

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 18 (1926)
Heft: 3

Artikel: Schifffahrtsweg Basel-Bodensee
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-920418>

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: 15.03.2025

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

bringung einer Jahresmittelleistung von 900,000 PS ist, wurden bis Ende 1925 in Bauangriff genommen 64 Großwasserkraftanlagen mit zusammen 223,400 PS Jahresmittelleistung und rund 1,3 Milliarden kWh größtmöglicher Jahresarbeit. An der Jahresmittelleistung gemessen, waren hierbei die Bundesbahnen mit ungefähr zehn, die Stromlieferungsunternehmungen öffentlichen, gemischt-, gemein- und privatwirtschaftlichen Charakters mit rund siebzig und industrielle Eigenanlagen mit etwa zwanzig Prozent beteiligt.

Der Darstellung der bisherigen Entwicklung der Wasserkraft- und Elektrizitätsförderungs-Gesetzgebung, die allen Wechselfällen der wirtschaftlichen Gestaltung bis zu ihrer jetzigen Konsolidierung gerecht wurde, und aus der Tatsache, daß nebenbei mit dem Elektrizitätswegesgesetz vom 7. Juni 1922, B. G. Bl. Nr. 348, ein geradezu vorbildliches Leitungsrecht geschaffen worden ist, kann entnommen werden, daß der Bundesstaat Oesterreich seine Pflicht erfüllt hat, die unternommenen Werke des Wasserkraftausbaues im eigensten Interesse nach Möglichkeit zu fördern und die Initiative der Gebietskörperschaften, sowie der gemischt- und privatwirtschaftlichen Unternehmungen, die mit Wagemut und Entschlossenheit an den Ausbau der Wasserkräfte geschritten sind, nach Kräften zu unterstützen.



Schiffahrtsweg Basel-Bodensee.

Im Anschlusse an den von der Schweiz und Baden 1922 gefaßten Beschluß über die Ausfertigung eines Planes und Kostenanschlages des Schiffahrtsweges Basel-Bodensee und der Bodenseeregulierung und die zwischen der badischen Wasser- und Straßenbaudirektion, dem N. O. S. Schiffahrtsverband und dem eidgen. Amt für Wasserwirtschaft erfolgte Arbeitsteilung sind die Arbeiten in diesen drei Gruppen sofort in Angriff genommen worden und stehen heute vor dem **A b s c h l u ß**.

Baden bearbeitete den Abschnitt Birsfelden-Eglisau und hat seine Vorschläge bereits 1925 bereinigt. Zu mehr schrittweisem Vorgehen sah sich der Nordostschweiz. Schiffahrtsverband auf seinem Abschnitte Eglisau-Schaffhausen veranlaßt. Bisherige Studien hatten hier eine große Zahl von Vorschlägen gebracht, die bald mehr den bestehenden Lokalinteressen dienten, bald mehr großzügig eine Zusammenfassung der Stufen vorsahen. Abwärts Eglisau bestanden durch die bereits eingebauten Wasserwerke und die neuen Konzessionen die wichtigsten Anhaltspunkte über

die Stufeneinteilung; die Projektierung konnte sich mit der Festlegung der Anlagen für Kraftgewinn und Schiffahrt an jeder Stufe begnügen. Eglisau aufwärts waren dagegen diese prinzipiellen Fragen der Stufeneinteilung nicht gelöst, sie gestalteten sich hier infolge der vielen Kombinationsmöglichkeiten und des fehlenden Ausbaues schwierig.

Der zurückgebliebene Stand der Projektierung Eglisau-Schaffhausen machte für den N. O. S. Schiffahrtsverband vorerst die Aufstellung und Ausarbeitung von 3 Varianten notwendig, welche die nächstliegenden Möglichkeiten eines späteren Ausbaues umfassten. Vergleichende Durcharbeitung und Aufzeichnung dieser Vorschläge ermöglichten es, jeden hinsichtlich technischer Eignung für Kraftnutzung, Schiffahrt und finanzieller Konsequenzen kennen zu lernen. Die anschließenden Beratungen zeigten auch die mit diesen Vorschlägen verknüpften Interessen. Eine Einigung konnte erzielt werden an der Thurmündung und bei Rheinau, während beim Rheinfall und der Schaffhauser Strecke aus verschiedenen Gründen die Abklärung noch aussteht.

Die Stadt Schaffhausen ist im Besitze einer Anzahl von Wasserrechten, deren Konzession erst 1960 abläuft und auf denen sie eine eigene Energiepolitik aufbaut. Neben ihren Projekten für ein neues Werk hat die Stadt auch die Verbesserung des Moserdammes in Betracht gezogen, wodurch ein Provisorium geschaffen und Zeit gewonnen würde zur Prüfung einer andern endgültigen Lösung.

Den Ansprüchen der Stadt Schaffhausen stehen gegenüber die von den andern Interessenten in die Diskussion getragenen Gesichtspunkte zu Gunsten des einstufigen Ausbaues Rheinfall-Schaffhausen mit erheblichen technischen und finanziellen Vorzügen. Allgemein volkswirtschaftliche Ueberlegungen in Verbindung mit einer Würdigung des künftigen Schiffahrtsweges sprechen stark für diese Lösung.

Es ist nicht abgeklärt, wie weit der Rheinfall zur Nutzung herangezogen werden kann, und die Frage offen, wann eine solche Nutzung möglich erscheint. Konzentriert sich das Interesse der Staaten mehr auf diese zweite Lösung, so wird sich Schaffhausen für den ihm auf eigenem Gebiete erwachsenden Ausfall am Rheinfallwerk schadlos halten müssen. Wie und unter welchen Bedingungen kann dies geschehen? Fragen der Energiepolitik des Kantons Schaffhausen (resp. N. O. K.) und der Stadt drängen sich in diesem Falle auf.

Diese komplizierten Verhältnisse ließen in der kurzen Zeit von 1—2 Jahren im Sektor Schaff-

hausen-Rheinfall den gewünschten Entscheid nicht zu, umso weniger, als neben den Nachprüfungen der Verbandsvorschläge, der Sonderprojektierung der Behörden auch private Projektstätigkeit mit neuen Vorschlägen auftrat. Die Annahme, daß es bei allseits gutem Willen möglich sein könnte, auf das Jahr 1926 eine Einigung für Schaffhausen-Rheinfall zu erreichen, mußte sich, je mehr man in die Studien eindrang, als irrtümlich herausstellen.

Dem gegenüber sind sich nun aber die schweizerischen Behörden der dem Lande Baden gegebenen Zusage auf baldige Aufstellung eines einheitlichen Planes für den Schiffahrtsausbau auch im Abschnitte Eglisau-Schaffhausen bewußt. Erst dadurch wird Basel-Bodensee als Ganzes wirtschaftlich weiter begutachtet werden können. Bei dieser Sachlage konnte der N. O. S. Schiffahrtsverband sein Projekt nur unter vorläufiger Offenlassung der Schaffhauser-Fragen abschließen. Damit wird einer weiteren Beratung und endgültigen Erledigung nicht vorgegriffen.

Die Aufsichtskommission für die Projektierung Eglisau-Schaffhausen und der Vorstand des N.O.S. Schiffahrtsverbandes haben am 12. und 18. Febr. den Auftrag für die Ausarbeitung des endgültigen Verbandsprojektes mit Ablieferungstermin 12. August nach folgenden Richtlinien erteilt:

a) **Thurmündung.** Regulierung des Rheines vom Stauende Eglisau bis Unterwasser des Kraftwerkes Rheinau. Hier soll eine Sohlenvertiefung von 2,50 bis 3 Meter durchgeführt werden zwecks Gefällsverminderung in der regulierten Rheinstrecke. Ueber diese Anlagen sind auf Grund der Aufnahme von zirka 300 Flußquerprofilen durch das eidgen. Amt für Wasserwirtschaft noch Vorberatungen im Gange. Ihr Resultat soll den Entscheid ermöglichen, ob eine Regulierung als zweckmäßig erachtet werden kann, oder ob doch der rechtsseitige Schiffahrtskanal Rüdlingen-Ellikon (ohne Kraftwerk) zu bauen sei.

b) **Rheinau.** Gestützt auf frühere Entschlüsse der Aufsichtskommission wird im Durchstiche Rheinau der Schiffahrtskanal vorwiegend aus technischen Gründen getrennt von den Anlagen des Kraftwerkes zu führen sein. Einer projektierten Absenkung des Unterwassers für das Kraftwerk dürfte von der Konzessionsbewerberin für Rheinau unter dem Vorbehalte zugestimmt werden, daß ihr daraus nur so weit eine finanzielle Belastung erwachse, als sie Nutzen aus der Absenkung hat.

Der endgültigen Bereinigung der Strecke Thurmündung-Rheinau steht somit nichts mehr im Wege.

c) **Rheinfall-Schaffhausen.** Dieser

Abschnitt wird nach dem Vorschlage der Aufsichtskommission mit „Rheinfall hoch“ projektiert, d. h. einstufiger Ausbau der ganzen Strecke mit Rückstau vom Rheinfallwehr bis Landesgrenze Büsingen, welche Lösung für Kraftnutzung und Schiffahrt rein technisch und finanziell die besten Resultate ergibt.

Wenn auch in diesem letzten Sektor eine Abklärung nicht erreicht werden konnte, so haben die Verbandsarbeiten die Diskussion und Weiterbehandlung der Schaffhauser Frage bei den maßgebenden Behörden in Fluß gebracht. Allseitig wird heute an der Lösung der Probleme Rheinfall-Schaffhausen gearbeitet, so daß in nicht ferner Zeit eine endgültige Einigung der Ansichten erwartet werden darf.

Kr.

Aus der schweizerisch-französischen Rhonekommission.

Die Experten der schweizerischen Delegation der französisch-schweizerischen Rhonekommission teilen folgendes mit:

„Es sind in der Presse Artikel erschienen, welche die Öffentlichkeit vor der erwogenen neuen Regulierung des Genfersees warnen.

Es besteht nun die große Gefahr, daß, wenn die öffentliche Meinung durch ungenaue und übertriebene Darstellungen irregeleitet wird, auf einen schiffbaren Anschluß Genfs an das Mittelmeer auf alle Zeiten Verzicht geleistet werden muß.

1. Frankreich wird seine Wasserkräfte an der Rhone ausnützen, auch wenn eine Verständigung mit der Schweiz über die Regulierung der Wasserstände des Genfersees nicht zustande kommen sollte. Es wird aber in diesem Falle gemäß Gesetz vom 27. Mai 1921 die Rhone nur zu Kraftnutzungs- und Bewässerungszwecken ausbauen, ohne einen Schiffahrtsweg zwischen Seyssel und der Schweizergrenze zu erstellen. Eine Rhone-Rheinverbindung ohne Verlängerung des Wasserweges über die Landesgrenze hinaus bis zum Mittelmeer ist undenkbar.

2. Anfänglich wurde von Frankreich als Gegenleistung für die Schiffbarmachung der Rhone eine Amplitude des Genfersees von 1,50—1,80 m erwartet. Die Schweiz hat im Einverständnis mit den interessierten Uferkantonen im Jahre 1923 Frankreich eine Amplitude von 1 m angeboten. Frankreich hat sich damit nicht befriedigt erklärt, sondern die Schweiz ersucht, eine Erhöhung der Amplitude auf mindestens 1,20 m zu prüfen. Die unterzeichnete Expertenkommission hat im Auftrage der schweizerischen Delegation diese Untersuchung geführt.

3. Die Expertenkommission ist sich dessen bewußt, daß jede Aenderung eines altgewohnten Seeregimes für irgend einen der verschiedenen Interessenten gewisse Nachteile im Gefolge haben kann. Sie hat deshalb Maßnahmen vorgesehen, um nach Möglichkeit die sich ergebenden Uebelstände zu beheben. Was wird gegen das vorgeschlagene Regime eingewendet?

Man behauptet, die Hafenanlagen der Dampfschiffahrt werden trocken gelegt. Das ist nicht der Fall. Im Gegenteil. Heute muß bei tiefen Seeständen die Dampfschiffahrt an mehreren Stationen eingestellt werden. Nach dem Projekt der Expertenkommission ist es möglich, sämtliche Landungsstellen jederzeit in uneingeschränkter Weise zu bedienen. Man hat die Verlängerung der Landungsstege und die vorgesehenen Baggerungen als ungeeignete Maßnahmen bezeichnet. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde eingeladen, die zweckdienlichen Maßnahmen in Vorschlag zu bringen. Die dieser Tage von der Dampfschiffahrtsgesellschaft gemachten Vorschläge über die zweckmäßigsten Maßnahmen zur Sicher-