

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 20 (1928)

**Heft:** 5

  

**Artikel:** Die Wildbachverbauungen im bündnerischen Einzugsgebiet des Rheines und das Rheinregulierungswerk im st. gallischen Rheintal

**Autor:** Wettstein, O. / Härry, A.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920474>

### **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:** 04.04.2025

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

Von dieser amtlichen Kennzeichnung sind befreit die Kleinfahrzeuge der Angehörigen von Sportverbänden, die von den zuständigen Behörden der Staaten, in welchen sie ihren Sitz haben, mit Rücksicht auf die Aufsicht, die sie über ihre Mitglieder ausüben, eine entsprechende Genehmigung erhalten haben. In diesem Falle ist ein mit Lichtbild versehener Ausweis über die Verbandszugehörigkeit an Bord mitzuführen, und das Fahrzeug muß die Kennzeichen des Verbandes tragen. Die einem Sportsverbände erteilte Genehmigung kann jederzeit von der Behörde, die sie erteilt hat, zurückgezogen werden.»

E.

Paragraph 5, Ziffer 2 wird durch einen zweiten Absatz ergänzt, welcher lautet:

«Die Durchfahrt zwischen den Fahrzeugen eines Schleppzuges ist verboten, außer wenn sie notwendig ist, um an einem dieser Fahrzeuge anzulegen.»

Paragraph 5, Ziffer 4, letzter Absatz wird durch folgenden Satz ergänzt:

«Jedoch sind Kleinfahrzeuge nicht befugt, die Schutzbestimmungen dieser Ziffer 4 für sich in Anspruch zu nehmen, außer im Falle einer dringenden Gefahr und es ist ihnen, abgesehen von diesem Falle, untersagt, die oben vorgesehenen Zeichen zu setzen.»

Hinter § 5, Ziffer 5 wird folgende Ziffer 5 a eingefügt:

«Das Anfahren oder Anhängen an ein anderes in Fahrt befindliches Fahrzeug ohne ausdrückliche und vorherige Zustimmung seines Führers ist verboten.»

Paragraph 5, Ziffer 9 wird durch folgenden Absatz c) ergänzt:

«c) die Durchfahrt der Kleinfahrzeuge durch Brücken zeitweilig beschränkt wird.»

Paragraph 5, Ziffer 11, Absatz 1 wird durch folgenden Satz ergänzt:

«Die Führer von Kleinfahrzeugen haben in diesem Falle zu halten und auf Verlangen an das Fahrzeug des Aufsichtsbeamten heranzufahren.»

F.

Hinter § 5 wird folgender § 5 a eingefügt:

«Kleinfahrzeuge haben, auch wenn sie mit eigener Triebkraft versehen sind, keinen Anspruch auf einen bestimmten Kurs und müssen den übrigen Fahrzeugen den zur Verfolgung ihres Kurses und zum Manövrieren notwendigen Raum lassen. Ihre Führer haben ihre ganze Aufmerksamkeit darauf zu richten, daß sie nicht in den Kurs eines anderen Fahrzeuges hineingeraten und sie können nicht verlangen, daß ihnen ausgewichen wird.»

G.

Paragraph 15, Absatz b wird durch folgenden Satz ergänzt:

«Kleinfahrzeuge können diese Bestimmung nicht für sich in Anspruch nehmen;»

Der Strichpunkt nach den Worten «oder durch Hornruf aufgefordert wird» wird durch einen Punkt ersetzt.

H.

Paragraph 16, Absatz b wird durch folgenden Satz ergänzt:

«Kleinfahrzeuge haben nicht das Recht, ein Fährschiff zum Freimachen des Fahrwassers zu ihren Gunsten aufzufordern.»

J.

Paragraph 18 wird durch folgende Ziffer 6 ergänzt:

«Kleinfahrzeuge haben nicht das Recht, das Öffnen einer Schiffbrücke zu verlangen.»

K.

In § 21, Ziffer 5, Absatz 3 werden die Worte «Schiffe unter 15 Tonnen (300 Zentner) Tragfähigkeit, auch Nachen» durch das Wort «Kleinfahrzeuge» ersetzt.

L.

In § 41, Absatz 2 werden hinter den Worten «aller zu Tal gehenden Schiffe und Flöße» die Worte «mit Ausnahme der Kleinfahrzeuge» eingefügt.

Der letzte Absatz des bisherigen Textes wird gestrichen.

M.

In § 42 wird das Wort «Nachen» durch die Worte «Kleinfahrzeuge ohne eigene Triebkraft» ersetzt.

Diese Bestimmungen treten am 1. August 1928 in Kraft. Die vorbereitenden Maßnahmen können schon vorher erlassen werden.

#### **Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung betreffend die Länge der Schlepprossen.**

Es ist der Kommission der Vorschlag unterbreitet worden, in die Rheinschiffahrtspolizeiordnung eine Bestimmung aufzunehmen, laut welcher der Zwischenraum zwischen einem zu Berg fahrenden Schlepper und seinem einzigen Anhangschiff von 120 m auf 200 m erhöht werden darf, falls dieses Anhangschiff eine größere Tragfähigkeit als 1000 Tonnen (20,000 Zentner) hat. Da der Kommission nicht alle erforderlichen Unterlagen zur Verfügung standen, hat sie beschlossen, die Prüfung der Frage in der nächsten Tagung fortzusetzen.

#### **Vereinheitlichung der rheinischen Statistik.**

Die Kommission beschließt, die Prüfung der Vereinheitlichung der rheinischen Statistik bis zur Frühjahrstagung 1929 zu verschieben.

#### **Rheinstrombefahrung 1924.**

Die Kommission nimmt die Erklärung des französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis, daß die vorbereiteten technischen Entwürfe für die Erhöhung der Straßburg-Kehler Brücken nunmehr fertiggestellt sind und unverzüglich den zuständigen badischen Behörden mitgeteilt werden sollen.

#### **Rheinstrombefahrung 1929.**

Die Kommission beschließt, im Jahre 1929 eine Strombefahrung der Strecke Mannheim-Basel zu veranstalten. Sie behält sich vor, die Einzelheiten für diese Befahrung in ihrer nächsten Tagung festzusetzen.

#### **Beschwerde der Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin in Straßburg, Steuerfragen betreffend.**

Die Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin hat die Kommission veranlaßt, sich mit gewissen, die Schiffahrtsgesellschaften interessierenden Steuerfragen, zu befassen. Die Kommission hat die Regierungen auf die Notwendigkeit aufmerksam gemacht, jegliche Besteuerung, die mit dem Wortlaut oder mit dem Geiste der Mannheimer Akte unvereinbar ist, zu vermeiden.

#### **Datum der nächsten Tagung.**

Die Kommission wird entweder am 6. November oder am 4. Dezember 1928 zusammentreten. Das endgültige Datum wird später festgesetzt werden.

## **Die Wildbachverbauungen im bündnerischen Einzugsgebiete des Rheines und das Rheinregulierungswerk im st. galischen Rheintal.**

Die Hochwasserkatastrophe vom 25./26. Sept. 1927, mit ihren verheerenden Wirkungen im Kanton Graubünden und im Rheintal, hat neuerdings die Größe der Rheingefahr vor Augen geführt. Sie

hat die unterzeichneten Verbände<sup>1)</sup> zu der Erkenntnis gebracht, daß mit der gegenwärtigen Ordnung der Dinge eine endgültige Bannung der Gefahr weder im Kanton Graubünden noch im Rheintal erreicht werden kann. Sie benutzen daher die Gelegenheit, da die eidgenössischen Kommissio-

<sup>1)</sup> Vergl. die Resolution des Zürich. S. I. A. in Schweiz. Wasserwirtschaft, Nr. 2, 1928, S. 24.

nen zur Beratung der Subventionsgesuche der Kantone Graubünden und Tessin für die Wiedergutmachung der Schäden vom 25./26. Sept. 1927 und 10. Nov. 1927 zusammentreten, um den nachfolgenden Vorschlag einzureichen. Er bietet nach ihrer Ansicht die einzige Möglichkeit einer tiefgreifenden Reorganisation ohne langwierige Gesetzesrevisionen.

### Eingabe

#### des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verbandes

an die eidg. Kommissionen zur Behandlung der Kreditbegehren der Kantone Graubünden und Tessin für die durch die Hochwasserkatastrophe vom 25./26. September und 10. November 1927 notwendig gewordenen bau- und forsttechnischen Arbeiten.

### I.

Mit Botschaft vom 23. März 1928 beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung, den Kantonen Graubünden und Tessin, gestützt auf Art. 23, B. V., eine außerordentliche Subvention von zwei Millionen Franken zu gewähren, davon  $1\frac{1}{2}$  Millionen für den Kanton Graubünden, zur Ausrichtung von Zuschüssen zum gesetzlich maximalen Beitrag auf Grund der Wasserbau- und Forstpolizeigesetze.

Aus der Botschaft geht die Notwendigkeit einer weitgehenden, eidgenössischen Subvention klar hervor, und wir zweifeln nicht daran, daß die eidgenössischen Räte den Anträgen des Bundesrates zustimmen werden. Dank dieser Bundeshilfe wird es möglich sein, die dringendsten Wiederherstellungsarbeiten an die Hand zu nehmen.

Diese einmalige Bundeshilfe, so notwendig sie auch ist, löst aber in keiner Weise die Frage, wie ähnliche Katastrophen in Zukunft vermieden werden können, und namentlich bleibt die Bedeutung der Wildbachverbauungen im Kanton Graubünden für den Bestand der Rheinkorrektion oberhalb des Bodensees unberücksichtigt. Diesem letzterem Problem ist unseres Erachtens in der Botschaft zu wenig Rechnung getragen worden. Es muß aus dem kantonalen Rahmen herausgenommen und für den ganzen Rheinlauf von den Quellen bis zum Bodensee als Ganzes behandelt werden.

### II.

Aus folgenden Gründen sind die unterzeichneten Verbände zu dieser Ueberzeugung gelangt:

Der Dammbruch vom 25. September letzten Jahres, der erste seit 1890, hat bewiesen, daß die Ueberschwemmungsgefahr im Rheintal keineswegs behoben ist, und daß das Rheinwerk neuerdings in Gefahr schwebt. Sucht man nach den Gründen des Einbruches, so findet man als Haupt-

ursache die zunehmende Verschotterung des Rheinbettes. Erhebungen der Rheinbauleitung in Rorschach für die beiden Perioden 1911/1921 und 1921/1928 ergaben folgendes:

Auf der Rheinstrecke von der Tardisbrücke bis zur Mündung der Ill findet eine Mehrablagerng von Geschiebe statt, die von 1921 bis 1928 rund 536,000 m<sup>3</sup> oder im Durchschnitt pro Jahr rund 77,000 m<sup>3</sup> betrug (bisher ca. 75,000 m<sup>3</sup>). Gegenüber der Periode von 1911/1921 hat sich die durchschnittliche jährliche Ablagerung um weniges erhöht.

Auf der Rheinstrecke von der Illmündung abwärts bis zum Bodensee herrschte von 1911 bis 1921 durchwegs Sohlenvertiefung. Das hat sich geändert, indem sowohl im Diepoldsauer- als Fußacher-Durchstich Geschiebe liegen bleibt. Seit der Eröffnung des Diepoldsauer-Durchstiches sind in ihm rund 513,000 m<sup>3</sup> Geschiebe liegen geblieben. Im Ganzen sind auf der Strecke von der Illmündung bis zum Bodensee, trotz der oberhalb des Diepoldsauer-Durchstiches eingetretenen Sohlensenkung, rund 226,000 m<sup>3</sup> mehr Geschiebe liegen geblieben, als abgetrieben worden.

Während auf der ganzen st. gallischen Rheinstrecke von 1911 bis 1921 der Mehrabtrieb des Geschiebes mit 633 000 m<sup>3</sup> überwog, beträgt die Mehrablagerng von 1921 bis 1928 rund 762,000 m<sup>3</sup>.

Der Hochwasserspiegel vom 25. September 1927 stand oberhalb Buchs gerade auf der Höhe der Dammkrone der st. gallischen Strecke, obschon in den Jahren 1924—1925 Damm-Erhöhungen von ca. 1 m durchgeführt worden waren. Der lichtensteinische Damm bei Buchs lag ca. 40 cm tiefer, er wurde daher überflutet und zerstört. Die Dämme sind also heute schon wieder zu niedrig, so daß der Regierungsrat des Kantons St. Gallen neuerdings Erhöhungen beantragt hat. Die Arbeiten sind bereits im Gange. Gemessen an den Häusern von Buchs reicht der Hochwasserspiegel heute über die Dächer. Der Hochwasserspiegel vom September 1927 lag 9,20 m über dem Terrain des Bahnhofquartiers Buchs und 8,20 m über der Schwellenhöhe im Bahnhof Buchs.

Ob durch den Diepoldsauer-Durchstich an dieser fortwährenden Erhöhung etwas geändert wird, ist sehr fraglich. Jedenfalls muß die Hoffnung, die Vertiefung werde sich bis nach Sevelen hinauf erstrecken, heute aufgegeben werden. Dr. Krapf kommt in seiner Eingabe an die Internationale Rheinregulierungskommission im Dezember 1922 zum Schlusse, daß das Ende der vertiefenden Wirkung an einem Punkte ca. 2 km unterhalb der Brücke Haag-Bendern liegen werde, das ist zirka 6 km unterhalb der Rheinbresche vom 25. Septem-

ber 1927. Die Ueberlegungen von Dr. Krapf sind von Prof. Meyer-Peter in seinem Vortrag im bündnerischen Ingenieur-Verein in Chur überprüft und bestätigt worden.

Von großer Bedeutung für diesen ganzen Prozeß der Verschotterung des Rheinbettes ist ferner die fortwährende Verlandung in der Fußacher-Bucht bei der Einmündung des Rheins in den Bodensee, infolge der großen Geschiebe- und Schlammführung des Rheines. Dadurch entsteht eine Verlängerung des Rheinlaufes und eine Verringerung des Gefälles. Ein Kilometer Verlängerung bedeutet eine Sohlenerhöhung von 80 cm. Bis 1923 mußte der rechtseitige Damm um 500 m und der linkseitige Damm um 100 m verlängert werden. Seit Eröffnung des Fußacher-Durchstiches am 5. Mai 1900 dürften bis heute ca. 75 Millionen m<sup>3</sup> Schwemmstoffe in die Hard-Fußacherbucht und den benachbarten Teil des Bodensees gelangt sein.

In wenigen Jahrzehnten wird also die günstige Wirkung der beiden Rheindurchstiche stark vermindert sein.

Geschiebe- und Schwemmstoffführung bilden also die Hauptgefahr für das Rheinwerk. Ihr kann nur durch umfangreiche Wildbachverbauungen im Einzugsgebiet des Rheins zur Rückhaltung von Schlamm und Geschiebe begegnet werden.

### III.

In dieser Richtung ist bis heute wenig geschehen. Wohl haben der Kanton Graubünden und die Gemeinden große Opfer für Verbauungen gebracht. Es wurden von 1904—1923 rund 17 Millionen Franken ausgegeben, 9 Millionen Franken für Flußkorrekturen und 8 Millionen Franken für Wildbachverbauungen. Es fehlte aber an einem mit Rücksicht auf die Rheinregulierung zielbewußten und einheitlichen Vorgehen und namentlich auch an einer befriedigenden Regelung des Unterhaltes. Die Gründe hiefür liegen in der heutigen eidg. und kantonalen gesetzlichen Ordnung des Verbauungswesens. Nach § 4 des bündnerischen Wuhrgesetzes sind die Gemeinden wuhrpflichtig. Die Ausführung von Arbeiten, die von den Gemeinden große Aufwendungen verlangen, stößt in der Praxis aber stets auf große Schwierigkeiten. An die Kosten werden ihnen in der Regel vom Kanton 10—50% (im Mittel von 1904—1926 = 17%) und vom Bunde 30—50% (im Mittel von 1904—1926 = 41%) bezahlt (Wasserbaupolizeigesetz Art. 9). Aus dieser Rechtslage ergibt sich, daß nur dort verbaut wird, wo die Gemeinde finanzkräftig genug ist und ein Interesse an der Verbauung hat. Lokale Bedürfnisse sind dabei maßgebend. Ein einheitlicher Plan für das ganze

Einzugsgebiet kann daher nicht zustande kommen und namentlich kommt das Rheinregulierungswerk nicht zu seinem Rechte.

Die bündnerische Regierung bzw. das Baudepartement in Verbindung mit dem kantonalen Bauamt hat dann ein reduziertes Projekt für 10 bis 12 Millionen Franken vorgeschlagen, inkl. Bergell und Oberengadin. Wenn an diese Kosten der maximale Bundesbeitrag der eidg. Gesetze von 50% zuzüglich des heute zu bewilligenden Sonderkredites von 1,5 Millionen Franken ausgerichtet wird, so bleiben für Kanton, Gemeinden und übrige Interessenten noch 3,5 bis 4,5 Millionen Franken. Da diese Bauten größtenteils Rekonstruktions- und lokale Sicherungsarbeiten sind, und nur einen kleinen Teil des Rheingebietes umfassen, ist vorauszusehen, daß die Wildbachverbauung im Rheingebiet nicht in dem Maße gefördert werden kann, wie dies die Sicherheit der Rheinregulierung erfordert. Es ist daher eine Rechtsgrundlage nötig, die erlaubt, für eine systematische Wildbachverbauung im bündnerischen Rheingebiete Bundesbeiträge von mindestens 80% zu bewilligen und eine besondere Leitung zur Durchführung der Verbauungen zu schaffen.

### IV.

Zwei Rechtsgrundlagen sind dafür vorhanden:

1. Das Rheinregulierungswerk selbst wurde vom Bunde (zusammen mit Oesterreich) auf Grund von Artikel 23 der Bundesverfassung erstellt. Als Leitung wurde die von den kantonalen Instanzen unabhängige Rheinregulierungskommission eingesetzt. Die heute im Einzugsgebiet des Rheines notwendigen Verbauungen sind nun nichts anderes als eine Fortführung und Vervollendung des Rheinwerkes.

2. Zum gleichen Resultate gelangt man, wenn man den Art. 17 des Staatsvertrages mit Oesterreich betr. die Regulierung des Rheins vom 19. November 1924 zur Grundlage nimmt: Er lautet:

Die schweizerische und die österreichische Bundesregierung werden im Interesse der ferneren Erhaltung der regulierten Rheinstrecke in jenen seitlichen Zuflüssen des Rheins, die ihm Geschiebe zuführen, Verbauungen und Anlagen in den Flußgerinnen und Quellgebieten vornehmen, die geeignet sind, die Geschiebeführung zu vermindern.

Der Bund hat also dafür zu sorgen, daß diese Verbauungen vorgenommen werden. Es widerspricht dem Sinn des Artikels, wenn er diese Arbeit zum größten Teil dem Kanton und den Gemeinden überläßt. Im Gegensatz zur Schweiz hat Oesterreich, seit dem Inkrafttreten des ersten Staatsvertrages vom 30. Dezember 1893, der denselben Artikel enthielt, systematisch die Geschiebezubringer der III verbaut. Das Amt für Wildbachverbauungen in Bregenz stellt einheitliche

Projekte auf und führt sie mit einer Subvention von 100% (Staat 85%, Land 15%), also ohne Belastung der Gemeinden, durch. Nur in besonderen Fällen wird diesen eine Beitragsleistung von 15% zugemutet, um die sich der Staatsbeitrag verkürzt. Dabei wird die Errichtung von Sperren, Geschiebeablagerungsplätzen, Befestigungen von Rutschhängen in den Vordergrund gestellt.

In diesem Zusammenhange machen wir auch auf den Bericht des Rheinverbandes vom Dezember 1927 über Wildbachverbauungen im bündnerischen Rheingebiet zur Sicherung der Rheinregulierung oberhalb des Bodensees aufmerksam, der im Besitze der Bundesbehörden und der Mitglieder der Bundesversammlung ist.

#### V.

Auf Grund der vorliegenden Ausführungen regen die unterzeichneten Verbände an, es möchten die nationalrätliche und die ständerätliche Kommission zur Behandlung des bündnerischen Subventionsgesuches, die im Zusammenhang mit diesem Gesuche (dessen Bewilligung uns als selbstverständlich erscheint) stehende Frage prüfen, ob nicht die Wildbachverbauungen im bündnerischen Einzugsgebiet des Rheins als Teil des Rheinregulierungswerkes vom Bunde zu übernehmen seien.

Sie schlagen hierfür folgende Lösung vor:

1. Der Bund übernimmt auf Grund von Artikel 23 der Bundesverfassung und des Staatsvertrages mit Oesterreich die im Zusammenhang mit dem Rheinregulierungswerke stehenden Wildbachverbauungen im Einzugsgebiet des Rheins und beteiligt sich an den Kosten im gleichen Verhältnis wie für die Rheinregulierung.

2. Für die Projektierung und ihre Durchführung ist eine besondere Organisation zu schaffen, die auch den Unterhalt besorgt. Die Kosten dafür werden im Verhältnis der Baukosten-Verteilung getragen.

Zürich, 22. Mai 1928.

#### Für das Zentralkomitee

des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Der Vizepräsident:

Paul Vischer.

Ein Mitglied des Vorstandes:

Walther.

#### Für den Vorstand

des Schweizerischen Wasserwirtschafts-Verbandes.

Der Präsident:

Dr. O. Wettstein.

Der Sekretär:

Ing. A. Härry.

## Das Großkraftwerk Ryburg-Schwörstadt am Rhein.

Von Dr. Robert Haas, Rheinfelden.\*)

### Allgemeines.

Vom Bodensee bis Basel weist der Oberrhein ein Gesamtgefälle von etwa 150 m auf, das in 13 Gefällstufen ausgebaut werden könnte; diese verteilen sich auf etwa 100 m ausnutzbares Gefälle.

Davon sind jetzt schon die Stufen bei Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Laufenburg, Eglisau, sowie Teilstufen bei Schaffhausen in Betrieb. Im Bau befindet sich das Gefälle bei Ryburg-Schwörstadt (etwa 5 km oberhalb Rheinfelden), und Baugenehmigungen sind für die Gefälle bei Dogern und Reckingen erteilt, während für die Werke bei Birsfelden (oberhalb Basel) und Säkingen noch Entwürfe in Bearbeitung sind. Die in jener ganzen Rheinstrecke schlummernden Kräfte sind bedeutend. Man könnte, einen vollen Absatz vorausgesetzt, mehr als 3 Milliarden kWh aus dem Oberrhein erzeugen; als Vergleich diene, daß die gesamte jährliche Energieerzeugung der Schweiz im Jahre 1927 ca. 3,82 Milliarden kWh betrug.

Die Vorarbeiten für das Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt gehen bis zum Jahre 1909 zurück, in welchem fast gleichzeitig die Kraftübertragungswerke Rheinfelden und die Motor-A.-G. in Baden (Schweiz) Gesuche um Nutzbarmachung der Gefällstufe bei Schwörstadt bei den Behörden einreichten. Die badischen Behörden verhielten sich jahrelang ablehnend, dann kamen Schiffsverkehrsfragen hinzu, der Krieg störte die weitere Durchführung, so daß man erst etwa im Jahre 1923 wieder ernsthaft an die Verwirklichung dieser Pläne gehen konnte.

Inzwischen hatten sich die Motor-A.-G. und die Kraftübertragungswerke Rheinfelden zu gemeinsamem Vorgehen geeinigt. Die geänderte Auffassung über die Mitwirkung des Staates bei solchen Kraftversorgungsunternehmungen ließ eine Beteiligung der beiden Uferstaaten, die die Baugenehmigung zu verleihen hatten, erwünscht erscheinen, und so wurden nach langen Vorverhandlungen am 9. Oktober 1923 das Unternehmen unter dem Namen „Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt A.-G.“ mit dem Sitz in Rheinfelden (Schweiz) als zwischenstaatliche und gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft gegründet. Als Beteiligte zu gleichen Teilen traten auf:

die Kraftübertragungswerke Rheinfelden, Rheinfelden in Baden (Privatunternehmen),

die Badische Landeselektrizitätsversorgung - A.-G. (Badenwerk), Karlsruhe i. B., als Vertreter des Badischen Staates,

die Motor-Columbus-A.-G. für elektrische Unternehmungen, Baden in der Schweiz (Privatunternehmen), und

die Nordostschweizerischen Kraftwerke, A.-G., Baden (Schweiz), als Vertreter der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Die Unternehmung ist eine Gesellschaft schweizerischen Rechtes mit einem Aktienkapital von 30 Mill. Fr., auf das bis jetzt 30 vH einbezahlt sind. Die vier Gründer haben zu gleichen Teilen und

\*) V. D. I. Zeitschrift vom 28. Januar 1928.