

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Band: 27 (1935)
Heft: 9-10

Artikel: Hochrheinfahrt
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922325>

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: 01.11.2024

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

Torrents et avalanches.

Le Musée d'Histoire Naturelle de Vienne a organisé une exposition des travaux étudiés et effectués pour la protection contre les torrents et avalanches. L'Autriche est très exposée aux effets de ceux-ci et doit protéger continuellement les terrains cultivés dans les régions montagneuses. Le prof. Natzer a présenté un relief au 1 : 25 000 du Haut Tauern, montrant que les fortes pentes existantes sont la cause des éboulements causés par les torrents et des ava-

lanches. Des photographies et des modèles réduits montrent comment l'homme se défend contre ces effets de la nature. Les dangers ne résident pas seulement dans les inondations, mais aussi dans les éboulements et les matériaux entraînés. Ainsi la Schesta près de Bludenz a provoqué en 1804 un éboulement important. Les travaux de protection consistent en ouvrages d'évacuation, de protection des rives en bois, pierres etc., en barrages, en ouvrages de consolidation. M.

Vier Jahre Rheinregulierung Kehl-Istein

Mitteilung von Ministerialrat Spiess, Karlsruhe.

Im Jahre 1931 ist mit dem Bau der ersten Buhnen für die Rheinregulierung Kehl-Istein in der Nähe von Kehl begonnen worden und seitdem wurden die Arbeiten auf der ganzen 117,5 km langen Regulierungsstrecke nach und nach in Angriff genommen. Auch in der Strecke zwischen Sasbach und Ottenheim, die durch Entnahme von rund 600 000 m³ Geschiebe vorbereitet worden ist, sind nunmehr die Arbeiten im Gange. In der ersten Anlage, das heisst im Rohbau, sind nach dem Stand vom 1. Januar 1935 rd. 85 km, somit rd. 72 % der gesamten Strecke ausgebaut. Davon sind im weiteren Ausbau, der im Aufhöhen der Bauwerke auf planmässige Höhe, im Verlängern und Decken der Bauköpfe nach der Tiefe, im Herstellen noch fehlender Bauwerke, sowie im Befestigen der Baukronen besteht, rd. 31 km fertig. Auch der Bau der Leitwerke, die an den Uferstrecken vorgesehen sind, wo die plangemässe Fahrwasserrinne am Ufer anliegt, ist schon weit vorgeschritten.

Insgesamt wurden bis Ende 1934 rund 1 480 000 m³ Senkwurstbau ausgeführt und 12 000 laufende Meter Buhnenkronen befestigt. Die ge-

samte Baggermenge, die grösstenteils zum Einkieseln der Regulierungsbauwerke verwendet wurde, beträgt rd. 3,4 Mill m³.

Das Ergebnis der bisherigen Arbeiten hat die Erwartungen erfüllt. Nicht nur in den Abschnitten, die schon fertig sind, sondern zum Teil auch in den noch im Bau befindlichen Strecken hat sich die für die Grossschiffahrt angestrebte Tiefe und auf grössere Strecken auch genügende Breite ausgebildet. Ebenso ist hier eine gut ausgeglichene Linie des Talwegs im Längenschnitt erreicht worden.

Der im Frühjahr herrschende niedrige Wasserstand des Rheins wurde dazu ausgenützt, mit allen Kräften die im Rohbau fertigen Buhnen aufzuhöhen und abzupflastern, eine Arbeit, die naturgemäss nur bei niederen Wasserständen vorgenommen werden kann.

Der Höhepunkt der Arbeiten, für die bekanntlich eine Gesamtbauzeit von 11 Jahren vorgesehen wurde, ist überschritten. Die Zahl der bei den Regulierungsarbeiten beschäftigten Arbeiter, die mit den Nebenbetrieben zeitweilig bis zu 2000 erreicht hatte, betrug Anfang 1935 immer noch rd. 1250.

Hochrheinfahrt**Der erste Stromabschnitt Basel-Rheinfelden.**

Der in massgebenden Schiffahrtskreisen immer vertretene Standpunkt, dass die Befahrung der Stromstrecke Basel bis Rheinfelden unter günstigeren Voraussetzungen vor sich gehe als im nicht regulierten Stromabschnitt Kehl-Strassburg-Basel, hat sich als durchaus richtig erwiesen.

Die seit Anfang Juni 1933 aufgenommene Güterschiffahrt im ersten Stromabschnitt des Hochrheins — Basel-Rheinfelden — konnte selbst in Zeiten aufrecht erhalten werden, in denen auf der unteren Strecke erhebliche Schwierigkeiten infolge Klein-

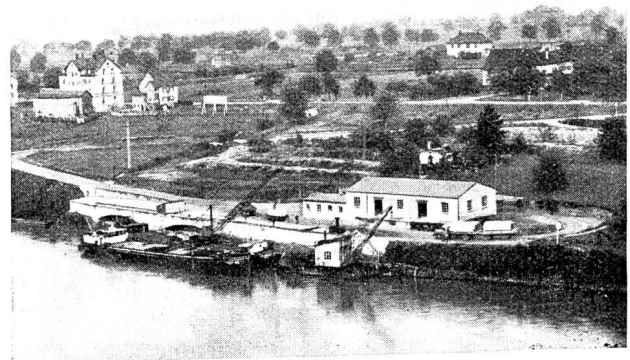


Abb. 76 Umschlagstelle in Badisch-Reinfelden.

wasser bestanden, ja sogar die Schifffahrt über den offenen Rhein bis Basel, trotz der Umgehungsmöglichkeit der gefürchteten Isteiner Schwelle infolge des vorhandenen Kembser Stauens, vollständig ruhte.

Es zeigte sich, dass auf der Strecke von Basel bis Augst fast immer Abladetiefen von 1,80 Meter möglich waren und diese nur um einige wenige Zentimeter und zwar bis auf

1,70 Meter auf der Bergfahrt beziehungsweise

1,62 Meter auf der Talfahrt vorübergehend beschränkt werden mussten.

Wären die an der Augster Schleuse im Januar und Februar 1934 notwendig gewordenen Ausbesserungen nicht dazwischen gekommen, so wäre auch kein Unterbruch in der Schifffahrt über Basel hinaus nach Rheinfelden erfolgt.

Die Stromstrecke Basel-Rheinfelden, die für die Hochrheinschifffahrt vorläufig nur in Frage kommt, kann zur besseren Beurteilung der Schiffbarkeit in drei Abschnitte zerlegt werden und zwar

1. die Strecke Hüniger Brücke bis Birsfelden,
2. von Birsfelden bis Augst-Wyhlen,
3. von Augst-Wyhlen nach Rheinfelden.

Dass die Güterschifffahrt im ersten Abschnitt ohne weiteres durchgeführt werden konnte, war noch vor Aufnahme des Verkehrs nach Rheinfelden vollkommen klar, weil sich der Aufstau durch das Kembser Wehr bis zur Eisenbahnbrücke in Basel, also ungefähr bis Birsfelden, auswirkt.

Der dritte Abschnitt — die Strecke Augst-Wyhlen nach Rheinfelden — schied bei allen Betrachtungen über die Schwierigkeiten, die sich der regelmässigen Schifffahrt von Basel nach Rheinfelden entgegenstellen könnten, ganz aus, weil durch den Aufstau in Augst-Wyhlen stets eine genügende Wassertiefe vorhanden ist. Lediglich der zweite Abschnitt — die Strecke von Birsfelden nach Augst-Wyhlen — konnte bei früheren theoretischen Betrachtungen als Hindernis für die praktische Durchführung der Güterschifffahrt in Frage kommen.

Eingehende Berechnungen an Hand von Vermessungen ergaben jedoch, dass auch auf dieser Strecke eine normale Fahrwassertiefe vorhanden sein musste, was sich bei der praktischen Durchführung der Güterschifffahrt auch vollkommen bestätigte.

Der Verkehr auf dem ersten Hochrheinabschnitt hat sich seit der Eröffnung ganz gut entwickelt. Während im Jahre 1933 im Berg- und Talverkehr rund 19 000 Tonnen nach und von Rheinfelden befördert wurden, stieg der Verkehr im Jahre 1934 auf 24 700 Tonnen.

Hand in Hand mit der Entwicklung des Verkehrs wurde die im Juni 1933 eröffnete Um-

schlagstelle in Rheinfelden Anfang des Jahres 1934 vergrößert. Die Uferfront erfuhr eine wesentliche Erweiterung; ferner wurde eine unterkellerte Halle von 25,50 m Länge und 12,50 m Breite errichtet.

Die grösste Last, die seit Eröffnung der Schifffahrt nach Rheinfelden in einem Rheinschiff dahin befördert wurde, waren 508 Tonnen. Der zur Beförderung des Rheinkahnes benutzte Spezialschlepper bewältigte mit dem schwerbeladenen Anhangschiff die Strecke vom Kleinhüningerhafen in Basel bis zur Schleuse in Augst in rund 4 Stunden. Rheinschiffe mit etwas weniger Ladung können in kürzerer Zeit nach Augst gebracht werden.

Die verhältnismässig guten Fahrwasserverhältnisse auf der Strecke von Basel nach Augst ermöglichen die durchgehende Schifffahrt auch zu den Zeiten, während der die Groß-Schifffahrt von Kehl nach Basel über den Rhein nicht möglich ist, weil die über den Rhein-Rhone-Kanal fahrenden Penichen gleichfalls nach Augst geschleppt werden können. Da, wie schon bemerkt, fast immer auf der Hochrheinstrecke auf 1,80 m abgeladen werden kann, sind Aufleichterungen der in Grosshünigen ankommenden und nach Rheinfelden weitergehenden Penichen nur selten.

Der Hochrhein-Schiffahrtsverkehr wickelt sich demnach in durchaus normalen Bahnen ab und entspricht deshalb den in ihn zunächst gesetzten Erwartungen.

Die Fortführung der Rheinschifffahrt über Basel hinaus nach Rheinfelden erschloss neue Gebiete und schuf verschiedenen Erwerbszweigen Absatzmöglichkeiten, die sie früher nicht hatten und ohne Schifffahrt auch nicht bekommen konnten.

Navigation sur le haut Rhin (Bâle-Rheinfelden).

Le trafic des marchandises entre Bâle et Rheinfelden a pu se maintenir en tous temps, même lors des difficultés dues aux basses eaux. Entre Bâle et Augst, on a toujours disposé, aux débarcadères, de 1,80 de profondeur, réduites parfois à 1,70 m ou 1,62 m. Le parcours Bâle-Rheinfelden peut être partagé en trois tronçons: Pont de Hünigues-Birsfelden, Birsfelden-Augst, Augst-Rheinfelden. Le trafic sur le 1^{er} tronçon ne présente aucune difficulté grâce au remou du barrage de Kembs. Le 3^e tronçon ne présentait non plus de difficultés du fait de la retenue d'Augst-Wyhlen donnant assez de profondeur d'eau. Pour le 2^e tronçon, des mesures ont fait prévoir des profondeurs suffisantes également, ce que la pratique a confirmé. Le trafic, dans les deux sens, s'élevant en 1933 à 19 000 tonnes, est monté à 24 700 tonnes en 1934. La charge maximum par chaland a été de 508 tonnes avec une durée du trajet du Port de Petit-Hünigues à l'écluse de Augst de 4 h. Les bonnes conditions de navigabilité de ce tronçon permettent le trafic même lorsqu'il n'est plus possible entre Kehl et Bâle.

M.