

Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 202 (1923)

Artikel: Die schweizerische Wasserwirtschaft, ihre Entwicklung und Ziele
Autor: Schurter, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-374670>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

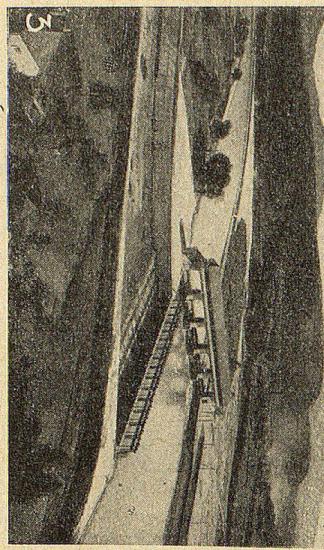
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

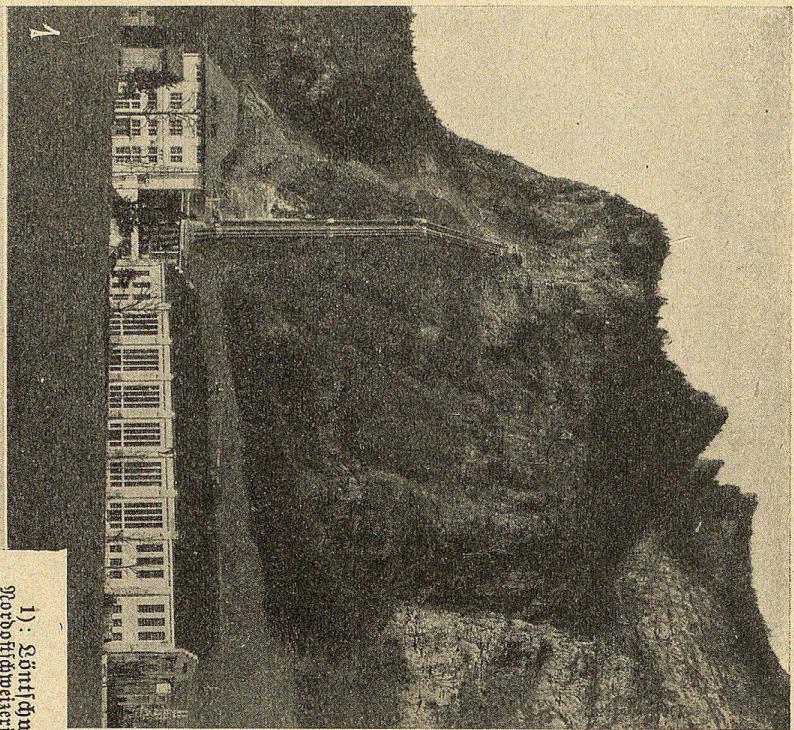
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.12.2025

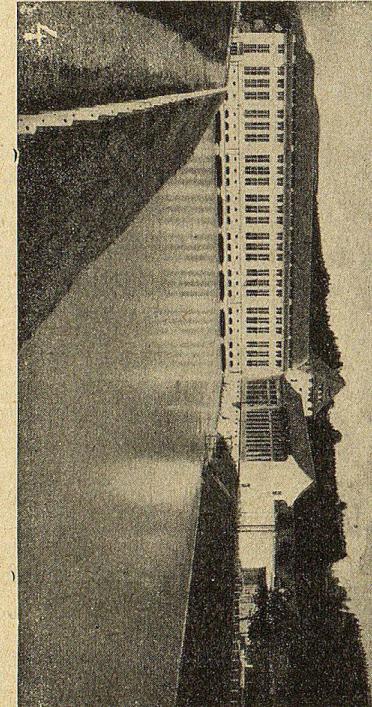
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



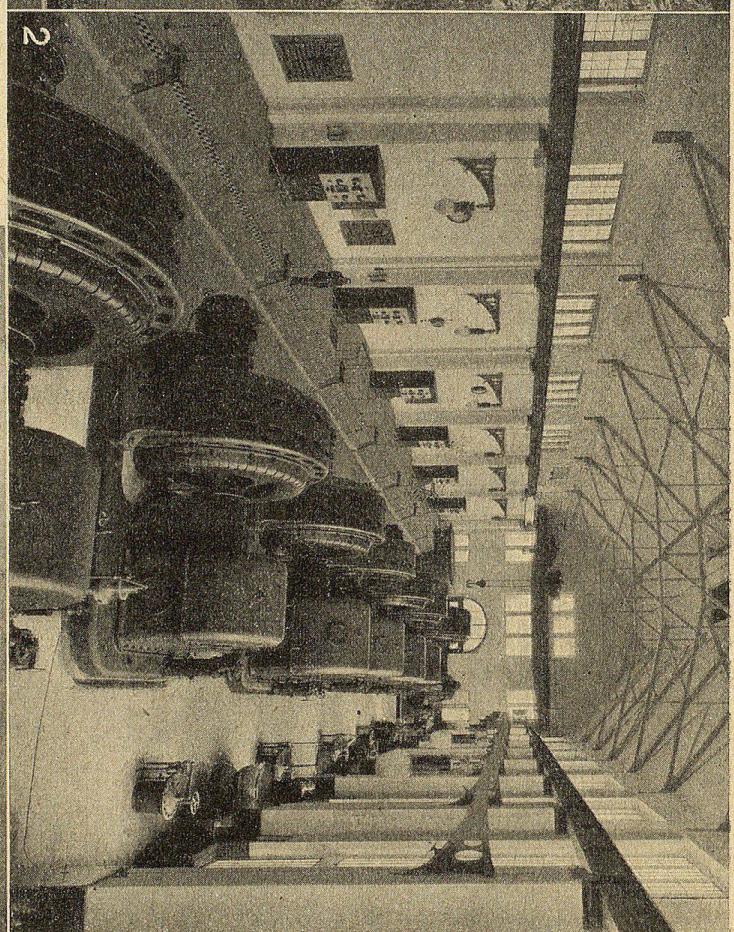
1



1



4



2

1): **Lütsche-Kraftwerk.** (Eigentümer: Nordostbahnwerke Graffenberg, Berlin.) — Nach die Staumauer, Lütschebeneentnahme. Errichtung um 15000 PS, in Betrieb gesetzt am 22. Januar 1919; im Untergrund die vier Duselstufen am Hange des Wiegels. Gesamtleistung des Werkes: 66000 PS.

2): **Lütsche-Kraftwerk.** (Eigentümer: Nordostbahn Graffenberg) — Mühlen- und der Hauptzentrale; Maschinen- gruppen von 6000 PS Leistung; rechts die Turbinen, links die elektrischen Generatoren.

3): **Kraftwerk Oder-Görschen.** (Eigentümer: Elektrizitätswerk Oder-Görschen, Oder.) — Standort in der Nähe, unmittelbar unterhalb Oder; im Vorberggrund Ginkauf in den Obernaujettental, mit Grob- verbaulage.

4): **Kraftwerk Oder-Görschen.** (Eigentümer: Elektrizitätswerk Oder-Görschen, Oder.) — Maschinenhaus mit Unterwasserkanal; rechts das Geschäft aus. Anlage in Betrieb gestellt am 20. November 1917; gegenwärtige Leistung 50000 PS, bei späterem Bauanbau 80000 PS. (Abb. zu nebenstehendem Artikel.)

hat die Melodie überragende Bedeutung, aber sie ist ein Treffer. Sie atmet bereits den sentimentalischen Geist der Romantik, wie er auch bei ihren großen Meistern zum Ausdruck kommt, jedoch ohne Neuberschwang und in fesselnder Weise: ein Meisterstückchen in Minitatur ist der ausdrucksvolle Schlussjodel. Durch seine Sodellieder hat sich namentlich auch ausgezeichnet J. h. Conrad Tobler von Lüzenberg.

Die genannten und viele andere Lieder, geboren aus dem Schwung der großen Bewegung für Gesang und Vaterland, die die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts durchzog, sie leben bekanntlich heute noch und erklingen im fröhlichen Verein bei allen möglichen Gelegenheiten. Ja die Liebe der Sänger hat sich ihnen von neuem zugewendet. Dass dies geschah, ist zu einem großen Teil das Verdienst eines Mannes, dessen Name hier noch genannt sein muss, Dr. Alfred Tobler in Heiden, der als ein treuer Hüter des kostbaren Schatzes ihm durch seine Liedersammlungen und Schriften neue Verbreitung und Ansehen geschaffen hat.

Was der Zürcher Hirzel bei dem denkwürdigen Sängerfest auf Bögelinsegg ausgesprochen, es hat sich erwähnt. An die Feiern im Appenzellerland selbst und in St. Gallen schlossen sich weitere an, die Appenzeller zogen nach dem Thurgau (Arbon 1842) und bis hinaus in deutsche Lände. Die zürcherischen Sänger veranstalteten ihrerseits Feste, andernorts folgte man nach und am 5. Juni 1842 fand in Alarau das erste eidgenössische Sängerfest statt. Der Württembergische Minister Schmidlin hatte dem ersten Fest auf Bögelinsegg beigewohnt und war so tiefgerührt, daß er gelobt haben soll, nicht zu ruhen bis auch im jahresreichen Schwaben solche Chöre entstehen. So hat denn auch, und damit wollen wir schließen, Dr. Schott, der erste Vorstand des Stuttgarter Liederfranzes, bei der Einweihung des Schiller-Denkmales in der schwäbischen Hauptstadt bekannt, daß die Entstehung dieser Chöre herzuleiten sei „von den grünen sonnigen Höhen des appenzellischen Hirtenlandes“.

Die schweizerische Wasserwirtschaft, ihre Entwicklung und Ziele.

Von Ingenieur W. Schurter, Bern.

Die Schweiz ist ein von der Natur mit Bodenschäzen nur recht spärlich bedachtes Land; sie hat die Abhängigkeit, in der sie sich infolge dieser Tatsache dem Auslande gegenüber befand, in den vergangenen Kriegsjahren zur Genüge ausgelöscht müssen. Wenn auch schon vor Ausbruch des verhängnisvollen Krieges das Bestreben vorhanden war, die Hilfsquellen unseres Landes selber in den Dienst seiner Volkswirtschaft zu stellen, so ist doch jedenfalls durch die Nöte des Weltkrieges diesem Bestreben ein bis zur höchsten Entfaltung der Kräfte sich auswirkender Impuls gegeben worden.

Unter den Hilfsquellen, die zur Erleichterung unserer Lage in Frage kamen, steht unzweifelhaft an allererster Stelle das Arbeitsvermögen unserer Bäche und Flüsse.

Der Wasser ungebändigte Kraft in sichere Bahnen zu leiten und sie sich dienstbar zu machen, war seit uralter Zeit des Menschen Wunsch. Seine Verwirklichung führt vom einfachsten Mühlerad unserer Väter zur heutigen, großen Wasserkraftanlage, von der Flößerei und Kleinschiffahrt zur modernen Großschiffahrt, in der die zweckmäßig hergerichteten Gewässer die Rolle des nimmermüden Lastträgers spielen. Und beider, der Kraftnutzung und der Schiffahrt Interessen rufen einer weiten Form unserer neuzeitlichen Wasserwirtschaft: der Ausgleichung der Abflusschwankungen unserer Flüsse durch planmäßige Regulierung der Wasserstände unserer Seen.

Wir wollen im Nachfolgenden die Ausnutzung der schweizerischen Wasserkräfte und die Flusschiffahrt einer kurzen Betrachtung unterziehen und, mit Rücksicht auf den verfügbaren Raum, die Aufgabe der

Seeregulierungen nur im Zusammenhang mit diesen beiden Fragen berühren.

Die Ausnutzung unserer Wasserkräfte.

Rechtliche Grundlagen.

Vor dem Jahre 1908 stand die Nutzarmachung der Wasserkräfte vollständig unter der Hoheit der Kantone.

Es konnte nicht ausbleiben, daß mit der fortschreitenden Entwicklung des Ausbaues unserer Gewässer ein solcher uneinheitlicher Rechtszustand, namentlich bei großzügigen Projekten, die sich auf das Gebiet mehrerer Kantone oder auf interkantonale Gewässerstrecken bezogen, nicht zu befriedigen vermochte. Ein Initiativbegehr, das im Jahre 1906 den eidgenössischen Räten eingereicht wurde, verlangte dann die Erweiterung der Bundesverfassung durch einen Artikel, der die Gesetzgebung über die Ausnutzung der Wasserkräfte und die Fortleitung und Abgabe elektrischer Energie als Bundesache erläre. Damit war der Anstoß zu einer Entwicklung gegeben, die eine unbedingte Notwendigkeit bedeutete, wenn nicht ein Naturgut, wie die Schweiz kein zweites besitzt, in manchen Fällen infolge der Unmöglichkeit seiner zweckmäßigen Nutzarmachung, für die schweizerische Volkswirtschaft auf lange Zeit hinaus brach liegen sollte. Die Bundesversammlung hat ferner 1906 den Bundesrat eingeladen, ihr Vorschläge zu den in dieser Hinsicht nötigen Verfassungsgrundlagen zu machen. In der Volksabstimmung vom 25. Oktober 1908 hat dann das Schweizer Volk den aus den hierauf gefolgten Beratungen der Bundesbehörden und eidgenössischen Räte hervorgegangenen Artikel 24^{bis} der Bundesverfassung an-

Die Abbildungen 1) bis 4) sowie 1a) wurden freundlichst von den dasselbst erwähnten Werkeigentümern, die Bilder 2a) und 3a) vom „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein“ Basel, zur Verfügung gestellt.

genommen, dessen erster Absatz lautet: „Die Nutzbarmachung der Wasserkräfte steht unter der Oberaufsicht des Bundes“, und dessen weitere Absätze bestimmen, auf welche Fragen im besondern sich die künftige Bundesgesetzgebung über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte zu erstrecken habe.

Es hat aber noch mehrerer Jahre und insbesondere der Not des großen Krieges bedurft, um die eingeschlagene Entwicklung durch die Schaffung und Annahme des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte zu krönen. Die während der Kriegsjahre stets gewachsenen Schwierigkeiten der Kohlenbeschaffung haben der Verwendung der Elektrizität überall da, wo sie in die Lücke treten konnte, sei es an Stelle der Gasbeleuchtung oder der Dampfkraftanlagen der Industrie, einen gewaltigen Impuls gegeben. Eine um so größere Bedeutung kam deshalb auch der einheitlichen rechtlichen Regelung der Ausnützung dieser nationalen Hilfsquelle zu. Am 22. Dezember 1916 ist von der Bundesversammlung das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte angenommen worden, und am 1. Januar 1918 ist es in Kraft getreten.

Die Entwicklung der modernen, schweizerischen Wasserkraftnutzung.

Die Geschichte der modernen Wasserkraftnutzung entrollt vor uns das Bild einer fast heispiellosen, gewaltigen Entwicklung innerhalb kurzer Zeit: die Bedeutung, die heute der Nutzbarmachung der „weißen Kohle“ in der Volkswirtschaft jedes Landes zutrommt, läßt jedenfalls nicht vermuten, daß dieser Zweig der Ingenieurkunst kaum ein halbes Menschenalter an Jahren zählt!

Für diese Entwicklung hat die Erkenntnis der vielseitiger Verwendbarkeit der wunderbaren Naturkraft „Elektrizität“ bahnbrechend gewirkt. Hierher gehört die im Jahre 1879 durch den Amerikaner Edison erfundene elektrische Glühlampe; ferner der im Jahre 1891, anlässlich einer Elektrizitätsausstellung in Frankfurt am Main, unternommene erste große Versuch elektrischer Kraftübertragung. Dieser Versuch wurde, zusammen mit einer deutschen Firma, durchgeführt von einer unserer führenden schweizerischen Elektrizitätsfirmen, der Maschinenfabrik Oerlikon, und rückte mit der erfolgreichen Übertragung einer Leistung von 180 bis 200 Pferdestärken auf 175 Kilometer Entfernung neue Möglichkeiten in den Bereich der Wirklichkeit. War doch damit der Beweis erbracht, daß die Elektrizität auch große Entfernungen zwischen Energiequelle und Verbrauchsort zu überbrücken vermag; die Kraftübertragung eröffnete ungeahnte Aussichten, die seither Wirklichkeit geworden sind.

Zu den ersten bedeutenderen Elektrizitätswerken in der Schweiz zählen die Anlagen von Le Dan (Orbe, Kt. Waadt), Schaffhausen (Rhein), und La Goule (Doubs, Kt. Bern). Sie wurden erbaut in den Jahren 1889, 1890 und 1894 und besaßen damals je 1500 Pferdestärken (PS) Leistung. Weitere, und namentlich größere folgten; wir nennen nur einige wenige unter ihnen:

Elektrizitätswerk:	Ausgenützter Fluß:	Kanton:	Gr. baut im Jahre	Damalige Leistung in Pferdestärken (=PS)
Wynau	Aare	Bern	1895	4000
Chèvres	Rhone	Genf	1896*)	6000
Spiez	Rander	Bern	1899	4100
Kubel	{ Sitter und Urnäsch	Appenzell u. St. Gallen	1900	2000
Hagneck	Aare	Bern	1900	7030
Beznau	Aare	Aargau	1902	8000
Gauterive	Saane	Freiburg	1902	11100
Engelberg- Obermatt	Engelberger Aa	Unterwald.	1905	10950
Brusio-Campo- cologno	{ Poschiavino	Graubünd.	1907*)	35000
Böntsch-Netstal	{ Böntsch	Glarus	1908*)	18000
			(*) heute erweitert auf 66'000 PS)	

Unsere Flüsse weisen bekanntlich im Laufe jeden Jahres eine recht ungleichmäßige Wasserführung auf.

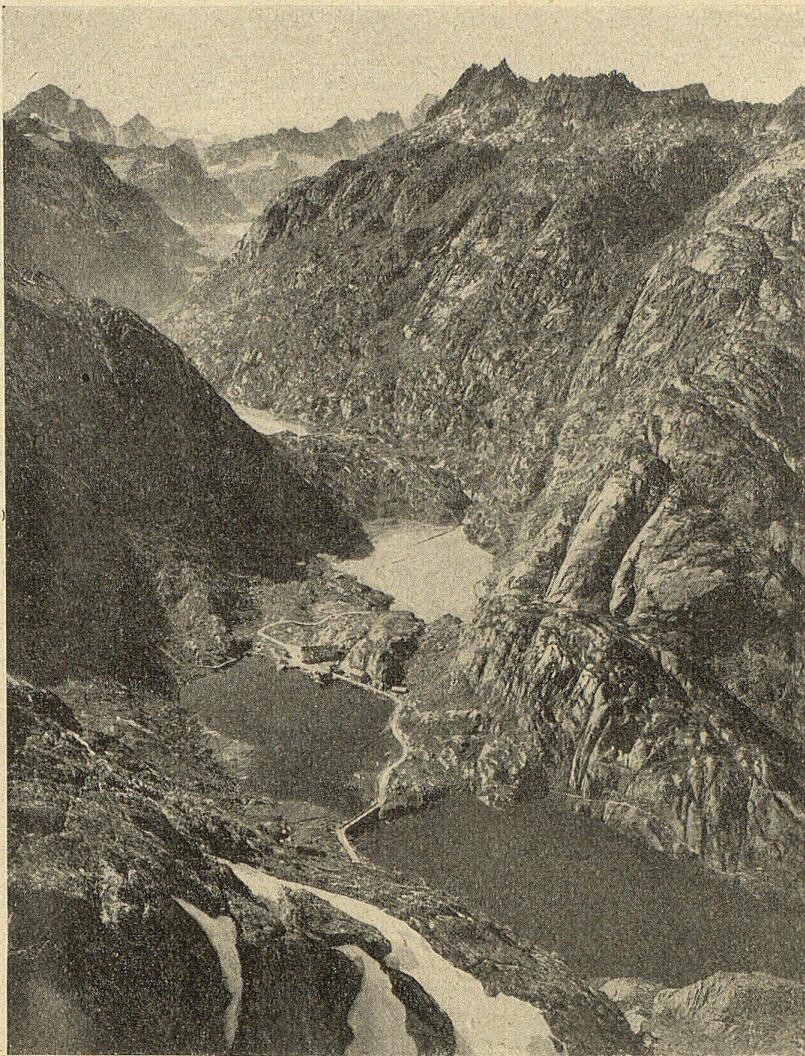
Der während der Anfänge der modernen Wasser- kraftnutzung noch ziemlich geringe Bedarf an elektrischer Energie brachte es daher in durchaus natürlicher Weise mit sich, daß die ersten Kraftwerke in der Regel nur zum Zwecke der Ausnützung der geringsten, oder einer nur um Weniges höheren Wasser- führung des fraglichen Gewässers gebaut wurden. Die ständig zunehmende Verwendung der Elektrizität nötigte aber bald dazu, auch Wassermengen zur Ausnützung heranzuziehen, die erheblich über den minimalen lagen. Der durch die neuen Aufgaben auf die Maschinen-technik ausgeübte Ansporn führte zur Ausbildung immer vollkommenerer Turbinen und elektrischer Maschinen, so daß es möglich wurde, den vermehrten Ansprüchen der Stromverbraucher gleichzeitig durch Vergrößerung der ausgenützten Wassermengen und der Gefälle zu genügen. Aus dieser Entwicklung wurden unsere modernsten Werke geboren: die Hochdruckanlagen einerseits, die im allgemeinen nicht sehr große Wassermengen, dafür aber sehr hohe Gefälle ausnützen (vergl. Abbildung 1: Böntschwerk; Druckhöhe rund 340 m); die Niederdruckanlagen anderseits, die bei niedrigem Gefälle sehr große Wassermengen in ihren Maschinen verwerten. Zu diesen letztern zählen unter anderen die großen Werke an Rhein und Aare. Unter den Hochdruckanlagen möchten wir auch das im Jahre 1910 dem Betrieb übergebene Albulawerk der Stadt Zürich erwähnen, das mit seiner Übertragung einer Leistung von etwa 24'000 Pferdestärken von Sils (bei Thusis, Graubünden) nach Zürich, d. h. über eine Entfernung von rund 135 Kilometern, eines der ersten und glänzendsten großen Beispiele der elektrischen Kraftübertragung geschaffen hat. Einen Begriff von den heutigen Mitteln der Technik der Wasserkraftausnützung gibt auch die Zentrale Fully (Kt. Wallis), die ein Gefälle von rund 1650 Metern in einer Stufe nutzbar macht; anderseits besitzen die Turbinen des Mühlbergwerkes (Aare, Kt. Bern) ein Schluckvermögen von 40, diejenigen des Eglisauwerkes ein solches von 50 bis 60 Kubikmetern Wasser pro Sekunde (1 Kubikmeter = 1000 Liter!).

Der steigende Elektrizitätsverbrauch und die durch ihn bedingte Ausnützung größerer Wassermengen

riesen bald einer für Energie- erzeuger und -Verbraucher gleich unange- nehmen Erschei- nung: dem durch den niedrigen Wasserstand unserer Flüsse wäh- rend der Winter- zeit verursachten Strommangel. Das Kraftange- bot unserer Ge- wässer (d. h. die Energiemenge, die sie zu einer bestimmten Jah- reszeit bei Aus- nützung ihrer Wasserführung zu liefern ver- mögen) ist im all- gemeinen dann am größten, wenn der Ener- giebedarf am kleinsten ist, also im Sommer; es ist am kleinsten im Win- ter, wenn unser Energiebedarf am größten ist. Diese winterliche „Wasserflemme“ zu überwinden, gibt es, wenn man nicht zu einer Dampf- reserveanlage greifen will, nur

ein Mittel: die Ausgleichung der Wasserführung durch Schaffung von Vorratsbecken, denen zu Zeiten des natürlichen Wassermangels ein Zuschuß ent- nommen werden kann. Bei Großkraftanlagen mit Dauerbetrieb, die im Sommer zur Deckung des Energiebedarfes bereits erheblich größere Wasser- mengen benötigen, als jene, die ihnen im Winter zur Verfügung stehen, muß zur Schaffung bedeutender Stauteen, die den ganzen Winterfehlbetrag zu decken vermögen, geschritten werden. Solche Stauteen nennt man Jahresausgleichsbecken, denn sie ermöglichen durch Aufspeicherung (auch „Akkumulierung“ genannt) von überschüssigem Sommerwasser eine das ganze Jahr hindurch gleichbleibende Energie- erzeugung.

Ein Blick auf unsere oben gegebene Übersicht der ersten wichtigeren Kraftwerke zeigt die hier ange- deutete Entwicklung überraschend gut. Von den dort genannten Anlagen besitzen nur die beiden letzte-



Niederblick von Nügeligrätli auf die Grimselseen, das Hospiz und das Ober-Amtal, die zusammen in einen großen Stausee für die Hasle-Kraftwerke bei Innertkirchen umgewandelt werden sollen.

nannten, Brusio- Campocologno und das Lötsch- werk, wirklich große Staubecken (Buschlav-, bzw. Klöntaler- see); alle früher erbaute, mit Ausnahme des Werkes von Chèvres, auf das wir noch zu spre- chen kommen, sind auf eine mehr oder weniger große, un- gleichmäßige Wasserführung angewiesen.

Wo die Erstel- lung so großer Staubecken nicht möglich ist, wie dies bei unsren Niederdruck- anlagen an Rhein und Aare zutrifft, gibt uns die elektrische

Kraftüber- tragung das Mittel in die Hand, das Ziel doch zu erreichen: Kraftwerke mit unaus- genügender Was- serführung er- gänzen wir durch elektrische Kupp- lung mit Spei- cherwerken.

Ein klassisches Beispiel einer solchen Kombination verschiedener Werke und wiederum eines der ersten in seiner Art stellt die elektrische Verbindung der, heute den Nordostschweizerischen Kraftwerken gehörenden Zentralen Beznau und Lötsch dar, zu welchen sich im Jahre 1920 auch noch das Kraftwerk Eglisau gesellt hat. Das heute auf 15000 Pferde- kräfte erweiterte Werk Beznau verarbeitet im Sommer bis zu 350 Kubikmeter Wasser pro Sekunde, im Winter stellt ihm die Aare zeitweise aber nur 160 Kubikmeter zur Verfügung; die Turbinen des Eglisauerwerkes verwandeln im Sommer das Ar- beitsvermögen von ebenfalls etwa 350 Kubikmetern Wasser pro Sekunde in elektrische Energie (38200 Pferdestärken schweizerischer Kraftanteil, ein kleiner Rest gehört Baden), im Winter dagegen sinkt die Wasserführung des Rheines oft auf 160 bis 180 Kubikmeter pro Sekunde. Hier wird nun das Lötsch- werk zum Helfer in der Not. Seine im Sommer, bei

reduziertem Betrieb der Maschinenanlage ausgefüllte Vorratskammer, der Klöntalersee mit seinen rund fünfzig Millionen Kubikmetern Stauinhalt (das ist etwa sechsmal so viel als der Stauraum des projektierten Lanksees) erzeugt die den andern Werken während des Winters fehlende Kraft. Im Vollbetrieb erfüllt das Brummen der mächtigen Maschinen da den Maschinensaal (vergl. Abb. 2), vermögen sie heute doch, nachdem das Werk mehrmals erweitert worden ist, 66'000 Pferdekäfte herzugeben! (Eine Pferdekraft ist gleich der Arbeit, die geleistet werden muß, um ein Gewicht von 75 Kilogramm in einer Sekunde einen Meter hoch zu heben. Ein Urteil gibt auch das folgende Beispiel: ein gut trainierter Bergsteiger von 75 Kilogramm Körpergewicht, der in einer Stunde 450 Meter hoch steigt, leistet während dieser Zeit nur eine achteils Pferdestärke!)

Die in den letzten Jahren während der Wintermonate stets notwendig gewordenen Einschränkungen des Energieverbrauches haben so recht gezeigt, wie sehr wir zur Ergänzung unserer zahlreichen, unausgeglichenen Kraftanlagen großer Speicherwerke bedürfen.

Verschiedene Gesellschaften, die sich, großenteils unter namhafter Beteiligung der Kantone, im Laufe der Zeit in einzelnen Teilen der Eidgenossenschaft gebildet haben, verfolgen denn auch heute hauptsächlich die Verwirklichung solcher Projekte. So bauen gegenwärtig die Nordostschweizerischen Kraftwerke, an denen die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, Thurgau, Glarus und Zug beteiligt sind, zusammen mit der Stadt Zürich das Wäggitalwerk (Kanton Schwyz), das einen Stausee von annähernd 140 Millionen Kubikmetern Stauinhalt und ein gesamtes Gefälle von rund 450 m besitzen wird. Die landwirtschaftliche Bevölkerung, die durch diesen See von ihrem Boden verdrängt wird, kann zum allergrößten Teile auf neuen Heimwesen in dem heute nicht voll bewirtschafteten Ufergebiet angesiedelt werden und dadurch in ihrem Tale verbleiben.

Die bernischen Kraftwerke anderseits bereiten den Bau der Oberhasliwerke vor, die mit 84 Millionen Kubikmetern Stauvolumen und einem Gesamtgefälle Grimsel-Innertkirchen von 1250 Metern zu den großartigsten Hochdruckanlagen zählen, die wir in der Schweiz überhaupt erststellen können. Ihr Grimselstaubekken, zu dessen Errichtung der Bau einer etwa neunzig Meter hohen Staumauer nötig ist, wird bis an den Fuß des Unteraargletschers hinaufreichen und, wie der aufzustauende Gelmersee, infolge seiner Höhenlage den großen Vorteil besitzen, nur unproduktives Land unter Wasser zu setzen.

Eine der schönsten Anwendungen unserer Wasserkräfte bildet der elektrische Betrieb unserer Bahnen. Die Kriegsjahre haben so recht gezeigt, was Unabhängigkeit vom Auslande in diesem besonderen Gebiete wert ist. Der Leser findet bereits im Appenzeller Kalender für das Jahr 1922 einen besondern Abschnitt über die Elektrifizierung der Bundesbahnen. Wir fassen uns hier deshalb kurz. Erwähnt sei nur, daß, weil der Kraftbedarf der Bahnen das ganze

Jahr hindurch so ziemlich der gleiche ist, zu ihrem Betriebe Kraftwerke benötigt werden, die eine entsprechend gleichmäßige Energieerzeugung aufweisen. Diesem Grundsatz entsprechen die Kraftanlagen der Bundesbahnen: Für die Gotthardlinie und ihre Ausläufer nach Norden sind das Ritomwerk mit 26 Millionen m³ Stauraum und das nicht ausgeglichene Werk Amsieg an der Reuss bestimmt, die in Kombination arbeiten werden. (Amsieg kommt 1922 in Betrieb.) Im Kanton Wallis ist zum Zwecke der Elektrifizierung des ersten Kreises der Bundesbahnen das Kraftwerk Barberine im Bau, das über eine Akkumulation von 36 Millionen m³ verfügt und mit dem projektierten Werk Vernayaz zusammenarbeiten wird.

Einen gedrängten Überblick über die bedeutendsten unter den neueren in Betrieb gesetzten, sowie über die wichtigsten im Bau begriffenen Anlagen der Schweiz gibt die folgende Zusammenstellung:

Name und Art des Kraftwerkes:	Leistung bei Vollausbau in Pferdestärken:	Betriebs-eröffnung:	Bemerkungen:
Oltén-Gösgen (Niederdruckwerk)	80'000 1)	Nov. 1917	1) Gegenwärtig erst 50'000 PS in Betrieb
Ritom (Hochdruck-Akkumulierwerk der S. B. B.)	72'000 2)	Sept. 1920	2) Gegenwärtig erst 48'000 PS in Betrieb.
Lötsch (Hochdruck-Akkumulierwerk)	66'000 3)	Juni 1908 3)	Voll ausgebaut.
Mühlberg (Niederdruck-Akkumulierwerk)	64'800 4)	Okt. 1920	4) Gegenwärtig erst 48'800 PS in Betrieb.
Bietsch (Et. Tessin) (Hochdruckwerk)	55'000 5)	Juni 1911 5)	Voll ausgebaut.
Rhônewerk Chippis (Et. Wallis) (Niederdruckwerk)	52'200 6)	1911 6)	Reines Winterwerk.
Wäggitalwerk (Hochdruckanlage mit Akku-mulierung)	140'000 7)		Im Bau begriffen.
Amsieg (Hochdruckwerk der S. B. B.)	85'800	" "	"
Barberine (Hochdruck-anlage der S. B. B. mit Akkumulierung)	68'000	" "	"
Oberhasliwerke (Hochdruckanlagen mit Akkumulierung)	rd. 200'000		Bauausführung in Aussicht genommen.

In neuester Zeit ist, zur weiteren Vervollkommenung der rationellen Verteilung und Verwendung der erzeugten elektrischen Energie von einer Reihe schweizerischer Gesellschaften und Gemeinwesen, worunter auch die bereits erwähnten, die "Schweizerische Kraftübertragungsgesellschaft A.-G.", Bern, gegründet worden, welche wie die etwas später entstandene "Société anonyme l'Energie électrique de l'Ouest suisse", sich zum Ziele setzt, durch Verbindung der verschiedenen Leitungsnetze unter einander das Produkt des Arbeitsvermögens unserer Gewässer je nach seiner Natur an den passenden Verbrauchsort zu übertragen und auf diese Weise möglichst vollständig auszunützen.

Als Bindeglied, das uns von den Wasserkraftanlagen zum Kapitel der Flussfahrt hinüberleitet, seien noch kurz die Seeregulierungen erwähnt. Sie dienen durch Verbesserung des natürlichen Abflußvorganges unserer Gewässer in gleicher Weise der rationellen Erzeugung elektrischer Energie und den Bedürfnissen der Flussfahrt. Unsere

Seen stellen, auch bei nur geringen zulässigen Wasserstandsschwankungen, vermöge ihrer großen Oberfläche wertvolle Speicherbeden dar (das Ausgleichsvermögen des Genfersees kommt z. B. dem erwähnten Kraftwerk Chèvres zugute). Gleichzeitig vermindern sie bei zweitmäigiger Regulierung durch Zurückhaltung der Hochwasser für die seeabwärts gelegenen Gebiete die Hochwassergefahr. Durch Hebung der Wasserstände unserer Flüsse bei Niederwasserzeit verlängern sie die jährliche Dauer der Schiffbarkeit.

Die Flusschiffahrt.

Rhein, Rhone, Tessin und Inn! Vier Ströme enteilen unsren Grenzen, in allen vier Himmelsrichtungen dem Meere zu. Vier Meere werden von den Schweizeralpen gespiesen, keines aber von ihnen bespült unser Land.

Wie viel exträglicher wäre unsere Lage im Weltkriege gewesen, wenn die Schweiz, das Binnenland, auch nur wenige Kilometer Meerestüste mit eigenem Hafen besäße!

Eine leistungsfähige, den Zufälligkeiten weniger ausgesetzte Verbindung mit dem Meere zu schaffen, dazu sind Wasserstraßen, und namentlich internationale Wasserstraßen, weit mehr geeignet und berufen, als die Eisenbahnen, die immer der Höhe bestimmter, interessanter Staaten unterstehen.

Zwei verschiedene Probleme haben die schweizerischen Flusschiffahrtsbestrebungen zu lösen; das erste liegt auf internationalem Gebiet, es ist die Sicherung des wirklich einwandfreien Zuganges von unsren Grenzen zum Meer; das zweite auf nationalem Boden: der Ausbau des schweizerischen Binnenschiffahrtsnetzes. Die nationale Aufgabe kann nicht einwandfrei gelöst werden, bevor die internationale befriedigend für uns geregelt ist: So wenig wir die oberen Stockwerke eines Hauses bauen können, bevor seine Grundmauern aufgeführt sind, so wenig ist an den erfolgreichen Ausbau unserer Binnenwasserstraßen zu denken, solange nicht für einen leistungsfähigen, ungehinderten Anschluß dieser Wasserstraßen an das Weltmeer alle Gewähr gegeben ist.

An diesem jetztgenannten Punkte haben wir also das Problem zu fassen, er entscheidet über alles Weitere.

Rechtliche Grundlagen unserer Ansprüche auf Zugang zum Meere.

Als Wasserwege für die Verbindung der Schweiz mit dem Meere kommen nur der Rhein, die Rhone und der Tessin in Betracht. Die Rechtsverhältnisse, denen diese drei Ströme unterstehen, sind verschiedener Art.

1. Der Rhein. Der erste Pariser Frieden vom 30. Mai 1814, sowie die Wiener Schlüsse vom 9. Juni 1815 haben den völkerrechtlichen Grundsatz aufgestellt, daß die Schiffahrt auf Flüssen, die verschiedene Staatsgebiete berühren, für jedermann frei sei. Dieses Prinzip der Internationalität ist für den Rhein und den Po ausdrücklich festgesetzt worden. Die „revidierte Rheinschiffahrtsakte“ vom 17. Oktober 1868 bestimmt ferner für den Rhein insbesondere:

„Die Schiffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, so wohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waren und Personen gestattet sein.“

„Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hindernis, welcher Art es auch sein mag, der freien Schiffahrt entgegengesetzt werden.“

Der Friedensvertrag von Versailles, vom 28. Juni 1919, hat, auf die energischen Bemühungen des Bundesrates hin, der Schweiz Sitz und Stimme in der Zentralkommission für Rheinschiffahrt gebracht, indem ihr zwei Vertreter in dieser Kommission eingeräumt wurden.

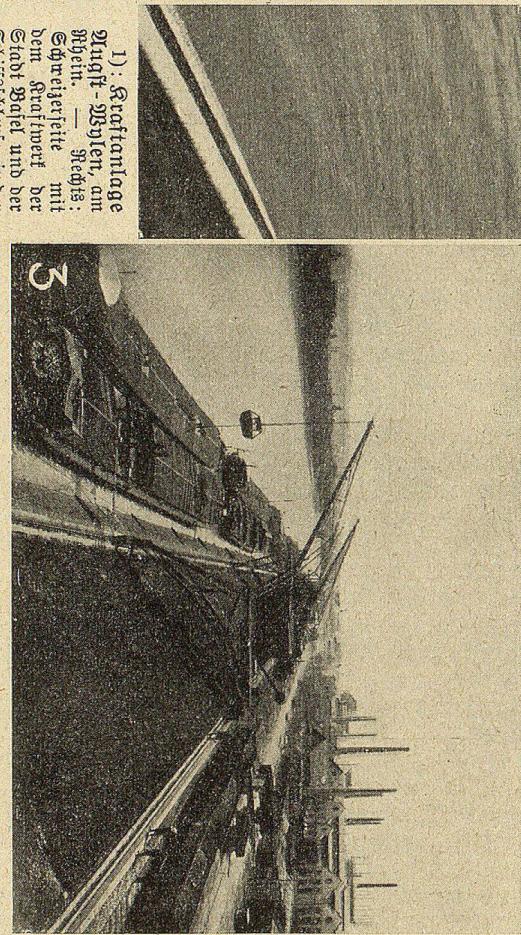
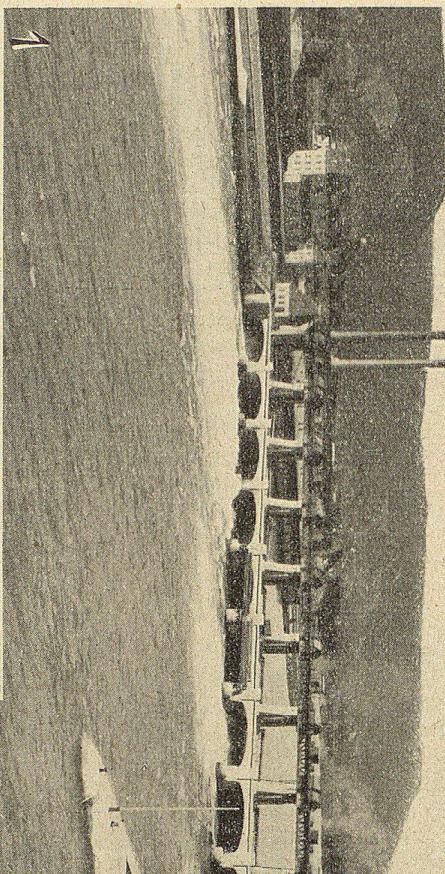
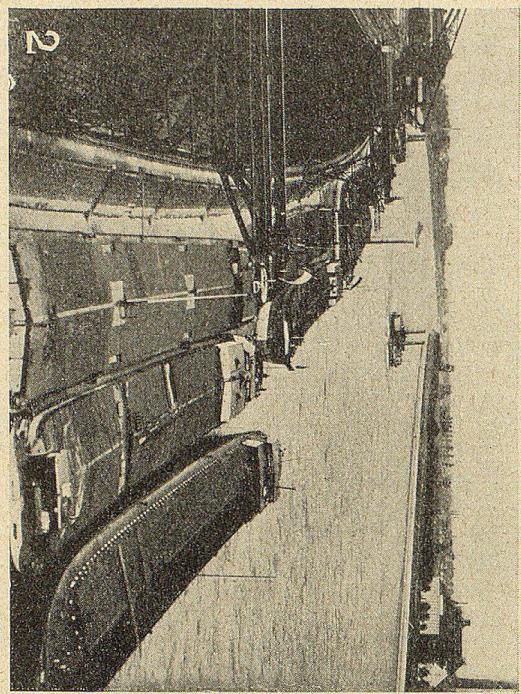
2. Die Rhone. Da die Rhone in ihrem natürlichen schiffbaren, mittleren und unteren Lauf kein internationales Gewässer ist, sind für die Verwirklichung einer Verbindung der Schweiz mit dem mitteländischen Meere durch diesen Strom besondere Verhandlungen mit Frankreich nötig.

3. Tessin-Bo. Der von Natur schiffbaren Wasserstraße vom Längensee nach dem adriatischen Meere kommt ebenfalls internationaler Charakter zu.

Die technische Seite der schweizerischen Flusschiffahrtsbestrebungen.

1. Der Anschluß ans Meer.

Es war im Jahre 1902, als Nationalrat Gelpke in einer Broschüre, betitelt: „Die Ausdehnung der Großschiffahrt auf dem Rheine von Straßburg bis Basel“, die Ansicht vertrat, daß der Rhein unterhalb Basel bereits in seinem natürlichen Zustande, ähnlich wie unterhalb Straßburg, eine für die Großschiffahrt geeignete Wasserstraße sei. Dem unermüdlichen Wirken Gelpkes ist es zu verdanken, daß in den Jahren 1903 und 1904 deutsche Reedereien für die Ausführung der ersten Versuchsfahrten gewonnen werden konnten. Mit Weitblick hatte mittlerweile auch die Basler Regierung die Wichtigkeit der Rheinschiffahrt für Basel und die ganze Schweiz erkannt; sie bekundete ihr Interesse daran durch eine erste Subvention für den Bau des Basler Rheinhafens St. Johann und für die Ausführung von Probefahrten auf der Strecke Straßburg-Basel. Um die Durchführung solcher Probefahrten hat sich der am 3. Dezember 1904 in Basel gegründete „Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein“ besonders verdient gemacht. Der zunehmende Verkehr verlangte bald die Erweiterung der provisorischen Landungs- und Umschlagseinrichtungen; daraus entstand der, aus unsren Bildern ersichtliche, bereits genannte „Rheinhafen“ St. Johann, der nicht aus einem eigentlichen Hafenbecken, sondern aus einem Umladequai besteht. Diese Quaienlage erhielt nach und nach eine Länge von rund 600 Metern und wurde mit sieben fahrbaren Kranen und einer Werfthalle ausgerüstet. An die Schiffahrtssubventionen Basels und an die auf 305.000 Fr. veranschlagten Hafenbauten und Rheinuferkorrekturen leistete die Erdgenossenschaft einen Beitrag von 190.000 Franken.



Der schöne Erfolg, der Basels Bestrebungen beschieden war, zeigt sich weiter darin, daß der stetig zunehmende Rheinverkehr in den darauffolgenden Jahren die Erweiterung der, den Hafen bedienenden, Gleiseanlagen erforderte. An diese Bauten und weitere Schiffahrtssubventionen gewährte der Bund im Jahre 1910 wiederum einen Beitrag von 296,000 Franken, gleich der Hälfte der Kosten.

Der Rhein bewältigte bereits in seinem unregulierten Zustande (das halte der Ueber fest!) den folgenden Verkehr:

Güterumschlag in Basel:

Beförderte Güter in Tonnen (1 Tonne = 1000 kg):

Jahr:	In der Bergfahrt: (Einfuhr)	In der Talfahrt: (Ausfuhr)	Zusammen:
1905	2028	1121	3149
1906	2722	740	3462
1907	2750	1084	3834
1908	13877	1600	15477
1909	35634	5185	40819
1910	48561	16139	64700
1911	27654	8080	35734
1912	47149	24051	71200
1913	62376	34277	96653
1914	61527	28492	90019

Der Kriegsausbruch machte am 1. August 1914 dieser verheizungsvollen Entwicklung ein jähes Ende; der Jahresverkehr hätte sonst wahrscheinlich die Ziffer von 120,000 bis 130,000 Tonnen erreicht. Den Beweis hat der Rhein aber mit diesem Verkehr erbracht, daß er bereits im natürlichen Zustande seines Bettes unterhalb Basel eine brauchbare Großschiffahrtsstraße ist; wie viel mehr sollte sich seine Leistungsfähigkeit nicht noch durch Regulierung seines Bettes steigern lassen, wie dies früher schon und auch heute noch von der Schweiz gefordert wird!

Für den Wassertransport kommen vor allem Massengüter in Betracht, die in bedeutenden Mengen in entsprechend großen Schiffsräumen untergebracht und ohne das Erfordernis einer sorgfältigen Behandlung mit Kranen und andern modernen Fördereinrichtungen vom Schiff zur Bahn und umgekehrt (oder auf große Lagerplätze) umgeladen werden können (vergl. Abbildungen des Basler Hafens). Zu diesen Gütern zählen, mit andern, für unsere Einfuhr namentlich Kohle und Getreide, Phosphate für landwirtschaftliche Zwecke (Kunstdünger), Rohmetalle und Holz, für die Ausfuhr kommen in Betracht kondensierte Milch, Asphaltprodukte, Zement und verschiedene andere Erzeugnisse unserer Industrie.

Im Jahre 1913 ergab die Rheinschiffahrt für den durch sie bewältigten Güterverkehr von und nach der Schweiz eine Frachtersparnis gegenüber dem Eisenbahntransport von Fr. 268,800, wovon Fr. 113,500 auf die Einfuhr, Fr. 155,300 auf die Ausfuhr entfallen.

Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, daß die Verbilligung der Einfuhrfrachten auch eine solche der Kosten der Lebenshaltung in der Schweiz mit sich bringt, während anderseits die geringern Transportkosten für die Ausfuhr die Konkurrenzfähigkeit

unserer, heute schwer unter den außerordentlichen Verhältnissen leidenden Exportindustrie gegenüber dem Auslande stärken werden.

Der Friedensschluß hat das Projekt eines elsässischen Rheinseitenkanals von Hüningen nach Straßburg, der gleichzeitig der Wasserstraßenausnutzung und der Schiffahrt dienen soll, auf den Plan gebracht. Ein solcher Kanal vermag der Schiffahrt nicht jene Freiheit des Verkehrs und jene, sozusagen ungehemmten Entwicklungsmöglichkeiten in der Zukunft zu bieten, wie sie der von Stauwehrbauten freigehaltene, zweckentsprechend regulierte*) Rhein erschließen wird.

Das Ziel der schweizerischen Bestrebungen läßt sich in technischer Hinsicht dahin zusammenfassen, daß der Rhein zwischen Straßburg und Basel bei einer jährlichen Schiffahrtsdauer von 300 bis 320 Tagen für eine Wassertiefe von mindestens zwei Metern und damit für die Befahrung mit Rähnen bis zu 2000 Tonnen Nutzladung reguliert werden soll.

Im Vertrauen auf die Zukunft hat Basel in den letzten Jahren den Bau eines großen, eigentlichen Hafenbeckens auf dem rechten Rheinufer bei Klein-Hüningen ausführen lassen, das, nach Bedürfnis erweiterungsfähig, bei voller Ausrüstung mit den nötigen Umschlagseinrichtungen (Kranen *et c.*) einem Jahresverkehr von rund einer Million Tonnen genügen dürfte. Der Basler Unternehmungsgeist hat sich jerner in der Gründung der "Schweizerischen Schleppschiffahrtsgenossenschaft" betätigt, welche mit eigenem Schiffspark den Rhein besäuft.

Möchte der, der ganzen Schweizerische dienende Wagemut Basels die Unterstützung des ganzen Schweizervolkes finden, deren er so würdig ist!

Die Rhone ist bereits heute, teils natürlich, teils infolge besonderer Maßnahmen, schiffbar vom Meere bis Seyssel, einer kleineren französischen Stadt, die etwa 35 km unterhalb der Schweizergrenze liegt. Von dort bis zum Genfersee ist ihre Schiffbarmachung infolge des starken Gefälles und des schluchtartigen Charakters ihres Laufes nur unter gleichzeitiger Errichtung von hohen Stauwehren und Schleusenanlagen möglich, weshalb Frankreich für die auf seinem Gebiete gelegene Strecke große Projekte für Kraftgewinnung aufgestellt hat.

Für beide Länder ist die befriedigende Lösung dieser Frage wichtig, soll sie doch, soweit sie uns Schweizer betrifft, nicht nur unsere, und namentlich der Genfer Verbindung mit dem mittelländischen Meere verwirken, sondern auch der künftigen Binnenwasserstraße Genfersee—Neuenburgersee—Aare—Rhein, zusammen mit der Rheinschiffahrt, die nötigen Lebensbedingungen schaffen.

Über die Wasserstraße Langensee—Tessin—Po—adriatisches Meer ist zu sagen, daß die Projekte für ihren Ausbau noch nicht endgültig festgelegt sind. Sie wird vom schweizerischen Stand-

*) Die von der Schweiz vorgeschlagene sog. „Niederwasser-Regulierung“ saßt durch zweckmäßige Ausgestaltung der Stromrinne das Niederwasser zusammen, so daß auch bei Niederwasser die für die Schiffahrt nötige Wassertiefe vorhanden ist.

punkte aus nicht nur berufen sein, dem Tessin und der übrigen Schweiz einen direkten Wasserweg zur Adria zu geben, sondern auch der Gotthard- und Simplonlinie weitere Gütermengen aus dem Süden und Orient zuzuführen.

2. Die schweizerischen Schiffsahrtsstraßen.

Seit anderthalb Jahrzehnten wirken die schweizerischen Schiffsahrtsverbände für die Idee des Ausbaues unserer Binnenwasserstraßen. In diese Tätigkeit teilen sich der „Verein für die Schifffahrt auf dem Oberhein“, Basel, und der „Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee“, St. Gallen; ferner die „Association pour la Navigation du Rhône au Rhin“, Genf, mit ihren Sektionen, zusammen mit dem „Syndicat pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin“, und schließlich der „Schweizerische Wasserwirtschaftsverband“, Zürich, dessen über die ganze Schweiz verteilte Sektionen sich ebenso intensiv auch mit der Förderung der Ausnutzung unserer Wasserkräfte befassen.

Als künftige Binnenschiffsahrtsstraßen kommen in Frage: der Rhein von Basel bis zum Bodensee und Sankt Margrethen;

die Aare von Koblenz bis in den Bielersee, mit Verbindung durch den Neuenburgersee und den zu erbauenden Kanal von Entreroche nach dem Genfersee, wodurch die transhelvetische Rhone-Rhein-Verbindung verwirklicht wird;

die Limmat von der Aare bis nach Zürich, und die Linth bis zum Wallensee;

die Glatt bis in den Greifensee;

die Reuss von der Aare bis zum Zuger- und Vierwaldstättersee und endlich

die Aare vom Bielersee bis Bern, in späterer Zukunft vielleicht bis hinauf in den Thunersee.

Während der Rhein unterhalb Basel durch Regulierung seines Bettes, also ohne irgendwelche Errichtung von Stauwehren und Schleusen auf einen sehr hohen Grad der Schifffbarkeit gebracht werden kann, ist dieses Vorgehen für die Strecke Basel-Bodensee nicht mehr möglich, infolge der deutlich ausgeprägten Gefällsbrüche und Stromschnellen, die in größeren Abständen den Flusslauf in Stufen unterteilen. Es ist auf dieser Strecke daher gegeben, daß Schifffahrt und Kraftnutzung neben einander bestehen.

Bon der rund 170 Kilometer langen Strecke Basel-Konstanz sind heute bereits 88 Kilometer, d. h. die Hälfte, schiffbar; es sind die Abschnitte Basel-Kraftwerk Augst-Wylen (vergl. Abbildung 1) — Rheinfelden; ferner die Staustrecke der Kraftwerke Rheinfelden, Laufenburg und Eglisau; auf der natürlich schiffbaren Rheinstrecke Schaffhausen-Konstanz besteht seit Jahrzehnten ein regelmässiger Dampferverkehr. Die fehlenden Zwischenstücke werden durch die Staustufen von künftigen Kraftwerksbauten schiffbar gemacht, über deren teilweise Konzessionierung gegenwärtig Verhandlungen mit Baden geführt werden. Bei allen Stauwehren sind Schleusen

vorgesehen, die den künftigen Schleppzügen den Durchlaß gestatten werden.

An der Aare und ihrer Verbindung mit dem Genfersee ist schon heute die ungefähr 90 km lange Teilstrecke Solothurn-Grandson natürlich schiffbar. Unterhalb Solothurn wird sie in ähnlicher Weise schiffbar gemacht werden, wie dies oben für die Rheinstrecke Basel-Bodensee dargelegt ist. Zur Verbindung von Neuenburger- und Genfersee wird die Errichtung eines Kanals von Grandson über Entreroche nach Morges vorgeschlagen.

Der Anschluß unserer Städte Zürich und Bern an die transhelvetische Rhone-Rhein-Wasserstraße wird noch die Lösung manch schwierigen Problems erfordern. Für Zürich kommt übrigens neben dem Anschluß durch die Limmat an die Aare auch die direkte Verbindung mit dem Rhein durch das Glatatal in die Wahl.

Für den Ausbau unserer Binnenschiffsahrtsstraßen wird in der Hauptsache wohl der 1000- bis 1200-Tonnen-Kahn maßgebend sein. Von der Größe dieser Kähne gibt die Tatsache, daß sie die Ladung von hundert bis hundertundzwanzig normalen Eisenbahngüterwagen zu fassen vermögen, wohl den besten Begriff. —

Schifffahrt und Eisenbahnen ergänzen sich im gebirgigen Schweizerlande; da, wo die Wasserstraße nicht hingelangen kann, übernimmt das weitverzweigte Eisenbahnnetz ihre Aufgabe. Bereits beherrscht der Bund unser Eisenbahnwesen. Soll dieses mit der Schifffahrt künftig fruchtbar zusammenarbeiten können, so muß die Eidgenossenschaft auch die erforderlichen Kompetenzen zur gesetzlichen Regelung der Binnenschifffahrt besitzen. Im Jahre 1918 ist daher in Voraussicht der kommenden, großen Aufgaben der Artikel 24^{ter} in die Bundesverfassung aufgenommen worden, welcher lautet: „Die Gesetzgebung über die Schifffahrt ist Bundesache.“

So gerüstet sehn wir der Zukunft entgegen. In unsern Flusschiffsahrtsbestrebungen, und im Besonderen im Verlangen nach freiem Zugang zum Meere, steckt ein großes Stück altschweizerischen Dranges nach Freiheit und Unabhängigkeit. „Nid lugg la g'wünnt!“, sagt ein Schweizerwort.

* * *

Wir haben im Vorstehenden einen kurzen Überblick über den Werdegang unserer Wasserwirtschaft gegeben. Nur aus der Kenntnis dieser Entwicklung heraus ist es möglich, die Begleitung für die Zukunft zu gewinnen, die Ziele klar ins Auge zu fassen, denen wir zuzustreben haben.

Selbstzweck dürfen und wollen unsere wasserwirtschaftlichen Bestrebungen nicht sein; durch einheitliches Zusammenwirken aller, auf die Nutzbarmachung unserer Gewässer im weitesten Sinne des Wortes gerichteten Kräfte die Lage unserer Volkswirtschaft und damit des ganzen Landes und seiner Bewohner zu erleichtern, das ist das Ziel, das ihnen gesteckt ist.

Bern, den 30. März 1922.