

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 22

Artikel: Die Lösung der Rheinfrage
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38095>

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: 17.02.2026

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

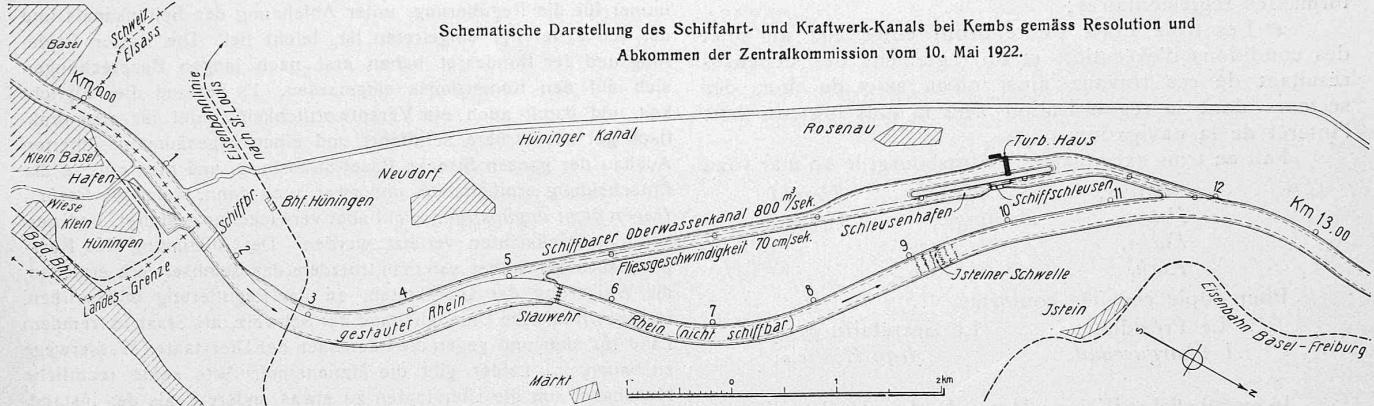
INHALT: Die Lösung der Rheinfrage. — L'immeuble de „La Genevoise“ à Genève. — Der Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten der Rhätischen Bahn. — Miscellanea: Elektrifizierung der Gotthardbahn. Schifffahrt auf dem Oberrhein. Eidgenössische Technische Hochschule. Lokomotiv-Ventilsteuerungen. Eine Wärme-Ausstellung in Essen. Lehrgerüst für die Tiberbrücke Ponte San Giovanni. Schweizerische

Röntgengesellschaft. — Nekrologie: Ernest Solvay. — Konkurrenzen: Neubau eines städtischen Gymnasiums in Bern. Typen landwirtschaftlicher Bauten. Umgestaltung der Domäne „Rivierenhof“ bei Deurne (Belgien). — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung. Tafeln 11 bis 14: L'immeuble de „La Genevoise“ à Genève.

Band 79.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 22.



Die Lösung der Rheinfrage.

Nachdem wir in vorletzter Nummer das Ergebnis der jüngsten Zentralkommissions-Session kurz mitgeteilt, sind wir heute in der Lage, unsren Lesern auf Grund amtlicher Mitteilungen so genau und vollständig Aufschluss zu geben, als es der Bedeutung der Frage entspricht. Wir beginnen mit der wörtlichen Wiedergabe der bezüglichen Zentralkommissions-Beschlüsse vom 10. Mai 1922, die eine Ergänzung bzw. Modifizierung der Resolution vom 16. Dezember 1921¹⁾ darstellen:

«La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, prenant acte de l'Accord ci-annexé intervenu entre les délégations allemande, française et suisse en date de ce jour, adopte la Résolution suivante:

RÉSOLUTION

I.

Le projet français du canal de Kembs, tel qu'il a été amendé et modifié par la Résolution du 16 décembre 1921 (première partie ci-annexée) et par la Résolution supplémentaire en date de ce jour ci-annexée, remplit les conditions indiquées par l'article 358 du Traité de Versailles, étant entendu que la vitesse dans le canal d'aménée sera réduite de 1,20 m à environ 0,70 m par seconde au moyen de l'extension du remous jusqu'à la Birse.

Dans le canal de fuite, la vitesse pourra être maintenue à 1 m environ par seconde en aval du garage.

Vu la diminution de la vitesse et le raccourcissement du canal à environ 4 km, le bassin de virage intermédiaire sera supprimé et les longueurs des garages seront fixées respectivement à 400 m pour le garage d'aval et 750 m pour le garage d'amont, avec élargissement du canal jusqu'à 1000 m en amont de la tête de ce dernier garage. Au cas où la grande écluse serait prolongée, le garage aval serait prolongé dans la même mesure.

Toutefois, dans le cas où dix-huit mois après le dépôt de la demande, l'acte de concession de la chute située en territoire suisse n'aurait pas été passé ou l'autorisation sur territoire badois n'aurait pas été accordée, le projet de dérivation, tel qu'il résulte des dispositions prévues dans le § 1 de la Résolution du 16 décembre 1921, complétée par la Résolution en date de ce jour, pourra être exécuté.

Il est entendu que les conditions techniques définies ci-dessus ne sauraient être en aucun cas invoquées à titre de précédent dans l'examen des projets des autres sections de la dérivation.

¹⁾ Mit Plan im Wortlaut veröffentlicht in S. B. Z., Seite 25 laufenden Bandes (14. Januar 1922.) Red.

Il est enfin constaté à nouveau que le contrôle de la Commission Centrale s'exercera à tous égards quant à la navigation sur la dérivation dont il s'agit dans les mêmes conditions que sur le Rhin.¹⁾

II.

La Commission Centrale donne son adhésion à la régularisation du Rhin entre Bâle et Strasbourg, demandée par la Suisse, dont la délégation présentera à la Commission les projets d'exécution.

III.

La résolution ci-dessus ne modifie en rien les droits et obligations des Etats et les compétences de la Commission Centrale résultant des traités en vigueur et notamment du Traité de Versailles (art. 354 à 362) et de la Convention de Mannheim.

Résolution supplémentaire.

Si le projet de dérivation, tel qu'il résulte des dispositions prévues dans le § 1 de la Résolution du 16 décembre 1921, venait à être exécuté, l'élargissement du canal d'aménée en amont du garage sera réalisé au niveau du plafond de ce garage sur une longueur de 1200 m au moins à partir de l'extrémité amont du garage (l'élargissement étant de 35 m au moins à 1000 m de l'extrémité amont du garage) et le bassin de virage intermédiaire sera supprimé.

ACCORD

ENTRE LES DÉLÉGATIONS ALLEMANDE, FRANÇAISE ET SUISSE.

I.

Dans le but d'apporter au *Projet de dérivation de Kembs*, présenté par le gouvernement français en exécution de l'art. 358 du Traité de Versailles, les modifications recommandées par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, les représentants soussignés à la Commission Centrale des Etats allemands, de France et de Suisse sont tombés d'accord sur les stipulations suivantes:

1^o Le remous produit par le barrage de Kembs sera étendu en amont jusqu'à la Birse;

2^o La concession de la chute correspondant au remous sur le territoire suisse et l'autorisation pour l'emprise supplémentaire sur territoire badois seront accordées au bénéficiaire désigné par le Gouvernement français, dans les formes et sous les conditions fixées par la législation des deux pays intéressés, dans le délai d'un an après le dépôt de la demande. Celle-ci devra être accompagnée de la documentation usuelle; le bénéficiaire de la concession recevra immédiatement les indications utiles.

¹⁾ Vergleiche auch die Notiz unter «Schifffahrt auf dem Oberrhein» auf Seite 282 dieser Nummer. Red.

II.

En outre, les soussignés sont également d'accord, en ce qui concerne la *Régularisation du Rhin entre Bâle et Strasbourg*, sur les stipulations suivantes:

1^o Les travaux de régularisation seront entrepris au fur et à mesure de l'approbation des projets d'exécution par la Commission Centrale et après accomplissement des formalités réglementaires;

2^o Les trois Etats s'entendront entre eux au sujet des conditions d'exécution et du règlement des dépenses résultant de ces travaux ainsi qu'au sujet du choix des secteurs dont la régularisation sera la plus urgente dans l'intérêt de la navigation.

Fait en trois exemplaires à Strasbourg, le 10 mai 1922

Seeliger,	S. Dreyfus,	Herold,
Peters,	Berninger.	Valloton.
Fuchs,		
Koch.		

Pour copie certifiée conforme

Le Président:	Le Secrétaire général:
A. Chargueraud.	Jean Hostie.»

In ausführlicher Weise erläutert Dr. Ing. H. Bertschinger, der anstelle Gelpkes gewählte neue technische Experte der schweizerischen Delegation, die Lösung der Rheinfrage in der „N. Z. Z.“ vom 19. bis 21. Mai d. J. (Nr. 662, 644 und 669), worauf unsere Leser namentlich hinsichtlich der rechtlichen Fragen verwiesen seien. Wir greifen aus diesem Teil von Bertschingers Ausführungen einige Sätze heraus, die die Situation beleuchten, der sich die schweizer. Delegation in Strassburg in der instruktionsgemässen Verfechtung der Regulierung anzupassen hatte:

„Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hatte nicht nur das Projekt zu genehmigen, sondern, damit die Regulierung einzig und allein ausgeführt werde, das Urteil dahin abzugeben, dass einzig und allein die Niederwasserregulierung eine richtige Lösung der Schiffsbarmachung darstelle. Nur eine solche Beurteilung hätte den den Rhein beschlagenden Bestimmungen des Versailler Vertrages die Rechtsgrundlage für einen Seitenkanal genommen. Aber selbst nach diesem Erfolg wäre das Ziel praktisch noch nicht erreicht gewesen. Die Uferstaaten hätten nun veranlasst werden müssen, bei den Regulierungsarbeiten administrativ und finanziell mitzuwirken. . . . Nach etwa zehntägigen Verhandlungen in Subkommissionen, in privaten Zusammenkünften zwischen einzelnen Delegationen und im Plenum der Zentralkommission konnte folgende Situation als feststehend betrachtet werden: Gegen das Regulierungsprojekt der schweizerischen Delegation war von keiner Seite der Nachweis der Unaufführbarkeit und Unzweckmässigkeit erbracht worden.¹⁾ Dagegen machten sich Widerstände geltend, die mit der Sicherung des Kembserprojektes zu verschwinden schienen. Die Kommission beurteilte das französische Projekt dahin, dass es die Bedingungen für die Rheinschiffahrt erfülle und demnach dem Versailler Vertrag entspreche. So könne von einer Ablehnung des Kembserwerkes schon deshalb keine Rede mehr sein, da die Auffassung vorherrsche, dass der Versailler Vertrag allen früheren Bestimmungen über die Rheinschiffahrt vorangehe. Die Zentralkommission lehnt es ab, die Mannheimer Akte vor der Genehmigung des Kembserwerkes zu revidieren. Sie vermag auch nicht, aus der Mannheimer Akte das Recht abzuleiten, die Uferstaaten zur Mithilfe bei der Regulierung zu zwingen. Ob die Schweiz ihre Zustimmung zum Kembserwerk (in diesem Fall natürlich ohne Stau über die Grenze hinaus) gebe oder nicht, verursache rechtlich keine Schwierigkeiten; das Werk könne trotzdem gebaut werden, da der Versailler Vertrag es gestatte. Das Kembserprojekt werde, nachdem es seit 1906, also seit 16 Jahren, die Kommission beschäftige, in dieser Session genehmigt und dann ausgeführt werden.“ —

„Die Erkenntnis, dass jetzt und später der Versailler Vertrag einzig, restlos und dem Wortlaut nach zur Anwendung gebracht

¹⁾ Im Basler Grossen Rat erklärte zwar am 11. Mai d. J. (lt. „Nat.-Ztg.“ vom gleichen Tage) Reg.-Rat Miescher: „Vor der Plenarsitzung hatte man in Strassburg in einer Subkommission über das schweizer. Regulierungsprojekt diskutiert. Dieses Projekt wurde stark kritisiert. Die Subkommission verstand sich nur dazu, der Schweiz zu proponieren, eine Versuchsstrecke auf Kosten der Schweiz zu bauen; die Schweiz sollte einen Vorschlag über die Auswahl des Abschnittes vorlegen. Das war immer ein gewisser Erfolg.“ — Red.

werden sollte, hat der Delegation die Ueberlegung aufgedrungen, ob sie vorgängig der Zustimmung zum Kembserwerk eine der Regulierung günstige Revision der Mannheimer Akte anzustreben hätte. Die Ablehnung war eine vollständige.“ —

„Bei dieser Erkenntnis und diesen Erwägungen angelangt, musste die Entscheidung getroffen werden. Es wird niemand annehmen, dass sie gerade dem Schreibenden (Bertschinger), der immer für die Regulierung, unter Ablehnung des Seitenkanals und der Kanalisierung, eingetreten ist, leicht fiel. Die Basler Regierung und der Bundesrat haben erst nach langen Besprechungen sich auf den Kompromiss eingelassen. Es bestand die Möglichkeit und damit auch ein Verantwortlichkeitsgefühl für eine praktisch gut ausführbare Schiffahrt und einen ungesäumt gesicherten Ausbau der ganzen Strecke Basel-Strassburg, und dies musste die Entscheidung ermöglichen, und zwar auch dann, wenn die Rechtsfragen nicht ungünstiger, wohl aber verwickelter gestaltet, und persönliche Rücksichten verletzt wurden. Der Ablehnung des Kompromisses gegenüber sah man trotzdem das Kembserwerk erstehten, die Weigerung der Uferstaaten, an der Regulierung mitzuwirken, fortdauern und die Unmöglichkeit der Schweiz, als Staat in fremdem Land für sich und gegen die Interessen der Uferstaaten Wasserwege zu bauen. . . . Leider gibt die Mannheimer Akte keine rechtliche Handhabe, um die Uferstaaten zu etwas anderem als der Instandhaltung zu zwingen; Niederwasserregulierung ist jedoch eine Neubaute. Man sah auf Jahrzehnte hinaus als Schiffahrtsweg nur den immer mehr verwilderten Rhein, der in trockenen Jahren, wie 1920 und 1921, kaum die Schiffahrt gestattet. Sich diesen Gefahren auszusetzen, wo man etwas besseres haben konnte, hiesse nicht praktische Schiffahrtspolitik treiben.“ —

Damit gehen wir über zu den technischen Ausführungen Dr. Bertschingers, die wir vollständig wiedergeben; wir verdanken ihm auch die schematische Darstellung am Kopf unserer Berichterstattung (auf Seite 275). Er schreibt:

„Die Abmachung wurde in zwei Niederschriften, in einer Resolution der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und in einem Uebereinkommen zwischen den drei Uferstaaten Deutschland, Frankreich und der Schweiz festgelegt und nach nochmaligen, sich immer wieder erneuernden, zähen Verhandlungen am 10. Mai 1922 angenommen.

Die Resolution der Zentralkommission besagt über die Schiffsahrtsfrage folgendes: Das französische Projekt einer Wasserkraftanlage bei Kembs, bestehend aus einem Stauwehr im Rhein 5 1/2 km unterhalb der schweizerisch-elsässischen Grenze, aus einem etwa 6 1/2 km langen schiffbaren Kraftwerkkanal, in dessen unterm Drittel das Turbinenhaus steht, und aus zwei nebeneinander liegenden, also nur eine einzige Stufe bildenden Schiffschleusen mit oberem und unterm Vorhafen, wird als den Anforderungen der Schiffahrt, wie sie auf dem Rhein, und zwar auf der endgültig auf Niederwasser verbauten, also als Maßstab brauchbaren Strecke Strassburg-Mannheim besteht, entsprechend bezeichnet. Mit dem Stauwehr wird ein Stau im Rhein erzeugt, der erst oberhalb Basel an der Birsmündung ausläuft. Direkt unterhalb der Birsmündung wird ein Unterschied in den Wasserständen und Fliessgeschwindigkeiten vor und nach dem Stau nicht erkennbar sein. Bei der mittlern Brücke steigt jedoch der Wasserstand nach dem Stau, und zwar bei Niederwasser um 80 cm, und es vermindert sich die Fliessgeschwindigkeit von ungefähr 2 m/sec auf 1,50 m/sec; bei Mittelwasser steigt der Spiegel um 30 cm und die Stromgeschwindigkeit geht von etwa 2,30 m/sec auf 2 m/sec zurück; bei Hochwasser (Basler Pegel + 3 m) ist nur noch ein Unterschied von 10 cm zu konstatieren, weil dann das Wehr geöffnet werden muss, und es ist demnach ein Unterschied in der Fliessgeschwindigkeit nicht erkennbar. Bei der Einfahrt zum neuen Hafen Kleinhüningen steigt der Wasserspiegel bei N.-W. um 3,90 m und die Fliessgeschwindigkeit fällt von etwa 2 m/sec auf 70 bis 80 cm/sec; bei Mittelwasser steigt der Wasserspiegel um 2,40 m und die Fliessgeschwindigkeit reduziert sich von 2,30 auf etwa 1,50 m/sec; bei Hochwasser steigt der Wasserspiegel um 1 m und die Fliessgeschwindigkeit geht von etwa 2,50 auf etwa 2,10 m/sec zurück. Man wird auf Grund

dieser approximativen Zahlen nicht von einer „stagnierenden Pfütze“ sprechen können, sondern, soweit die eigentliche Stadt reicht, ein Bild des Stromes vor sich haben, wie sich der Rhein ungefähr bei Strassburg darbietet.¹⁾ Wer vermöchte darin eine Verunschönung zu erkennen, wenn bei Niederwasser die vielen Kiesbänke vom Wasser überdeckt bleiben? Basel will Schiffahrtstadt werden. Man kann aber nicht Welthafenplatz sein und an einem wilden Bergfluss liegen; das sind nun einmal unvereinbare Dinge.

An den *künstlichen Schiffahrtsweg* im Bereich des Kraftwerks Kembs mussten grosse Anforderungen gestellt werden. Hier soll zum erstenmal ein Kanal die Doppelaufgabe einer Kraft- und Schiffahrtsnutzung erfüllen. Es gibt sehr leistungsfähige Schleusenkanäle, aber sie dienen nur der Schiffahrt und weisen keine Fliessgeschwindigkeit auf; man kann ihre Betriebsfähigkeit nicht mit derjenigen eines schiffbaren Kraftwerkkanals vergleichen. Ebenso wenig lassen sich schiffbare Flüsse mit grosser Fliessgeschwindigkeit mit solchen Schleusenkanälen vergleichen; die talfahrenden Schleppzüge auf dem Rhein haben keine festen Hindernisse in ihrem Talweg, vor denen sie die Geschwindigkeit verlangsamen müssten und die zu Katastrophen führen könnten, wenn es nicht gelänge, den Schiffszug rechtzeitig anzuhalten. Auch weisen schiffbare Flüsse talfahrenden Schleppzüge nicht die Schwierigkeit zu, in voller Fahrt seitlich in eine andere Schiffahrtsrinne abzweigen zu müssen, in der geringere Geschwindigkeit herrscht. Dem gegenüber weist der Kraftwerkkanal die Gefahr des Abtreibens der Kähne gegen das Wehr, bezw. gegen das Turbinenhaus auf. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass die Schiffsgeschwindigkeit bei der Talfahrt doppelt so gross als die Fliessgeschwindigkeit des Wassers sein muss, damit die Steuerfähigkeit erhalten bleibt. Auf Grund dieser und noch vieler anderer Erwägungen wurden Schiffahrtsanlagen im Kembserwerk verlangt, die die erwähnten Gefahren ausschliessen und eine gesicherte Schiffahrt ermöglichen.

Den schiffbaren Kraftwerkkanal müssen alle Schiffe passieren, weil im Rheinbett auf der Länge des Kanals während der Hälfte des Jahres kein Wasser fliesst. Er erhält eine Sohlenbreite von über 80 m und eine Wasserspiegelbreite von über 130 m bei mehr als 10 m Wassertiefe. Die Fliessgeschwindigkeit darf 70 cm/sec nicht übersteigen. Die Sohle muss guter Ankergrund sein oder im Falle von Lehmdichtungen mit 1 m Kies überdeckt werden. Die Böschungen sind gegen Wellenschlag zu sichern. Allfällige Brücken über dem Schiffahrtsweg haben 7 m lichte Höhe über dem höchsten Wasserstand freizulassen. Der Kanal wird also breiter und tiefer als der Rhein bei Niederwasser. Das Gefälle ist an einer einzigen Stelle, nämlich beim Turbinenhaus, zusammengezogen und schwankt je nach Wasserstand zwischen 10 1/2 und 15 m. Zur Ueberwindung sind zwei Schleusen von je 15 m Hubhöhe und 25 m Breite nebeneinander angeordnet. Die eine wird 185 m, die andere 100 m nutzbare Länge erhalten. Die grosse Schleuse dient der gleichzeitigen Hebung, bezw. Senkung eines Dampfers von 90 m Länge und 22 m Breite und zweier Kähne (nebeneinander gestellt) von je 1000 t Tragkraft. Die kleine Schleuse dient der Hebung einzelner Fahrzeuge und als Reserve. Wenn der Verkehr ein gewisses Mass²⁾ überschreitet, hat Frankreich auf eigene Kosten die eine Schleuse auf 270 m zu verlängern.

Die Schleusenzufahrten sind gesichert durch Schleusenhäfen von 75 m Sohlenbreite, in denen das Wasser keine Geschwindigkeit aufweist. Der obere Schleusenhafen muss eine Länge von 750 m haben, um bei 70 cm Fliessgeschwindigkeit im Oberwasserkanal und einer dazu gehörigen Fahrgeschwindigkeit talfahrender Schleppzüge von 1,50 m das Stilllaufen der Kähne ohne die Anwendung irgend welcher Bremsmittel zu ermöglichen. Der untere

Schleusenhafen erhält 400 m Länge, um talfahrenden Schleppzügen zu ermöglichen, vor der Ausfahrt aus dem Hafen eine Fahrgeschwindigkeit zu erlangen, die grösser ist als im Unterwasserkanal, damit sie auf diesem steuerfähig sind. Um die Einfahrt talfahrender Schleppzüge in den oberen Schleusenhafen zu sichern, muss eine Erweiterung des Kanals auf 1000 m Länge vorgenommen werden. Dadurch sinkt die Fliessgeschwindigkeit im Kanal von 70 cm bis auf etwa 40 cm bei der Hafeneinfahrt. Diese Erweiterung muss auf ihrem untersten Teil zudem ein Wendebassin enthalten, das auf 400 m Länge eine Breite von 200 m, in der Tiefe von 3 m unter dem tiefsten Wasserstande, aufweist. Der Unterwasserkanal erhält eine Länge von etwa 1,5 km und ähnliche Abmessungen wie der Oberwasserkanal, jedoch mit der Erlaubnis, eine Fliessgeschwindigkeit von 1 m/sec aufzuweisen.

Bei diesen Abmessungen wird sich die Schiffahrt bis zu einem Verkehr von 2 bis 3 Millionen Tonnen im Jahr entwickeln und, soweit technische Anlagen in Betracht kommen, reibungslos abwickeln können. Es ist dies nicht die unbeschränkte Entwicklungsmöglichkeit, wie sie der schleusenfreie, regulierte Rhein gesichert hätte. Jedoch sind am Kanal Erweiterungen der Schleusen nicht nur möglich, sondern zugestanden. Die Schleusen müssen Tag und Nacht und an Sonn- und Feiertagen von Frankreich unentgeltlich bedient werden. Ferner sind unentgeltliche Einrichtungen vorzusehen und zu verwenden, um die Schiffe in die Schleusenkammer hinein und wieder hinaus zu ziehen, und sodann ist der ganze künstliche Schiffahrtsweg ohne Belastung der Schiffahrt zu beleuchten. Frankreich unterwirft sich der Verpflichtung, die Schiffahrt auf dem Kanal demselben internationalen Regime zu unterstellen wie die Rheinschiffahrt, und es verzichtet auf jede Erhebung von Abgaben oder Zöllen für die Durchfahrt der Schleusen. Es ist verpflichtet, den Wasserweg in gutem Zustande zu erhalten.

Zu diesen administrativen und rechtlichen Festlegungen ist zu sagen, dass bei deren restloser und prompter Einhaltung die Schiffahrt sich entwickeln kann. Aber die Abhängigkeit vom Schleusenpersonal wird die Schweiz nicht ruhen lassen, bis jede Einzelfrage im Sinne der Schiffahrt geregelt und der Betrieb restlos gesichert ist. Die Zentralkommission hat sich bereit erklärt, diese Regelung auszubauen.“ —

Am Schluss seiner Ausführungen über die rechtlichen Grundlagen sagt Dr. Bertschinger mit Bezug auf den bis Birsfelden verlängerten Stau:

„Sobald man sich vor die Tatsache gestellt sah, dass das Kembserwerk mit oder ohne Stau von der Zentralkommission die Zustimmung erhalte, und dass ein Einspruch der Schweiz auf die allgemeine Anschauung der Delegationen, die Rheinbestimmungen des Versailler Vertrages entzogen den ihnen widersprechenden Artikeln des Pariser Friedens, der Wiener und der Mannheimer Akte¹⁾ die Rechtskraft, keine Wirkung ausübe, musste das Kraftwerk mit Stau demjenigen ohne vorgezogenen werden. Die Schweiz erlangt damit ein klares Mitspracherecht, indem sie ihr Hoheitsrecht in der Konzession zur Geltung bringen kann. Sie wird sich die Kontrolle über die Wehrbedienung sichern und ein Wehrreglement vereinbaren. Die durch den Stau auf Schweizergebiet erzeugte Energie übersteigt wahrscheinlich 15 000 kW, verleiht also bei etwa 60 000 kW Gesamtenergieerzeugung ein nicht unwesentliches Mitsprach-, bezw. Mitgenussrecht. Durch die Verlangsamung der Fliessgeschwindigkeit und die Vergrösserung der Wassertiefe werden beide Ufer kurz unterhalb der untersten, der Johanniterbrücke, zu brauchbaren Verladequals. Die Hafeneinfahrt, allfällige Schiffsmanöver im Rhein und die Durchfahrt durch schmale Brückenöffnungen werden erleichtert. Allfällige Umbauten oder Erweiterungen der Kanalisation oder die durch den Stau bedingte Anlage von Filteranlagen und die Behebung von Schäden aus den erhöhten Grundwasserständen, überhaupt alle Schäden des Staus gehen zu Lasten des Konzessionsbewerbers. Sodann ergibt sich eine einmalige Konzessions-Gebühr und ein nicht unerheblicher jährlicher Wasserzins. Kurz —

¹⁾ Vergl. unter «Schiffahrt auf dem Oberrhein» auf S. 282. Red.

²⁾ Zwei Mill. Tonnen Jahresverkehr zu Berg während dreier aufeinander folgender Jahre; genaue Umschreibung siehe auf Seite 25 vom 14. Januar d. J. Red.

¹⁾ Von denen zum Ueberfluss lt. Bertschinger „leider keine die Unterschrift der Eidgenossenschaft trägt!“

wenn ein Konkurrent doch nicht zu verdrängen ist, so erscheint es immer als das Vorteilhafteste, sich an seinem Geschäft zu beteiligen. (Wir heben diese Sätze hervor. Red.) Der Stau bis zur Birsmündung ist aber auch das einzige Mittel, um die Fließgeschwindigkeit im Kanal auf 70 cm pro Sekunde herabzusetzen. Damit dient man also der Schiffahrt.“ —

Unsere Leser, namentlich jene Fachkollegen, die mit uns in näherer Kenntnis des wahren Sachverhaltes am „Freien Rhein“ diesen Ausgang schon längst kommen sahen, werden obige Mitteilungen und Erklärungen des amtlichen Experten Dr. Bertschinger mit besonderer Genugtuung ad acta nehmen. Auf verschiedene Einzelheiten, die unsere so schwer angegriffene Stellungnahme in der Rheinfrage vollends rechtfertigen, kommen wir in nächster Nummer zurück. Für heute nur noch eine Bemerkung.

In jener Diskussions-Versammlung des „Volksbundes für die Unabhängigkeit der Schweiz“ am 14. Januar d. J. in Zürich hatten wir u. a. gesagt: „Unabhängig und frei sind wir in der Rheinfrage leider nicht; es ist das sehr bedauerlich, aber es ist eine Tatsache, mit der wir rechnen müssen.“ Und: „Wäre es nicht klüger und aussichtsreicher, auf dem Wege *gegenwärtiger Verständigung* das Ziel zu erstreben: eine Verbesserung der heutigen prekären Schiffsverhältnisse,

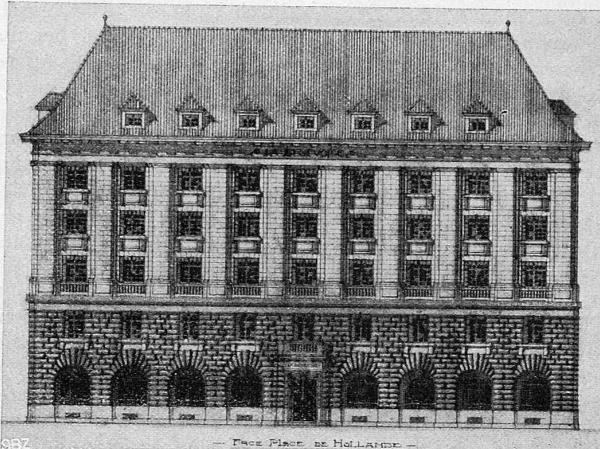


Fig. 1. Façade principale du nouvel immeuble. — Echelle 1:500.

assez difficile la composition du plan. Tel qu'il est, il répond bien, croyons-nous, aux besoins très spéciaux d'une Compagnie d'Assurances. Il faut noter à ce propos que dans des établissements de ce genre, la Caisse et ses dépendances (caveau, etc.) ne jouent qu'un rôle secondaire.

„La Genevoise“ avait pensé d'abord n'occuper, outre le 1^{er} étage, qu'une petite partie du rez-de-chaussée, soit

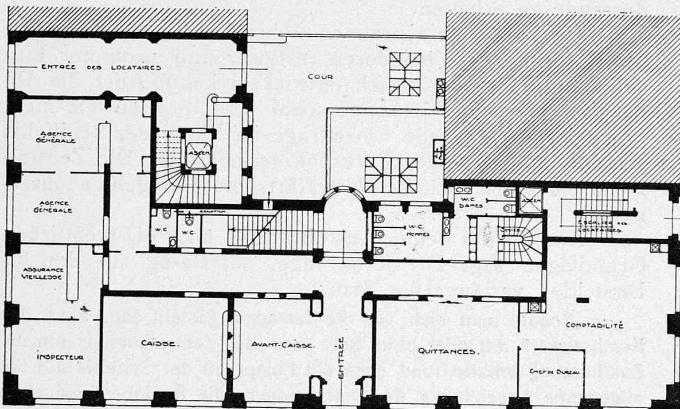


Fig. 3. Nouvel immeuble de „La Genevoise“. — Rez-de-Chaussée 1:400.

unter Wahrung unserer rechtlichen und tarifarischen Freiheit, auf einer Wasserstrasse, die gleichzeitig auch den Andern dient? Das ist möglich, trotz der gegenwärtigen Ansicht Gelpkes.¹⁾ — Die demagogisch-polemische Replik des damals noch als unfehlbar geltenden Referenten löste einen demonstrativen Beifallsturm des „Volksbundes“ aus. Das war jedenfalls leichter, als heute dem Schweizer Volk begreiflich zu machen, dass es von politisierenden Technikern jahrelang in einer falschen Sicherheit gewiegt worden ist, und dass die Dinge so kommen müssen, wie es jetzt offenkundig geworden. Wir hoffen sehr, dass in der Behandlung derartiger technisch-wirtschaftlicher Fragen die gegenwärtige Ernützung endlich einem neuen Geist zum Durchbruch verhelfen möge, jenem Geist, in dem allein die technischen Fachkreise unseres Landes die behördlichen Organe so unterstützen können, wie wir als gute Schweizer es möchten. Das ist unser aufrichtiger Pfingstwunsch!

(Schluss folgt.)

L'immeuble de „La Genevoise“ à Genève.

Construit par MM. Peyrot & Bourrit, architectes, Genève.

(Avec planches 11 à 14.)

L'immeuble qui fait l'objet de la présente notice sert de siège social à „La Genevoise“, Compagnie d'Assurances sur la Vie, fondée il y a cinquante ans déjà. Il s'élève sur l'emplacement d'un ancien hôtel, au centre de la Ville de Genève.

Une simple transformation de cet hôtel avait d'abord été envisagée, mais on reconnaît, après une étude approfondie, que cette transformation serait très onéreuse sans pour cela donner entière satisfaction à divers points de vue. L'hôtel fut donc rasé à l'exception des fondations des murs de face que l'on réutilisa.

La présence de l'Ecole Professionnelle qui resserre fâcheusement le terrain de „La Genevoise“ du côté du Quai de la Poste, a rendu

assez difficile la composition du plan. Tel qu'il est, il répond bien, croyons-nous, aux besoins très spéciaux d'une Compagnie d'Assurances. Il faut noter à ce propos que dans des établissements de ce genre, la Caisse et ses dépendances (caveau, etc.) ne jouent qu'un rôle secondaire.

„La Genevoise“ avait pensé d'abord n'occuper, outre le 1^{er} étage, qu'une petite partie du rez-de-chaussée, soit

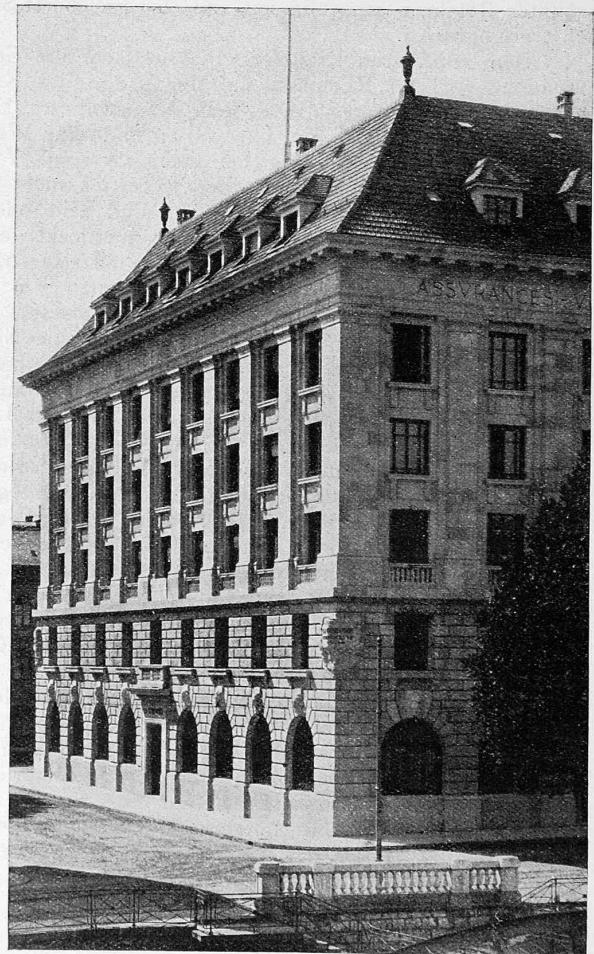


Fig. 2. Nouvel immeuble de „La Genevoise“ à Genève.

¹⁾ Wir bitten nachzulesen auf Seite 49 (28. Januar 1922).