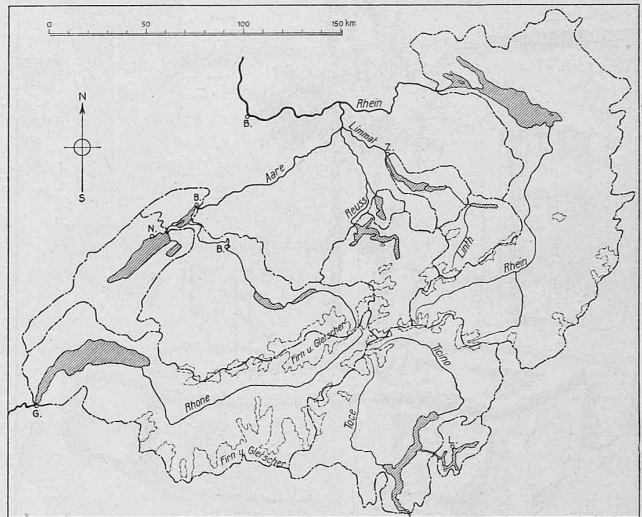
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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



Welche Bedeutung unter solchen Verhältnissen der Regulierung dieser Seen zukommt, liegt auf der Hand. Aber deren Wert für die Bodenverbesserungen der an die Seen angrenzenden Alluvial-Ebenen (Tessin, Linth, Grosses Moos, die Ebenen bei Landeron und Yverdon, die untere Rhoneebene im Wallis u. s. f.), ferner für die Wasserkraftnutzung und Schiffahrt, kurzum für den gesamten Wasserhaushalt ist bekannt auch für die Seen nördlich der Alpen. Daraus erhellt die Wichtigkeit und der reale volkswirtschaftliche Wert dieser wissenschaftlichen Erhebungen und Untersuchungen der Hydrographie. (Schluss folgt.)



Die Einzugsgebiete der grösseren Schweizerseen, 1:3500000, mit Angabe der Firn- und Gletscher-Anteile.

	Seeoberfläche	Einzugsgebiet (samt Seefläche)	Hiervon Firn und Gletscher
Lac Léman	581 km ²	7975 km ²	933 km ² = 11,7 %
Bodensee	538	11437	194
Neuenburgersee	216	2671	—
Verbano (Langensee)	212	6562	99
Vierwaldstättersee	114	2238	134
Zürichsee	68	1829	39
Ceresio (Luganersee)	49	615	—
Bielersee (Aare!)	39	8305	297
Zugersee	33	246	—
Wallensee	24	1061	39

Zur Lösung der Rheinfrage. Noch ein Nachtrag.¹⁾

In unserer Berichterstattung über die Entwicklung der Rheinfrage hatten wir am 25. März d. J. (Seite 157 letzten Bandes) auch die *Fachmännerkonferenz* erwähnt, die der *Schweiz. Wasserwirtschafts-Verband* auf den 18. März d. J. einberufen hatte. Das Ergebnis jener Beratung war uns damals wohl bekannt, doch waren wir in jenem Zeitpunkt nicht ermächtigt, es mitzuteilen. Nachdem nun aber das Organ des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes die aus jener Konferenz hervorgegangene *Eingabe an das Eidgen. Departement des Innern* in seiner Nr. 12 laufenden Bandes veröffentlicht, bringen auch wir dieses Aktenstück zur Kenntnis unserer Leser; es ergänzt nachträglich unsere Berichterstattung vom Juni d. J. (Nr. 22 bis 25).

Was dieser Eingabe besonderes Gewicht verleiht, ist der Umstand, dass sie, wie die redaktionelle Einleitung der „S. W.“ hervorhebt, das Ergebnis eines Meinungsaustausches ist, an dem sich sämtliche Konferenzteilnehmer beteiligt hatten; ferner, dass ihr Persönlichkeiten zugestimmt haben, die als Vertreter Energie exportierender Werke durchaus *nicht* „Interessenten“ an der elsässischen Wasserkraftnutzung sind. Die Beschlussfassung erfolgte mit allen gegen die Stimme des Herrn Dr. Bertschinger; der Wortlaut der Eingabe ist folgender:

¹⁾ Vergl. Erster Nachtrag auf Seite 27 dieses Bandes (15. Juli 1922); siehe auch unter Vereinsnachrichten auf Seite 223 dieser Nummer.

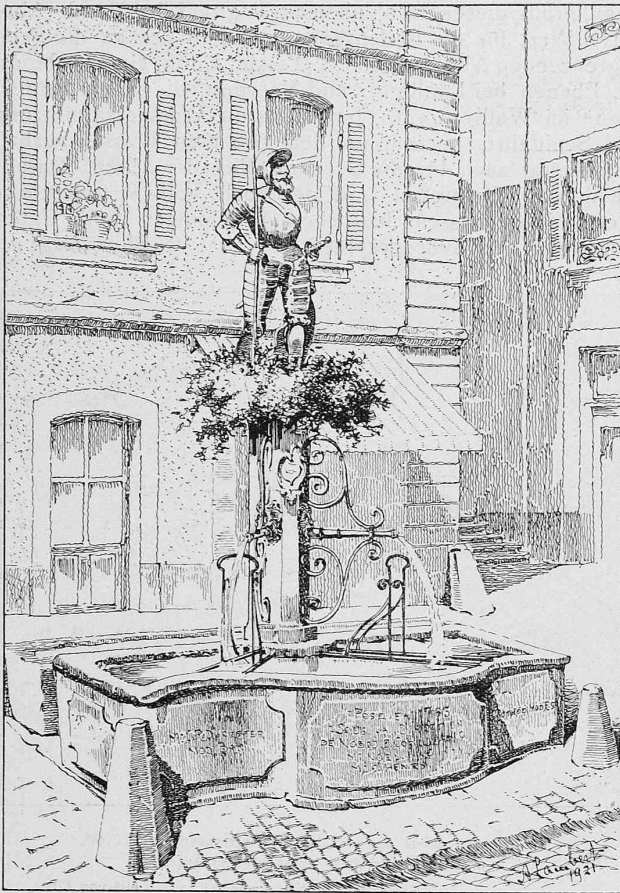


Fig. 3. Fontaine de „Maitre Jacques“ à Nyon, 1763.

„Die Konferenz ist der Ansicht, dass politisch und vom Standpunkt des Schiffahrtbetriebes aus die Regulierung des bestehenden Rheinlaufes jeder andern Lösung der Schiffbarmachung vorzuziehen wäre, da der Rhein die einzige Möglichkeit einer hindernisfreien Verbindung der Schweiz mit dem Meere darbietet. Die Konferenz ist aber andererseits auch der Ueberzeugung, dass, selbst wenn Frankreich auf die Regulierung einging, Subventionen anderer Staaten oder von Städten und Gemeinden an den Bau und den Unterhalt der regulierten Schiffahrtstrasse nicht erwartet werden könnten, was für die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt von entscheidender Bedeutung ist. Eine Ausführung der Regulierung durch die Schweiz allein würde aber, abgesehen von den finanziellen Schwierigkeiten, auf unübersehbare Hindernisse stossen.

Die Konferenz ist ferner der Ansicht, dass aus allgemein wirtschaftlichen Gründen und aus politischen Rücksichten unsere Nachbarländer ohne triftigen Grund nicht an der Ausnutzung ihrer Wasserkräfte gehindert werden sollten, die wir ja selbst in weitestem Masse durchführen. Dies umso weniger, als einerseits bei Ausstattung des Kanals oder des kanalisierten Rheins mit Doppelschleppzugschleusen die jährlich mögliche Transportmenge für den gesamten zu erwartenden Verkehr der Schweiz ausreicht und andererseits die Frage der Wirtschaftlichkeit der Krafnutzung die Schiffahrtinteressen der Schweiz nicht berührt. Es ist ferner zu beachten, dass im Gegensatz zur Schweiz grosse Teile von Frankreich, namentlich der Osten mit Elsass-Lothringen, einer ausreichenden Versorgung mit elektrischer Energie aus eigenen Kraftquellen entbehren. Im Momente, da Deutschland und die Schweiz zusammen oberhalb Basel an den Ausbau neuer grosser Kraftwerke herangehen, um eine Flussstrecke auszunutzen, die ähnliche Gefällsverhältnisse aufweist, wie der Rhein unterhalb Basel bis Breisach, kann man das Verlangen von Frankreich umso eher verstehen.

Es besteht nach Ansicht der Konferenz die Gefahr, dass bei andauernder Opposition der Schweiz gegen die Krafnutzung der heute schon erhobene Vorwurf, mag er noch so ungerechtfertigt sein, verschärft würde, diese Opposition erfolge aus selbstsüchtigen Motiven, um die Erstellung von konkurrenzierenden Kraftwerken

zu verhindern und die oben erwähnten Gebiete von der Schweiz aus mit Energie zu versorgen. Es sollte daher der richtige Moment nicht verpasst werden, um durch Gewährung von Konzessionen das Bestmögliche für die Schweiz zu erreichen.

Die Konferenz ist der Ansicht, es sei den eidgenössischen Behörden zu empfehlen, mit Frankreich in Verhandlungen über ein Uebereinkommen zu treten, das den Interessen der beiden Länder nach Möglichkeit gerecht zu werden versucht. Die Schweiz würde ihrerseits die Ausnutzung der obern gefällreichen Strecke des Rheins von Basel bis Neuenburg (eventuell Neu-Breisach) in 2 bis 4 Stufen gestatten unter Vorbehalt aller Rechte, die ihr durch das Mannheimer Uebereinkommen und den Versailler Vertrag zustehen. Dabei soll der Aufstau der ersten Staustufe (Kembs) bis zum U. W. des projektierten Kraftwerkes Birsfelden erfolgen und es soll der Schweiz der ihr zufallende Kraftanteil zur Verfügung gestellt werden. Ferner soll in die Konzessionen für die zu bauenden Kraftwerke die Bestimmung aufgenommen werden, dass die Kraftwerke sich an den Kosten der im Einzugsgebiet des Rheins vorgenommenen oder vorzunehmenden Regulierungen von Seen oder künstlichen Sammelbecken angemessen beteiligen.

Die Konferenz ist der Ansicht, dass die Erstellung der Kraftwerke gestattet werden kann unter folgenden, für die Wahrung der Interessen der Schiffahrt nötigen Voraussetzungen und Bedingungen:

1. Der Rhein-Seiten-Kanal als Ersatzwasserstrasse für die betreffende Strecke des offenen Rheins oder der kanalisierte Rhein sind in allen in den Verträgen geregelten Beziehungen als Teil des konventionellen Rheins zu betrachten; es dürfen keine die Schiffahrt belastenden Abgaben irgend welcher Art für die Benützung des Kanals und der Schleuseneinrichtungen erhoben werden.

2. Die Ersatzwasserstrasse ist von Frankreich stets in einem entsprechenden, der Schiffahrt dienenden Zustande zu erhalten; der Schiffahrtbetrieb soll dem Kraftbetrieb vorangestellt werden.

3. Frankreich übernimmt die Regulierung und den Unterhalt des Rheins zwischen Strassburg und der schweizerischen Landesgrenze auf denjenigen Strecken, die nicht durch die Erstellung von Kraftwerken mit Schiffahrtsschleusen

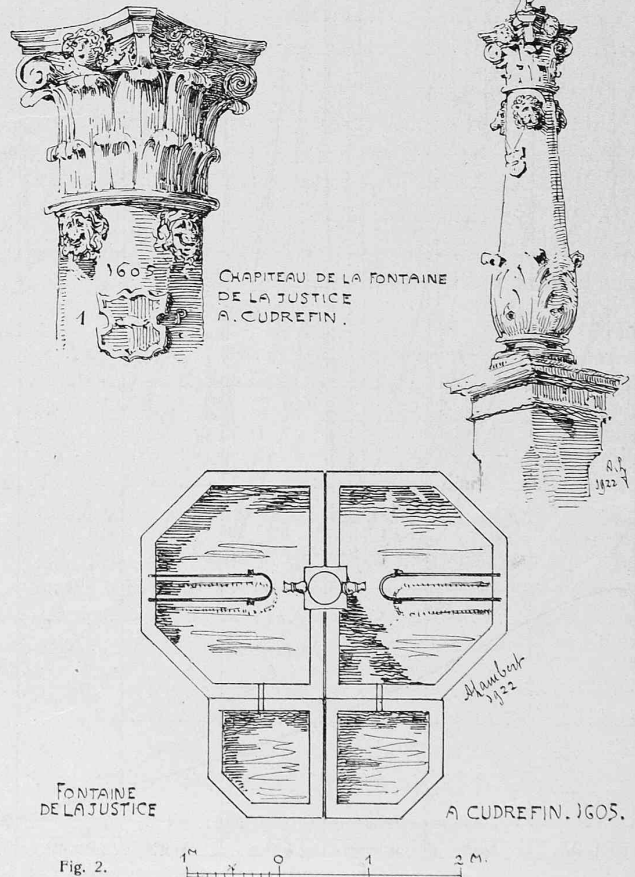


Fig. 2.

schiffbar gemacht sind. Frankreich erklärt sich damit einverstanden, sofort durch geeignete Mittel mit der Verbesserung der Fahrinne des Rheins von Strassburg aufwärts zu beginnen.

4. Während der Bauzeit der Kanalanlage ist der Rhein vom Kanalauslauf aufwärts bis Basel durch Baggerung der Kiesschwellen

tungen für das Ein- und Ausbringen der Schiffe beim Durchschleusen erfolgt auf Kosten der Kraftwerkgesellschaft.

9. Ueber das bei der Nutzbarmachung der Wasserkräfte und der Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg einzuhaltende Vorgehen in bezug auf bauliche Anlagen und den Zeitpunkt der Erstellung usw. ist von Frankreich möglichst bald ein Programm vorzulegen.

10. Der Verkehr der schweizerischen Schiffe auf dem Kanal oder dem kanalisiertem Rhein ist dem Verkehr von Schiffen anderer Nationalität gleichzustellen. Die Ueberwachung der Kanalanlage und die Bedienung der Schleusen untersteht einer internationalen Kontrolle, wobei der Schweiz ein massgebender Einfluss einzuräumen ist.

11. In der Konferenz wurde der Wunsch ausgesprochen, es möchte das Projekt einer Kanalisation des bestehenden Rheinlaufes noch näher geprüft werden."

Im Namen der Konferenz der schweizerischen Fachleute vom 18. März 1922 in Zürich:
Der Vorstand des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes.

Folgen die Unterschriften der Teilnehmer, die obiger Eingabe zugestimmt haben:

L. Archinard, Ingénieur en chef de la ville de Genève, Genève. *K. Böhi*, Oberingenieur der Rheinkorrektion, Rorschach. *Boesch*, Oberingenieur i. Fa. Kürsteiner & Bösch, Zürich. *C. A. Bonzanigo*,

Ingegnere, Bellinzona. *D. Gauchat*, Direktor der Bank für elektrische Unternehmungen, Zürich. *John Graf*, Ingénieur, Genf. *H. E. Gruner*, Ingenieur, Basel. *E. Gutzwiller*, Ingenieur, Basel. *Charles de Haller*, Ingénieur, Genève. *A. Härry*, Ingenieur, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Zürich. *K. E. Hilgard*, a. Professor, Ingenieur Konsulent, Zürich. *G. Hunziker*, Oberingenieur, Rheinfelden. *J. M. Lüchinger*, Oberingenieur, Zürich. *E. Meyer-Peter*, Ingenieur, Prof. an der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich. *A. Nizzola*, Direktor der A.-G. Motor, Baden. *J. Osterwalder*, Wasserrechtsingenieur des Kantons Aargau, Aarau. *H. Peter*, Ingenieur, Zürich. *F. Ringwald*, Direktor der Zentralschweizerischen Kraftwerke, Luzern. *A. Rohn*, Ingenieur, Professor an der Eidgen. Techn. Hochschule. *Ad. J. Ryniker*, Schiffbauingenieur, Basel. *Rud. Schättli*, Obering., Zürich. *Dr. O. Wettstein*, Ständerat, Zürich.

Quelques fontaines du Canton de Vaud.

L'influence de la domination bernoise qui succéda à celle de Bourgogne dans le pays de Vaud, n'y reste pas sans effet sur l'architecture. La période bernoise qui dura pendant les derniers deux tiers du XVI^e, tout le XVII^e et le XVIII^e siècles, a laissé de nombreux souvenirs dans tout le canton; entre autres des châteaux originaux, résidences des baillis, des édifices publics et particuliers dans différentes villes, chez lesquels le caractère de force, de lourdeur et de clarté de l'architecture bernoise est nettement exprimé; on y reconnaît le mur puissant, les fenêtres aux chambranles plats, les corniches à grande saillie, arquées et boisées, les toits majestueux; ces éléments se trouvent aussi dans les jolies petites villes du littoral du lac Léman et sont particulièrement frappants dans la rue principale de Coppet où l'arcade à piliers se marie si bien avec la gorge du toit.

Le goût de la Suisse alémanique pour la fontaine allégorique: la Justice, le Banneret, à l'époque de la Re-

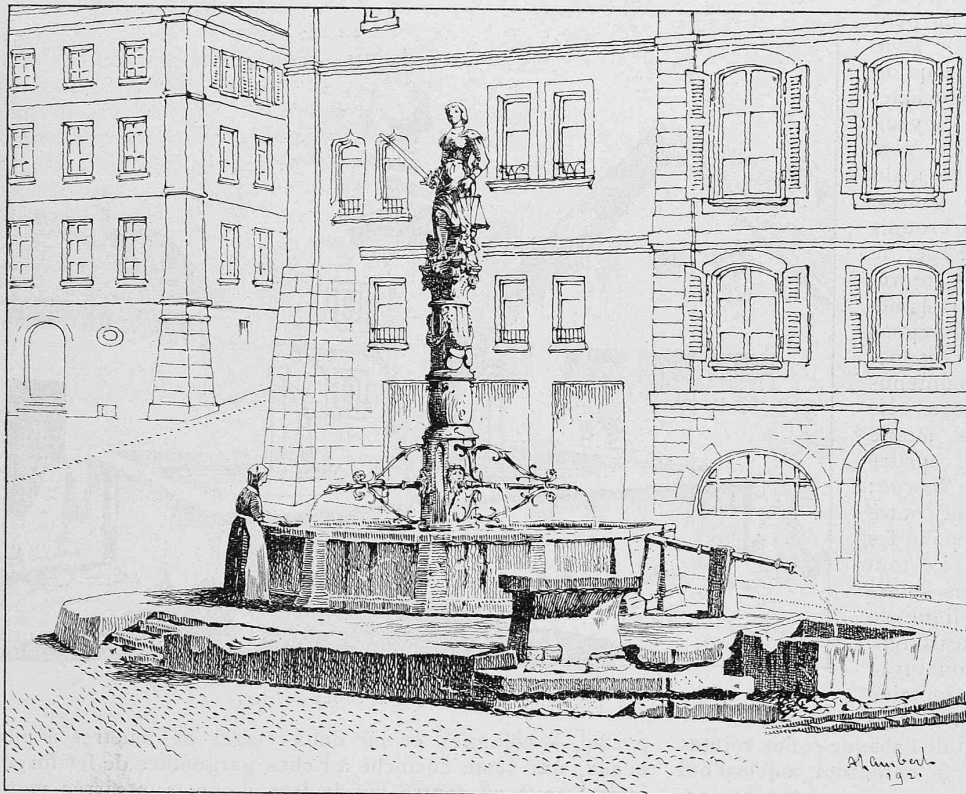


Fig. 1. Fontaine de la Justice sur la Place de la Palud à Lausanne, 1584.

für eine 300tägige mittlere Betriebsdauer dauernd in betriebsfähigem Zustand zu halten. Die Schifffahrt soll durch den Einbau des Wehres keinen Einbruch erleiden, eventuell soll durch den Einbau einer rechtsufrigen Schleuse beim Wehr die ungehinderte Offenhaltung des Schifffahrtweges garantiert werden.

5. Der Rhein soll auch nach Erstellung der Kanalanlage auf ihrer ganzen Länge zur Benützung während Störungen im Kanalbetrieb und zu Talfahrten bei genügender Abflussmenge dauernd in fahrbarem Zustand gehalten werden.

6. Die Schifffahrteinrichtungen sind in einem Umfange zu erstellen, wie sie dem zu erwartenden Verkehr entsprechen. Als Mindestanforderungen an die künftigen, endgültigen Schifffahrteinrichtungen sind zu betrachten: a) Wasserspiegelbreite im Kanal nicht unter 80 m. b) Max. Oberflächengeschwindigkeit 1,0 m bis 1,20 m/sek. c) Doppelschleppzugschleusen von je 270 m Länge und 25 m Breite. Für den gegenwärtigen und in naher Zukunft zu erwartenden Verkehr betrachten wir eine Schleuse von 185 m Länge und 25 m Breite als genügend. d) Die Schleusen sind derart zu konstruieren, dass die Schleusungszeiten auf ein Minimum herabgesetzt werden und damit eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Kanals erzielt wird. e) Ermöglichung der zukünftigen Erweiterung der Schifffahrteinrichtungen bei sämtlichen Anlagen. f) Genügende Einrichtungen für einen sicheren Schifffahrtverkehr, wie Anordnung von Leitwerken, Vorbassins, Wendeplätze usw. g) Möglichkeit der Einrichtung der elektrischen Treidelei. h) Vergrößerung der Schleuseneinrichtungen auf Kosten der Kraftwerke, sobald das Bedürfnis vorhanden ist. Für den Nachweis des Bedürfnisses zur Verlängerung der Schifffahrtsschleuse und Bau einer zweiten Schleuse sind genau umschriebene Bedingungen aufzustellen. i) Schutz des Schifffahrtbetriebes gegen die vom Betrieb der Kraftwerke herrührenden Unregelmässigkeiten in der Wasserführung durch automatisch wirkende Ueberfallwehre.

8. Die Erstellung, der Unterhalt und die Bedienung der sämtlichen der Schifffahrt dienenden Einrichtungen, gegebenenfalls auch die Beleuchtung des Umgehungskanals, die maschinellen Einrich-