

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 19 (1978)
Heft: 1

Rubrik: Landschaft im Wandel = Actualités régionales

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: 16.04.2026

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

«Neue» künstliche Bewässerung in Lavin (Unterengadin)

PETER FISCHER

«Die vordringlichste Aufgabe eines Bauern ist es, dafür zu sorgen, dass es wachsen kann»¹.

Auf Initiative der Bauern von Lavin wird das Gebiet zwischen der Aua da Lavinuoz (Bach aus dem Lavinuoz) und der Gemeindegrenze gegen Susch (mehrheitlich Pachtland) wieder bewässert. Im Herbst 1945 hatten einige Bauern die «Bewässerungsidee» mit einem aus Lavin gebürtigen Juristen – zugleich Landbesitzer im fraglichen Gebiet – diskutiert. Darauf folgte eine Versammlung der Bauern und der Landbesitzer, an der der Bau einer Bewässerungsanlage beschlossen wurde.

Im Frühling 1976 begannen die Bauern mit dem Werk. Der Sandfang bei der Wasserfassung an der Aua da Lavinuoz wurde aus Baumstämmen so aufgebaut, dass der Sand den Fang durch sein eigenes Schwergewicht verlässt. Als offene Leitung wurde eine verschüttete Wasserfuhre wieder ausgegraben, eine Gegensteigung durch einen Holzkanal auf Stelzen überwunden. Am Ende des offenen Wasserlaufes befindet sich ein zweiter Sandfang. Hier verlässt das überflüssige Wasser die Bewässerungsanlage und fliesst zum Bach zurück. Nun führt die Hauptleitung aus Metallrohren ungefähr in der Fallinie über den Sonnenhang hinunter bis an den Inn. Zu jeder Landparzelle gehört ein eigener Anschluss mit Schieber. Die bis hier beschriebene Anlage (Fassung mit Sandfang, Wasserfuhre, Sandfang 2, Hauptleitung) gehört der Gemeinschaft, die Leitungen auf den Parzellen sowie die Spritzen dagegen den einzelnen Bauern. Vorgesehen ist der gleichzeitige Betrieb von acht grossen Spritzdüsen. Die bewässerte Fläche beträgt 34 ha, später noch zusätzlich 2 ha jenseits des Inns.

Noch ist die Rechnung nicht abgeschlossen, doch dürften die Kosten der Gemeinschaftsanlage Fr. 10 000.– nicht übersteigen. Dieser Betrag wird entsprechend der bewässerten Fläche aufgeteilt.

Die Vorteile dieser Anlage, verglichen mit dem alten «Grabensystem», sind offensichtlich: Konnten früher bei unebenem Gelände nur die tiefer liegenden Teile bewässert werden, so werden mit den Spritzen alle Geländeformen erfasst; mussten früher die Bauern die Bewässerung nach genauem Turnus durchführen, so kann jetzt jeder sein Gebiet so oft bewässern, wie er will.

Die Initianten – alles Grossväter – haben ihren anfangs zweifelnden Söhnen mit

¹ Zitate eines Initianten.

diesem Werk ein Beispiel für wirksame Selbsthilfe gegeben. Mit berechtigtem Stolz wiesen die Bauern bei Inbetriebnahme darauf hin, dass gleichzeitig ein kleines Jubiläum gefeiert werde: Vor zwanzig Jahren hatte man die wieder ausgegrabene Wasserfuhre zum letzten Mal benützt. Die gesteigerten und gesicherten Heu- und Emdertträge lassen hoffen, dass das Beispiel Schule macht. «Die Hunderternoten, die ich für den Heukauf hinlegen muss, sind die Noten, denen ich am meisten nachtraue»¹. Die dünnen, braunroten Hänge vieler Unterengadiner Gemeinden lassen jedenfalls keinen Zweifel über den Sinn solcher Anlagen aufkommen. Wesentlich ist auch die mit dieser subventionslosen Selbsthilfe verbundene Stärkung des Selbstbewusstseins; sie bildet ein Element zur Sicherung einer möglichst intensiven Landwirtschaft in den Alpen².

Der Ausbau der französischen Autobahnen in der Regio

HANS-ULRICH SULSER

Nachdem das Teilstück Bartenheim–Habsheim der Autobahn A 35 lange Zeit die einzige derartige Strasse im französischen Teil der Regio darstellte, folgen sich nun die Eröffnungen von Teilstrecken in kürzeren Abständen. Es sind dies aber nicht Fortsetzungen der N–S-Linie A 35, sondern Abschnitte der Rhein–Rhône-Linie A 36, die zur Zeit vollendet werden.

Die A 36 wird nach ihrer Fertigstellung an die A 6 (Paris–Lyon) bei Beaune und an die Hafraba bei Neuenburg anschliessen und damit das deutsche Autobahnnetz durch die Burgunder Pforte mit dem Mittelmeer verbinden. Das erste Teilstück der 218 km langen Strecke wurde am 5. Februar 1974 zwischen Belfort-Sud und Montbéliard eröffnet und entlastet die zwischen diesen beiden Städten stark befahrene Hauptstrasse durch Sochaux vom Transitverkehr. Am 1. November 1976 wurde die Strecke von Belfort-Sud nach Pont-d'Aspach dem Betrieb übergeben, die mit zwei weiteren Einfahrten im Bereich von Belfort, vier Rastplätzen, der Kassierstation bei Fontaine und der Raststätte «Porte d'Alsace» bei Burnhaupt ausgestattet wurde. Die Fortsetzung nach Lutterbach, am westlichen Rand der Agglomeration von Mulhouse, folgte bereits einen Monat später, am 1. Dezember 1976. Im Jahr 1977 konnte sodann die Strecke gegen Westen verlängert werden, indem das Teilstück Montbéliard–Sechin (49 km) am 1. Juli in Betrieb genommen und damit die kurvenreiche Nationalstrasse im Tal des Doubs entlastet wurde.

¹ Zitate eines Initianten.

² Wir nehmen mit dieser Notiz zum Unterengadiner Landschaftswandel ein in unseren Publikationen zuvor angesprochenes Thema wieder auf:

Jon Nett (1971): Ein Ja zur Scholle im Unterengadin? in: *Regio Basil.* XII, S. 183–188, sowie

Jürg Rohner (1972): Studien zum Wandel von Bevölkerung und Landwirtschaft im Unterengadin. *Basler Beiträge z. Gg.*, H. 14.

Die Anschlussstrecken im Westen und im Osten der bestehenden Autobahn sind im Bau, insbesondere die Nordtangente von Mulhouse, die bis zum Frühjahr 1979 fertiggestellt werden soll und die bis zum Anschlusspunkt bei der Ile Napoléon führen wird. Die Verbindung mit der deutschen Autobahn wird mit einer neuen Brücke über den Rhein und den Grand Canal d'Alsace nördlich von Ottmarsheim erfolgen und ist für das Jahr 1980 geplant. Auf diesen Zeitpunkt hin wird auch die Verlängerung der A 35 von Habsheim zur Ile Napoléon erstellt. Ebenfalls 1980 erfolgt der Anschluss an die A 6 bei Beaune, so dass dann die ganze Strecke der A 36 lückenlos befahren werden kann.

Bau und Betrieb der A 36 sind einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung (Société de l'autoroute Paris-Lyon, SAPL) übertragen worden, die für die Benützung Gebühren erheben darf. Gebührenfrei sind jedoch die beiden Teilstücke Montbéliard-Belfort und von Lutterbach bis zum Rhein, da diese vom Staat finanziert worden sind, resp. noch werden.

Die europäische Strassenverbindung von der Nordsee zum Mittelmeer wird somit ab 1980 auf der A 36 durch die Burgunder Pforte führen. Zusammen mit dem geplanten, aber auf zunehmende Opposition stossenden Ausbau (resp. Neubau) des Rhein-Rhône-Kanals für Schiffe der Europa-Klasse wird die Fertigstellung der A 36 eine Verlagerung innereuropäischer und damit internationaler Verkehrsströme bewirken und eine starke Aufwertung der Burgunder Pforte als Verkehrsleitlinie zur Folge haben. Bisher noch nicht gelöst ist der direkte Anschluss von Basel an die französische Autobahn und an die neue Transitverbindung, die allerdings auf dem Umweg über die deutsche Autobahn über Neuenburg erreicht werden kann. Auch der neue Kanton Jura hofft auf einen Anschluss an das an seinen Grenzen vorbeiziehende Netz der europäischen Autobahnen durch die Erstellung einer Express-Strasse von Delle nach Trétudans, die später durch die «Transjurane» nach Oensingen verlängert und dort mit dem Netz der schweizerischen Autobahnen verknüpft werden soll.

ADRESSEN DER AUTOREN · ADRESSES DES AUTEURS

Dr. G. Bienz, Bruderholzallee 45, 4059 Basel · Dr. K. Bösiger, Hohe Winde-Strasse 27, 4059 Basel · U. Ettlín, Herbergsgasse 7, 4051 Basel · P. Fischer, Villa Margherita, 7524 Zuoz · Prof. Dr. W. Gallusser, Giornicostrasse 106, 4059 Basel · Dr. des. P. Gasche, Buchenstrasse 12, 4054 Basel · W. Hafén, Erlenstrasse 50, 4058 Basel · Prof. Dr. H. Leser, Geograph. Institut der Universität, Klingelbergstrasse 16, 4056 Basel · P. Luder, Sennheimerstrasse 16, 4054 Basel · P. Meyer, 17, rue Auguste-Lustig, F - 68100 Mulhouse · Frau Prof. Dr. E. Schmid, Unt. Batterieweg 164, 4059 Basel · Dr. H.-U. Sulser, St. Alban-Anlage 37, 4052 Basel

Bearbeitung der Figuren · *Cartographie*: B. Baur, Lehenmattstrasse 189, 4052 Basel