

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 2 (1909-1910)

**Heft:** 22

**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:** 02.04.2025

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

= 34 mm, 11. Juli 7.30 abends bis 12. Juli 7.30 abends = 5 mm in Zürich, meteorologische Zentralanstalt.

#### 7. Hochwassermengen der Eulach am 11. Juli 1910. (Gewitter in der Nacht vom 10. auf den 11. Juli 1910.)

	Wasser- durchfluss m <sup>3</sup> /sek.	Einzugs- gebiet km <sup>2</sup>	m <sup>3</sup> /sek. — km <sup>2</sup>
1. Oberhalb der Einmündung des Wiesendangerbaches, erhoben beim Bahndurchlasse der Station Oberwinterthur am 13. VII.	13	35	0,37
2. Eulach mit Wiesendangerbach, erhoben beim Schwimmbad in Winterthur am 4. VIII. 10.	17,5	47	0,37
3. Unterhalb der Einmündung des Mattenbaches, erhoben in Winterthur zwischen Rudolf- und Schützenstrasse am 13. VII.	27	60	0,45
4. Mattenbach, erhoben aus dem Unterschied zwischen 2. und 3.	9,5	10	0,95

(Einschliesslich der Gräze, wo beinahe alles versickert.)

## Wasserkraftausnutzung

**Kraftversorgung im Kanton St. Gallen.** Der Kanton St. Gallen hat die elektrischen Hochspannungsleitungen in den Bezirken See und Gaster von den Beznau-Löntscherwerken angekauft und zugleich mit diesen einen Stromlieferungsvertrag abgeschlossen. Inzwischen haben auch alle bis jetzt noch nicht mit Strom versehenen Gemeinden der Bezirke See und Gaster Energielieferungsverträge mit den st. gallischen Kantonswerken geschlossen. Auf kommenden Winter wird somit das ganze st. gallische Linthgebiet mit elektrischer Energie durch das Elektrizitätswerk des Kantons St. Gallen versorgt sein.

**Neue Elektrizitätswerke.** Die Gemeinden Unterseen bei Interlaken und Niederglatt (St. Gallen) haben die Errichtung eigener Elektrizitätswerke beschlossen.

**Elektrifizierung der Rätischen Bahnen.** Die Rätischen Bahnen stehen vor der ersten Etappe ihrer Elektrifizierung. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, die Strecken Bevers-St. Moritz-Samaden-Pontresina und Bevers-Schuls elektrisch betreiben zu lassen, sobald die letztere Strecke gebaut sein wird; man hofft, sie 1913 eröffnen zu können. Den Strom liefern vorläufig die Kraftwerke Brusio (10,000 Volt einphasig). Mit Rücksicht auf den mässigen Stromverbrauch will die Verwaltung vorläufig darauf verzichten, eigene Kraftzentralen zu bauen. Die weitere Ausdehnung des elektrischen Betriebes hängt von den Erfahrungen ab.

**Silserseeprojekt.** \* Die Expertenkommission, welche von der bündner Regierung zur Begutachtung des Projektes von Ingenieur Dr. Lüscher bestellt worden ist, hat sich zu dessen Gunsten ausgesprochen. Sie schlägt eine noch grössere Absenkung des Seespiegels als die projektierte vor. Es wird sich nun zeigen, ob die Regierung gegenüber der widerstrebenden Gemeinde und den Interessenten die Oberhand gewinnen kann.

**Kraftwerk Altdorf-Rathausen.** Mit der Stromlieferung nach Rathausen aus der neuen Kraftzentrale am Arniberg in Amsteg konnte bereits begonnen werden. Es sind vorläufig

zwei Maschinengruppen mit einer Gesamtleistung von zirka 500 Pferdekläften betriebsbereit. Die Kraft wird in Form von Dreiphasen-Wechselstrom mit einer Spannung von 40,000 Volt nach dem Elektrizitätswerk Rathausen geleitet.

## Schifffahrt und Kanalbauten

**Rhein-Bodenseeschifffahrt.** Der internationale Sonderausschuss für die Festsetzung des Projektierungsverfahrens hatte Samstag den 20. August auf der Handelskammer Konstanz Sitzung. Sie war schweizerischerseits besucht von Ing. Gelpke, Ing. Riggenbach, Dr. Geering Basel, Reg.-Rat Keller Schaffhausen, Gemeindeammann Dr. Scherrer St. Gallen und Dr. Hautle Goldach. Herr Kommerzienrat Strohmeyer wurde zum ersten und Dr. Hautle zum zweiten Vorsitzenden gewählt. Dem Ausschuss lag folgender Kompromiss-Antrag vor, auf den sich die Leitungen des Internationalen und Nordostschweizerischen Schifffahrtsverbandes vorher nach langen schriftlichen und mündlichen Unternandlungen schliesslich geeinigt hatten:

Die internationale Kommission ersucht den Rheinschifffahrtsverband Konstanz bei der Grossh.-Badischen Regierung und soweit erforderlich bei den Regierungen der übrigen subventionierenden Staaten anzufragen, ob das Einverständnis zu folgenden Massnahmen gegeben wird:

1. Ausarbeitung der Projektierungsarbeiten für die Regulierung der Rheinstrecke Basel-Rheinfall und Schaffhausen-Konstanz, sowie der Bodensee-Wasserstände zum freien Wettbewerb nach Massgabe des Erlasses des Grossh.-Badischen Ministeriums des Innern vom 2. März 1910 und eines vom Internationalen Sonderausschuss aufzustellenden Programmes. Dieses Programm ist den subventionierenden Staaten zur Genehmigung vorzulegen.

Die Kosten des gesamten Verfahrens werden vom Internationalen Rheinschifffahrtsverband Konstanz und vom Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee in Rorschach je hälftig getragen.

2. Vergebung der im Aktionsprogramm unter b Ziffer 22—37 aufgeführten Projektierungsarbeiten betreffend die Umgehung des Rheinfalls bei Schaffhausen durch den Nordostschweizerischen Verband für die Schifffahrt Rhein-Bodensee in Rorschach.

Die Kosten dieser Arbeiten werden vom Nordostschweizerischen Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee getragen.

Eine Ausfertigung der Pläne und Voranschläge erhält der Internationale Rheinschifffahrtsverband in Konstanz.

3. Sämtliche Arbeiten sind der von den beteiligten Regierungen genehmigten Jury zur Begutachtung zu unterbreiten.

4. Sollte diese Jury allfällige Ergänzungen oder eventuell einen öffentlichen internationalen Wettbewerb für die Projektierungsarbeiten betreffend die Umgehung des Rheinfalls für notwendig halten, so ist diesem Verlangen stattzugeben. Die Kosten werden bei Ausarbeitung eines öffentlichen internationalen Wettbewerbes von den beiden Schifffahrtsverbänden hälftig getragen. Diejenigen der Ergänzung der Pläne vom Nordostschweizerischen Verband in Rorschach.

5. Beide Verbände behalten sich die Genehmigung dieser Beschlüsse durch ihre Organe vor.

In der Diskussion bekämpfte allein Herr Prof. Rehbock den Antrag, wesentlich deshalb, weil der deutschen Industrie mit der Wegnahme der Rheinfall-Umgehung das Glanzstück des Internationalen freien Wettbewerbs weggefallen sei und die übrigen Strecken nicht mehr den gleichen Anreiz bieten. Die Grossh.-Badische Regierung hatte die endgültige Entschliessung nach Anhörung der Schweizerverbände vorbehalten, diese erklärten sich mit dem Vorschlage, wenn auch angesichts des Aktionsprogramms nicht gerade leichten Herzens, einverstanden. Auch die Vertreter von Österreich, Bayern,

Württemberg und Baden sprachen dafür. Der Antrag wurde einstimmig angenommen. Prof. Rehbock erklärte, nicht dagegen zu stimmen. Sobald nun die Zustimmung der Badischen Regierung eintrifft, die kaum ablehnend lauten dürfte, wird der Nordostschweizerische Verband die fertig vorliegenden Verträge über die Projektierung der Umgehung des Rheinfalls, inklusive Rheinauer-Schleife, vergeben. Die Projekte müssen laut Vertrag in zehn Monaten fertig abgeliefert sein.

Dr. H.-H.

## Zeitschriften-Rundschau

### Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt.

- Nr. 14: Simon, Die Kohle in der deutschen See- und Binnenschiffahrt. — Förderung der Wasserwirtschaft in Österreich.
- Nr. 15: Contag, Der neue Erie-Kanal. — Preßstimmen zur Annahme des Gesetzentwurfes über die Schiffsabgaben im Bundesrate. — Kehm, Die Bedeutung der württembergischen Großschiffahrtspläne für den angestrebten Großschiffahrtsweg Basel-Bodensee. — Bericht des Kaiserlich Österreichischen Handelsministeriums über den Stand der österreichischen Wasserstrassenfrage.
- Nr. 16: Flamm, Die Steigerung der Wirtschaftlichkeit von Fluss- und Kanal-Schiffen. — Moltmann, Die Binnenschiffahrtsstrassen in ihrer Bedeutung für den Überseeverkehr. — Steinwender, Die Kanalbauten in Österreich. — Kottmann, Vom Ausbau der Wasserwege im Mittelwesten der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

### Die weisse Kohle.

- Nr. 20: Köhler, Ein Beitrag zur Theorie der Grundwasserbildung. — Über Kultur- und Wirtschaftswerte. — Wasserkultur.
- Nr. 20: „Seit den grossen Überschwemmungen hat in unserer Wasserwirtschaft eine langsame Umkehr begonnen. Das Hochwassergesetz von 1900 sieht den Bau von Talsperren vor, deren technischer Befürworter und grösster Meister der verstorbene Professor Intze in Aachen gewesen ist. An den gefährlichsten Punkten Preussens haben wir oder errichten wir Talsperren. Sie dienen nicht nur dem Wasserschutz, sondern auch der Wassernutzung für technische Zwecke und für regenarme Zeiten. Aber das ist nur der Anfang einer wirtschaftlichen Wasserpolitik. Neben den Verkehrskanälen, die angelegt werden, brauchen wir, um das Wasser im Lande festzuhalten und zugleich um es ungefährlich zu machen, auch im Unter- und Mittellauf unserer Flüsse ganze Kanalnetze von grosser Wasserfassung. Die Millionen, die eine solche Wasserwirtschaft kostet, werden reichlich eingebracht durch die Vermeidung von Hochwasserwüstungen und positiv durch die Fruchtbarmachung unseres Landes. In zehn Jahren fliesst mit unseren Strömen mehr Reichtum ins Meer, als eine bis ins kleinste durchgeführte Wasserkultur erfordern würde. Man sagt immer, die Kulturaufgaben leiden bei uns nicht; hier ist eine Kulturaufgabe, über deren Leiden man nur deshalb noch nicht klagt, weil sie so sehr vernachlässigt ist, dass die meisten Menschen ihre Bedeutung noch gar nicht in vollem Umfange erkannt haben.“
- Nr. 21: Der Plan der Dhronbachausnutzung der Stadt Trier. — Zinssmeister, Über staatliche Wasserpolitik. — Die Änderung des badischen Wassergesetzes. — Talsperrenpläne. — Ausdehnung der Versorgung Hamburgs mit Grundwasser. — Über eine deutsche Eisenbahngemeinschaft. — Uferschutz am Bodensee.
- Nr. 22: Hauptversammlung des Vereins zur Schiffbarmachung der Werra. — Zinssmeister, Über staatliche Wasserpolitik. Über unsere Verwaltungs- und Wirtschaftspolitik.
- Nr. 23: Stumpf, Über Grenzwasserkräfte an der Saalach und Salzach. — Zinssmeister, Über Verwaltungspolitik. — Die Isarwasserkräfte.

### Das Schiff.

- Nr. 1582 und 1583: Der Panamakanal in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht.
- Nr. 1584: Die Rheinvertiefung.

### Der Rhein.

- Nr. 28: Besteht zum Erlass von Arbeitsorganen in der Binnenschiffahrt ein gesetzlicher Zwang?
- Nr. 29: Vorböten der Wiederaufnahme des Kampfes um Schiffsabgaben im Winter.
- Nr. 30: Die Schweiz und die Schiffsabgaben. — Zur Fahrt Strassburg-Basel.
- Nr. 31: Die Lage der Partikulierschiffer und das Schleppmonopol.
- Nr. 32: Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft. — Der Verkehr in den Mannheimer Häfen. — Schiffahrt auf dem Oberrhein.

### Die Wasserkraft.

- Nr. 13: Dr. Mayr, Die subjektive und objektive Schadenhaftung (eine strittige Frage im österreichischen Wasserrecht). — Stumpf, Über Grenzwasserkräfte der Saalach und Salzach. — Mayr, Technik und Recht im Wirtschaftsleben.
- Nr. 14: Versicherung gegen Wasserschäden. — Die letzten Hochwasser und unsere Wasserkräfte. — Bergmann, Elektrizitäts-Trust. — Ein Reichs-Starkstrom-Wegegesetz. — Unterirdische Wasserspeicher.
- Nr. 15: Mayr, Zur Frage der Wasserschaden-Versicherung. — Die bisher für die Versorgung von Gemeinden mit Elektrizität üblichen Vertragsformen. — Steinwender, Die Kanalbauten in Österreich. — Die Bedeutung der Wasserkräfte für die chemische Industrie. — Schweden und seine Wasserkräfte.
- Nr. 16: Die Elektrobanken. — Vom internationalen Eisenbahnkongress zu Bern im Juli 1910. — Popularisierung der elektrischen Kraft. — Donat, Die weiteren Aufgaben der bayrischen Wasserkraftpolitik. — Holz, Die Wasserkräfte Norwegens im Dienste der Stickstoffindustrie.

### Schweizerische Bauzeitung. Bd. LVI.

- Nr. 7: Largiader, Die Meßstation Wil des Elektrizitätswerkes Kubel.

### Das Rheinschiff.

- Nr. 27: Der Würzburger Staats-Hafen.
- Nr. 29: Die Verbindung des Rheins mit der Schelde. — Getreide-Elevatoren an den Seeplätzen zum Rheinverkehr.
- Nr. 31: Die Schiffsabgaben auf „Rhein“ und „Elbe“. — Basel und der Rheinschiffahrtsverkehr.
- Nr. 32: Die Schweiz und die Schiffsabgaben. — Hochwasser und Rheinregulierung.
- Nr. 33: Kies- und Steinschiffahrt am Oberrhein. — Der verlassene Rhein.

## Verschiedene Mitteilungen

**Ein verschwundener See.** In den Heizenbergeralpen oberhalb Thusis liegt der Lüschersee. Seinem unterirdisch abfliessenden Wasser schreibt man die Rutschungen bei Tschappina gegen die Nolla hinunter zu. Da diese nun durch grosse Verbauungen gegen Wild- und Hochwasser geschützt werden soll, erwies es sich als notwendig, zunächst den Lüschersee zu beseitigen. Durch einen Entleerungsstollen ist das jetzt gelungen, seit einiger Zeit ist der See verschwunden.