

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79/80 (1922)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Die Rheinregulierung Strassburg-Basel nach dem schweizer. Projekt vom September 1921  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-38137>

#### 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:** 18.02.2026

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

aussetzungen als richtig bewiesen, ohne dass eine willkürliche Annahme gemacht wurde.

Die Giltigkeit der obigen Ableitung ist daran geknüpft, dass die Schaufeln bis zum Ende desjenigen Bereiches, in dem die Vermischung des Strahles mit dem Totwasser stattfindet, als gerade betrachtet werden dürfen. Bei den Schaufelsystemen der Turbinen ist diese Annahme in der Regel nicht hinreichend erfüllt. Sie ist erfüllt für die Turbine mit unendlich vielen Schaufeln, die man der Berechnung ja auch in anderer Hinsicht, sei es ausdrücklich oder stillschweigend, zu Grunde legt, sodass durch jenen Umstand die Nützlichkeit der obigen Betrachtungen nicht aufgehoben wird. Da bei der Turbine mit unendlich vielen Schaufeln der Mischungsvorgang sich in einem verschwindend kurzen Stück des Schaufelkanals abspielt, bleiben die Gleichungen auch bei sich drehendem Laufraum gültig, sofern man unter  $v_o$  die Relativgeschwindigkeit des zuströmenden Wassers vor dem Eintritt in den Bereich der Laufradschäufeln und unter  $\alpha_o$  den auf die Relativgeschwindigkeit bezogenen Winkel versteht.

München, im Dezember 1921.

gebracht worden wie auf der Regulierungsstrecke unterhalb Strassburg. Massgebend sind die beiden Normalprofile in den Inflextions-Punkten und im Scheitel der Krümmungen [Abbildungen 7 und 8]. In den Zwischenstrecken gehen dieselben allmählich ineinander über. . . . Durch die Tieferlegung der Buhnenköpfe auf der konvexen Seite der Stromkrümmungen wird der namentlich von Girardon geforderten Vergrösserung der Wasserspiegelbreite in den Krümmungen Rücksicht getragen.

Die Anwendung der Fließformel erfordert die Kenntnis der Abflussmenge. Dem vorliegenden Projekt ist eine Niederwassermenge von  $500 \text{ m}^3/\text{sek}$  zugrunde gelegt worden. Sie war im Mittel der 10jährigen Periode 1904/1913 an 318 Tagen im Jahr vorhanden und durchfloss nach den Messungen des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft die baselstädtische Rheinstrecke gegenwärtig (Winter 1920/1921) bei einem Wasserstand von  $-0,07 \text{ m}$  am Limnigraph zu Basel. . . . Den hydraulischen Berechnungen zum Regulierungsprojekt unterhalb Strassburg ist seinerzeit eine Niederwassermenge von  $500 \text{ m}^3/\text{sek}$  bei Strassburg mit allmählicher Zunahme derselben auf  $600 \text{ m}^3/\text{sek}$  bei Sonderheim zugrunde gelegt worden. Für die durchgeföhrten Vergleichsrechnungen ist angenommen worden, dass einer Abflussmenge von  $500 \text{ m}^3/\text{sek}$  auf der Rheinstrecke

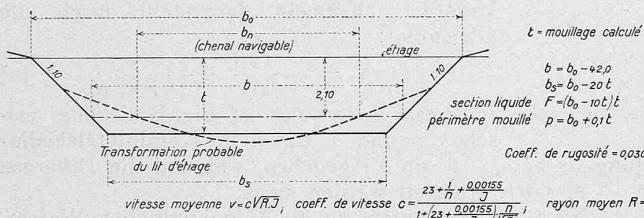


Abb. 7. Normalprofil im Inflextionspunkt (Übergang).

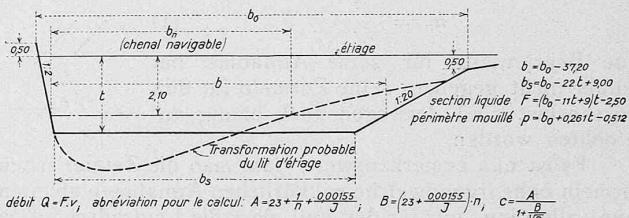


Abb. 8. Normalprofil im Scheitel der Krümmungen.

## Die Rheinregulierung Strassburg-Basel nach dem schweizer. Projekt vom September 1921.

(Schluss von Seite 76.)

„Die erforderliche Breite der Fahrwasserrinne ist nun keineswegs identisch mit der Sohlenbreite des Niederwasserbettes. Das Niederwasser wird nur soweit durch die seitlichen Buhnenfelder zusammengedrängt, als dies zur Erzielung der angestrebten Fahrwassertiefe notwendig ist. Innerhalb dieses künstlich verschmälerten Niederwasserbettes, dessen Sohle auch weiterhin beweglich bleibt, soll sich die Fahrwasserrinne von selbst herausbilden und dauernd erhalten, und zwar — wenn die Regulierung erfolgreich ist — mit der angestrebten Breite und Mindestwassertiefe und mit der in den Plänen angegebenen Grundrissform. Dabei ist weder vorausgesetzt noch anzunehmen, dass sich etwa innerhalb des neuen Niederwasserbettes eine gleichmässige Wassertiefe und ein vollständig ausgeglichenes Gefälle einstellen werde. Die neuen Kolke und neuen Uebergänge sollen aber in mässigen Grenzen und vor allem in ihrer Lage zum Flusslauf stabil bleiben. Es ist klar, dass die hydraulische Berechnung eines derartigen Flussgerinnes mit stark wechselnder, der Menge nach unbekannter Geschiebeführung für sich allein keine ausreichend zuverlässigen Resultate liefern kann. Aus dieser Erkenntnis heraus sind denn auch bei der Ermittlung der Breitenabmessungen des Niederwasserbettes unterhalb Strassburg hydraulische Rechnungen zwar durchgeführt, die endgültigen Breiten aber nicht allein auf Grund von hydraulischen Formeln, sondern auch unter Herbeiziehung eines umfangreichen, am natürlichen Niederwasserbett gewonnenen Beobachtungsmaterials gewählt worden. Diese Wahl ist von Honsell mit Recht als der schwierigste Teil der Projektierungsarbeiten bezeichnet worden. Dass sie im wesentlichen zutreffend erfolgt ist, zeigt der Erfolg der Regulierungsarbeiten. Für die Rheinstrecke Strassburg-Basel wird durch diese Tatsache die Ermittlung der Breitenabmessungen des Niederwasserbettes ganz wesentlich erleichtert. Bei der Gleichförmigkeit des Stromcharakters unter- und oberhalb Strassburg lassen sich die Breitenabmessungen der oberen Regulierungsstrecke ausreichend zuverlässig aus denjenigen der unteren Strecke ableiten und zwar mit Hilfe der Formel für die gleichförmige Wasserbewegung.“

Was zunächst die Begrenzung des Niederwasserbettes anbetrifft, so sind im vorliegenden Projekt die gleichen Normalien [Abbildung 16, Km. 9,120 und Abbildung 20 Km. 81,250] zur Anwendung

Section km badois.	Débit Q $\text{m}^3/\text{sec}$	Pente su- perf. $\frac{\%}{\text{pp}}$	Profils aux inflexions				aux sommets de courbure			
			b $\text{m}$	bs $\text{m}$	v $\text{m/sec}$	t $\text{m}$	b $\text{m}$	bs $\text{m}$	v $\text{m/sec}$	t $\text{m}$
<b>Régularisation</b>										
exécutée 1907/14										
184,1—174,3	550	0,410	132,9	114,7	1,268	3,01	137,7	121,0	1,268	2,86
174,3—157,3	540	0,457	128,9	112,9	1,310	2,90	133,7	119,0	1,311	2,77
157,3—135,5	535	0,541	126,4	113,4	1,380	2,75	131,2	119,6	1,380	2,63
135,5—127,5	515	0,563	121,0	108,6	1,394	2,72	125,8	115,0	1,393	2,59
127,5—123,6	505	0,602	118,0	106,6	1,421	2,67	122,8	113,2	1,421	2,54
<b>Strasbourg-Bâle</b>										
Projet IX. 1921										
121,7—105,0	500	0,675	108,7	96,7	1,500	2,70	113,5	103,6	1,498	2,55
105,0—95,0	500	0,750	103,0	91,0	1,571	2,70	107,8	98,0	1,570	2,55
95,0—70,0	500	0,818	98,5	86,5	1,631	2,70	103,3	93,6	1,632	2,54
70,0—40,0	500	0,860	96,2	84,2	1,668	2,70	101,0	91,5	1,666	2,53
40,0—20,0	500	0,924	92,7	80,7	1,720	2,70	97,5	88,0	1,721	2,53
20,0—15,0	500	1,020	88,0	76,0	1,795	2,70	92,8	83,6	1,796	2,52
15,0—4,0	500	1,099	86,0	74,6	1,848	2,67	90,8	82,2	1,849	2,49
<b>Chenal navig. na- turel près Bâle</b>										
1,150—0,300	516	0,969	78	—	100	1,612				

Basel-Strassburg eine gleichwertige Abflussmenge von  $505 \text{ m}^3$  unterhalb Strassburg entspricht mit stufenweiser Zunahme derselben auf  $560 \text{ m}^3/\text{sek}$  bis Sonderheim. Einem Pegelstand von  $-0,07$  in Basel entsprach im Winter 1920/21, abgeleitet aus den amtlichen Pegel-Tabellen, ein solcher von  $1,60$  in Strassburg, und es beträgt somit bei den obigen Abflussmengen die zwischen Sonderheim und Basel angestrebte Wassertiefe rund  $2,10$  ( $2,00$  m beim Strassburger Pegel  $1,50$ ). Alle diese Zahlen sind naturgemäß mit einer gewissen Unsicherheit behaftet, die aber nicht so gross sein kann, dass sie die aus denselben abgeleiteten Resultate wesentlich zu beeinflussen vermöchte.

Die hydraulische Rechnung ergibt nun für das  $33,9 \text{ km}$  lange künstliche Niederwasserbett zwischen Söllingen und Kehl eine mittlere Wassertiefe von  $2,75$  m bis  $2,67$  m im Inflextionsprofil und von  $2,62$  bis  $2,53$  m im Scheitelpunkt. Diese Tiefenmasse sind dann der

Ermittlung der Breitenabmessungen des Niederwasserbettes zwischen Strassburg und Basel zugrunde gelegt worden in der Annahme, dass sich auch oberhalb Strassburg die angestrebte Minimal-Wassertiefe von 2,10 einstellen werde, wenn die theoretisch berechneten mittleren Wassertiefen im Niederwasserprofil die gleichen sind, wie unterhalb Strassburg. Die wirklichen Wassertiefen werden sich übrigens um so mehr den berechneten nähern, je mehr die Geschiebe-Führung nach der Verbauung der Erosionsstrecke zurückgeht. Eine Gewähr hierfür liegt auch darin, dass die auf gleicher Grundlage berechnete Abflussmenge im natürlichen, wenig Geschiebe führenden Niederwasserbett direkt unterhalb Basel (das für die Schiffahrt vollständig ausreicht) ein mit der Messung gut übereinstimmendes Resultat ergeben hat ( $516 \text{ m}^3/\text{sek}$  statt  $500 \text{ m}^3/\text{sek}$  auf der 814 m langen Strecke zwischen elsäss. Km. 1,150 bis 0,300).

Die Breite des Niederwasserbettes, gemessen zwischen den Buhnenköpfen, hat sich nach der vorstehend beschriebenen Methode am untern Ende der Regulierungsstrecke (bei Km. 121,7) zu 153,5 m und am obern Ende derselben bei bad. Km. 4,0 zu 128,0 m ergeben. Die Breitenmasse der Zwischenstrecke, sowie diejenigen der Regulierungsstrecke Sonderheim - Strassburg sind im schematischen Grundriss auf Abb. 1 [S. 71] enthalten. Auch in der obersten Sektion

Die Buhnen erhalten im Querschnitt eine Kronenbreite von zirka 3 m und seitlich Böschungen mit der Neigung 1:2 [Abb. 10 und 11]; oberhalb Breisach soll der Querschnitt mit Rücksicht auf die grössere Strömung etwas verstärkt werden. Die Neigung des Buhnenfusses und des Buhnenrückens wechselt je nach der Lage der Buhnen im geschlängelten Niederwasserbett. Bei der Wahl des Abstandes benachbarter Buhnen kann lediglich auf die Erfahrung abgestellt werden. Er ist, wie unterhalb Strassburg, bei den längeren Buhnen nicht grösser als das  $1\frac{1}{2}$ -fache der Buhnenlänge angenommen worden, letztere gemessen zwischen der Buhnenwurzel und dem Buhnenfuss in der angestrebten Wassertiefe. Wo das Wasser vom Ufer abgedrängt werden muss, sind die Buhnen etwas enger gestellt worden als da, wo sich dasselbe dem Ufer wieder nähert. Die beidufigen Buhnenköpfe sollen einander im Interesse einer

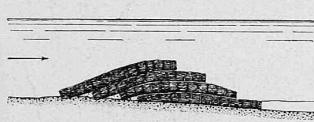


Abb. 9. Grundschwelle nach Honsell.

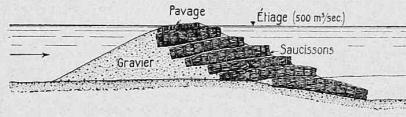


Abb. 10. Buhne nach Honsell.

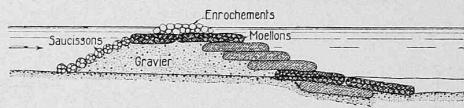


Abb. 11. Buhne mit Drahtsenkwürsten.

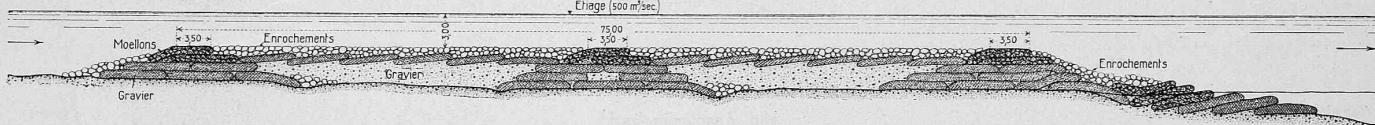


Abb. 12. Querschnitt einer grossen Grundschwelle in der Erosionsstrecke unterhalb Istein (vergl. Abb. 14 und 15, Seite 87).

der neuen Regulierungsstrecke, zwischen Rheinweiler und Markt, ist die kleinste Breite des Niederwasserbettes in 2,10 m Wassertiefe mit 86 m immer noch 8 m grösser als die angestrebte Fahrwasserbreite (78 m). Es besteht somit auch in diesem obersten Strom-Abschnitt die Möglichkeit, das Niederwasserbett noch weiter zu verschmälern (durch Verlängerung der Buhnen), sofern dies etwa später wünschbar werden sollte.

#### V. Baumethode und Bauzeit.

Im Stromabschnitt Sonderheim-Strassburg wird der Lauf des künstlichen Niederwasserbettes in der Hauptache durch Buhnen festgehalten, d. h. durch quer zum Flusslauf liegende, von den beiden Ufern gegen die Strommitte vorgebaute Dämme, deren Köpfe die Begrenzung des Niederwasserbettes bilden. Mit Leitwerken kommt das Niederwasser nur da in Berührung, wo dessen Bett am Ufer anliegt. Die gleiche Baumethode ist grundsätzlich auch im vorliegenden Projekt für die Niederwasser-Regulierung zwischen Strassburg und Basel vorgesehen worden. Querbauten haben gegenüber Längsbauten den Vorteil, dass sie eine elastischere Linienführung des Niederwasserbettes ermöglichen, nachträgliche Änderungen an dessen Breitenabmessungen erleichtern und die Bauausführung sicherer und einfacher gestalten. Ist die Breite des künstlichen Bettes im ersten Ausbau vorsichtigerweise etwas zu gross gewählt worden, so lässt sich dieselbe — ohne dass bestehende Bauobjekte aufgegeben werden müssten — unschwierig nachträglich durch Verlängerung der Buhnen verschmälern. Beim Baubeginn kann durch den Einbau einzelner Buhnen und Buhnenfelder das Niederwasser leichter in das gewünschte Tracé gedrängt und dort bis zum Nachrücken der übrigen Arbeiten (Erstellung weiterer Buhnen, Baggerungen) festgehalten werden als mit Leitwerken, die im unfertigen Zustand mehr vom Hochwasser gefährdet sind. Die Wasserführung ist allerdings bei Verwendung von Leitwerken günstiger, die Strömung regelmässiger als bei Verwendung von Buhnen, bei welchen die Begrenzung des Niederwasserbettes lediglich durch Punkte, die Buhnenköpfe, erfolgt. Mit zunehmender Verlandung der Zwischenräume zwischen den einzelnen Buhnen wird dieser Nachteil aber allmälig verschwinden.

besseren Wasserführung möglichst gegenüber stehen; durchwegs kann aber diese Regel nicht eingehalten werden, da sonst die Abstände der Buhnen zu unregelmässig ausfallen würden. Auf dem konkaven Ufer stromabwärts vom Krümmungsscheitel liegen die Buhnen rechtwinklig zur Begrenzung des Niederwasserbettes, auf dem konvexen Ufer stromabwärts vom Scheitel bilden sie mit dem Uferbau einen rechten Winkel. Sie liegen somit ungefähr rechtwinklig, bzw. etwas inklinant zur Fliessrichtung im Niederwasserbett.

Ausser Buhnen sind auch *Grundschwellen* erforderlich, in normaler Bauart zum Abbau von Nebenrinnen und zur Verhinderung allzu tiefer Kolke in der Fahrwasserrinne; in grösseren Dimensionen in der Erosionsstrecke [Abb. 12].

Selbständige *Leitwerke* sind nicht vorgesehen. Soweit das Niederwasserbett einseitig an einem Ufer anliegt, bildet das bestehende, mit verstärktem und verbreitertem Vorfuss versehene Uferbauwerk selbst das Leitwerk [Abbildung 13].

Das *Baumaterial*, aus dem die Buhnen und die gewöhnlichen Grundschwellen hergestellt werden, ist das gleiche wie es schon vor Jahrzehnten bei der Rheinkorrektion und später bei der Rhein-Regulierung unterhalb Strassburg zur Verwendung gekommen ist: sandfreier Kies, Bruchsteine, Faschinenzholz und Bindedraht für die Herstellung der Senkwürste; Baggerschutt für den Kern der Buhnen; Bruchsteine für Steinwürfe am Fuss der Buhnen und Grundschwellen und für die Bekrönung der Buhnen. Daneben soll in ausgiebiger Weise auch starkes Drahtgeflecht zur Anfertigung der Senkwürste verwendet werden, hauptsächlich um den Baufortschritt von der rechtzeitigen Anlieferung des Faschinenzholzes möglichst unabhängig zu machen. Faschinenzholz ist zwar in grösseren Beständen in den Uferzonen beidseitig des Rheines vorhanden, es ist aber vielleicht doch nicht in ausreichender Menge rechtzeitig erhältlich. Nähere Angaben über die allfällig verfügbaren Holzbestände liegen zurzeit noch nicht vor. Auch unterhalb Strassburg sind eine grosse Anzahl Buhnen mit Senkwürsten aus Bruchsteinen und Drahtgeflecht-Umhüllung abgedeckt worden. Ein im Winter 1920/21 vorgenommener Augenschein hat gezeigt, dass dieselben sich auch heute noch in gutem Zustande befinden, zerrissene Drahtgeflechte konnten

nicht bemerkt werden. In grösserem Umfange sind Drahtgeflechte zur Herstellung von Buhnen in den Jahren 1910 bis 1917 bei der Regulierung der Ostrawitz, eines bei Hochwasser und bei zirka 5 % Gefälle bis zu 1000 m<sup>3</sup>/sek führenden Wildflusses an der schlesisch-mährischen Grenze, verwendet worden.... Die Anfertigung der Drahtsenkwürste, d. h. die Füllung der Drahtnetze mit ausgesiebtem Baggermaterial, Kieselbollen oder Bruchsteinen erfolgt rationeller fabrikmaßig am Ufer. Die Drahtsenkwürste erhalten

auch bei sorgfältiger Ausführung der Bauobjekte stets zu rechnen sein und man wird vorsichtigerweise die Kosten derselben nicht niedrig einschätzen dürfen.

Die grossen *Grundschwellen* in der Erosionsstrecke, die die allgemeine Sohlensenkung zum Stillstand bringen müssen, sind in besonders kräftiger Bauart vorgesehen. Unmittelbar unterhalb der Stromschnelle bei Istein erhalten sie eine Kronenbreite von insgesamt 75 m und bestehen aus drei einzelnen, aus Senkwürsten

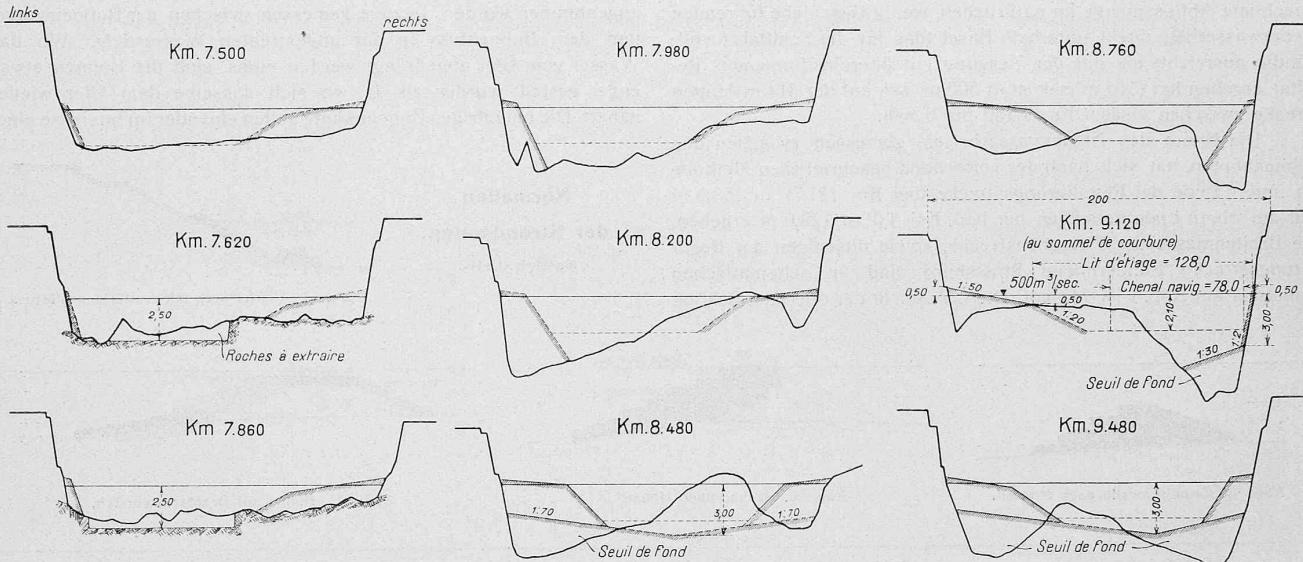


Abb. 16. Typische Querprofile zu Abb. 14 und 15, Regulierungsstrecke bei Istein. — Breiten 1:4000, Höhen 1:400.

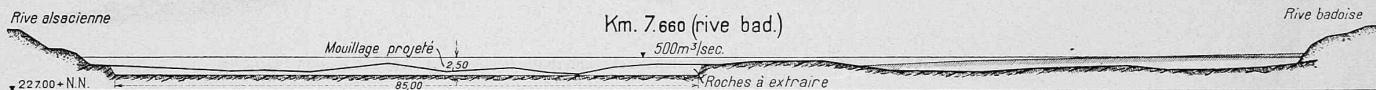


Abb. 17. Querprofil in unüberhöhtem Maßstab 1:1000 durch die Isteiner Schwelle bei bad. Km. 7,660.

mit Rücksicht auf ihre geringere Längssteifigkeit eine etwas kleinere Länge als die mit Faschinen angefertigten Senkwürste.

Die aus Senkwürsten hergestellten Bauobjekte stellen keine starren Gebilde dar, sie setzen sich im Laufe der Zeit und müssen nachträglich erhöht oder — wo dies zulässig erscheint — von Anfang an mit vergrösserer Höhe erstellt werden. Bei Verwendung von Senkwürsten mit Drahtgeflecht-Umhüllung dürfte das Setzen wesentlich kleiner ausfallen. Senkwurzbauten besitzen anderseits aber auch den grossen Vorteil, dass ihr innerer Zusammenhang nicht so rasch verloren geht, wenn Teile derselben (etwa die Buhnen-Köpfe) bei Sohlenvertiefungen und Unterkolkungen sich senken.

Ueber die Widerstandsfähigkeit der vorgeschlagenen Bauobjekte und Baumaterialien gegen den Wasserangriff, über ihr Verhalten mit zunehmendem Alter usw. stehen nicht allein die im allgemeinen günstigen Erfahrungen am regulierten Rhein unterhalb Strassburg, wo die Wassergeschwindigkeit kleiner ist, zur Verfügung; es kann auch auf die Erfahrungen an den viel ältern Uferbauten der Rheinkorrektion in der Rheinstrecke Strassburg-Basel selbst abgestellt werden. Die Zusammenfassung und Eindämmung des vielfach verzweigten und verwilderten alten Rheinlaufes in ein einziges Bett ist damals fast ausschliesslich vermittelst Faschinen- und Senkwurzbauten und Steinschüttungen erfolgt, und wenn auch seither Unterhaltungsarbeiten nicht ausgeblieben sind, so haben die Uferbauwerke doch ihren Zweck erfüllt, und Wassereinbrüche in grösserem Umfange sind nicht eingetreten. Buhnenfelder sind nun allerdings dem Wasserangriff in noch grösserem Masse ausgesetzt als Uferbauwerke, solange wenigstens die Zwischenräume zwischen den einzelnen Buhnen noch nicht verkiest sind. Man wird deshalb darnach trachten müssen, die Auflandung da, wo sie sich in genügendem Masse nicht von selbst einstellt, durch geeignete Massnahmen zu beschleunigen. In der Schweiz sind in dieser Hinsicht an der Aare gute Erfahrungen gemacht worden mit kurzen, von der Unterseite der Buhnen flussabwärts gerichteten Längsdämmen (sog. „Anhängseln“). Mit laufenden Unterhaltungsarbeiten wird aber

hergestellten Schwellen, deren Zwischenräume mit Baggermaterial ausgefüllt werden [Abb. 12]. Zum Schutze gegen den Wasserangriff wird die Kiesfüllung mit einer aus Drahtsenkwürsten, bzw. Draht-Matratzen und Bruchsteinen zusammengesetzten Abdeckung versehen. Die oberste Lage der Steinwürste, sowie die Steinmatratzen sollen nicht einfach ins Wasser abgeworfen, sondern durch eine geeignete Vorrichtung von Schiffen aus versetzt werden. Die Bruchsteinlage wird soweit erforderlich mit Hilfe einer zwischen Schiffen eingebauten Taucherglocke auf die vorgesehene Höhe abgeglichen. Die an den exponierten Stellen versunkenen Draht-Senkewürste sind mit grossen Bruchsteinen gefüllt, die übrigen mit Grobkies oder Kieselbollen. Sollte wider Erwarten bei einem aussergewöhnlichen Hochwasser die Bruchsteindeckung der Schwelle teilweise verloren gehen, so werden die dann blossgelegten schweren Steinmatratzen dem Wasserangriff so lange Stand halten können, bis die Bruchsteindeckung wieder ergänzt worden ist. Der gänzliche Verlust einer derartigen Grundschielle muss auch dann als ausgeschlossen erscheinen, wenn etwa der flussabwärtsige Fuss unterkolkt werden sollte. Die in den Kolk nachstürzenden Stein- und Senkwurstmassen werden denselben rasch zum Stillstand bringen können.

Im ganzen sind auf der zirka 40 km langen Erosionsstrecke zwischen der Isteiner Schwelle und Breisach 25 bis 30 grosse Grundschiellen vorgesehen. Mit zunehmender Entfernung von Istein und abnehmendem Gefälle soll die Kronenbreite vermindert und die Bauart vereinfacht werden. Bei Breisach, wo die Sohlenerosion ausläuft, dürften einfache Grundschwellen aus Senkwurzbau ausreichen. Ob auch ausserhalb der eigentlichen Erosionsstrecke (oberhalb Istein und unterhalb Breisach) — infolge der abnehmenden Geschiebeführung — einige Grundschiellen notwendig werden, wird sich erst später zeigen, erscheint aber zum vornherein nicht unwahrscheinlich.

Dass in nicht allzu grossen Abständen eingebaute kräftige Grundschiellen die allgemeine Sohlensenkung aufzuhalten vermögen, wird wohl kaum bezweifelt werden, dagegen wird man die Frage

aufwerfen müssen, ob sich nicht zwischen den einzelnen Schwellen zu tiefe, den Bestand der Einschränkungsbauten gefährdende Kolke herausbilden werden, die weitere Einbauten notwendig machen. Nun sind aber schon im ersten Ausbau, wie unterhalb Strassburg, kleinere Grundschenken überall da nicht zu umgehen, wo die Fahrwasserrinne in bereits vorhandene, zu tiefe Kolke zu liegen kommt. Ob dieselben aber auch bei der gesteigerten Erosionskraft des Wassers ausreichen werden, lässt sich nicht mit Sicherheit voraus-

die Wasserführung günstig beeinflussen, indem sie die Spiegel senkung über derselben auf eine grössere Länge verteilt und damit Wirbelströmungen unterhalb der Schwelle entgegenwirkt. Die Kronen der grossen Grundschenken sind an den Rändern des Niederwasserbettes in 2,40 m und in dessen mittlerem Teil in 3,00 m Tiefe unter dem Niederwasserspiegel angenommen worden, sodass auch bei einer kleinen Spiegel senkung über derselben die angestrebte Wassertiefe von 2,10 m immer noch vorhanden ist.

### Die Rhein-Regulierung Strassburg-Basel nach dem schweizer. Projekt vom September 1921.

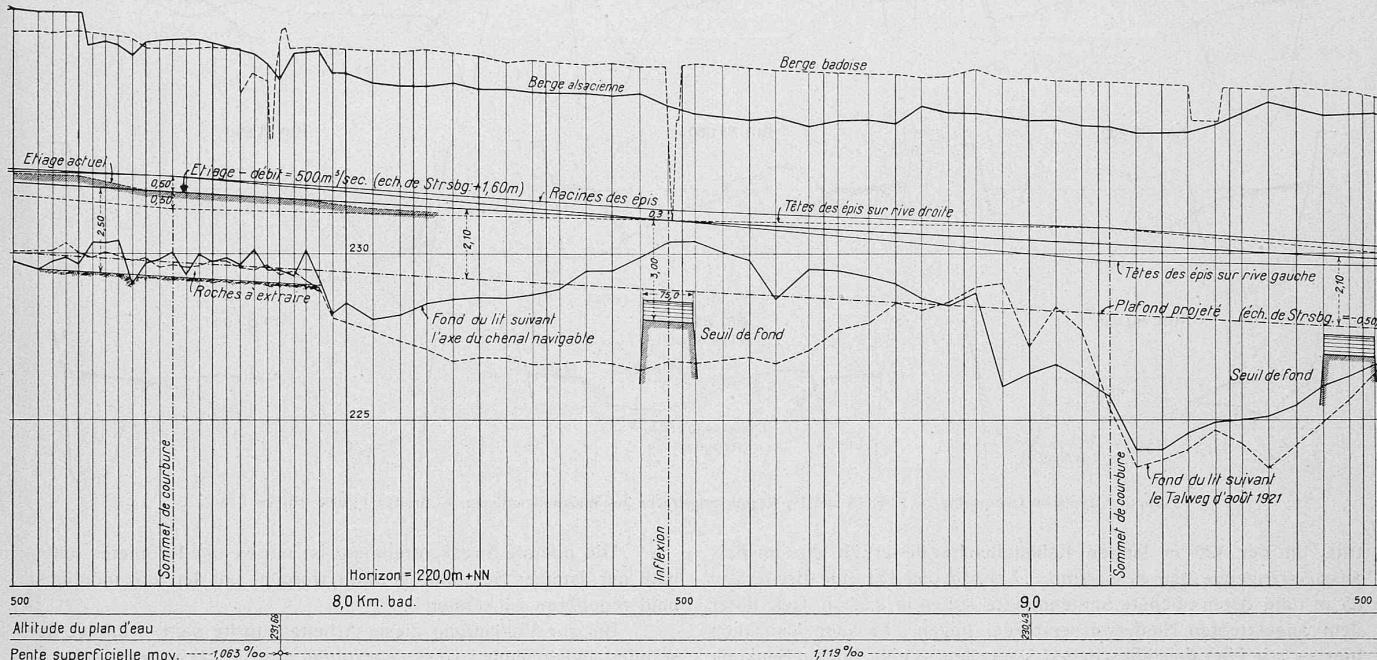


Abb. 15. Längenprofil-Ausschnitt, von bad. Km. 7,5 bis 9,5, aus der Erosionsstrecke unterhalb Istein. — Längen 1:10 000, Höhen 1:200.

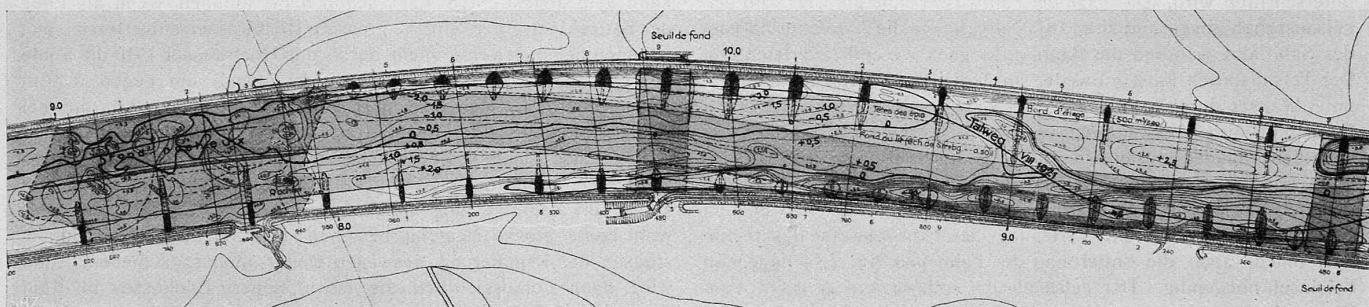


Abb. 14. Grundriss obiger Strecke, 1:10 000. Die Höhenkurve 0 begrenzt die gegenwärtige Fahrwassertiefe von 2,10 m bei N. W. von 500 m<sup>3</sup>/sec.

sehen, und es ist nicht ausgeschlossen, dass an besonders ungünstigen Stellen die kleinen Grundschenken im Laufe der Zeit vermehrt werden müssen. Eine nicht zu unterschätzende Gewähr dafür, dass dies aber in grösserem Umfange nicht erforderlich werden dürfte, gibt die Beschaffenheit des Flussbettes oberhalb der natürlichen Schwelle bei Istein. Auf dieser Strecke erfolgt der Wasserabfluss unter Verhältnissen, wie sie später auch unterhalb Istein eintreten werden (geringe Geschiebeführung), und dort ist heute das natürliche Niederwasserbett am regelmässigsten ausgebildet, die Fahrwassertiefen sind von Istein aufwärts bis ans Ende der Regulierungsstrecke die günstigsten auf der ganzen Rheinstrecke Strassburg-Basel.

Ein vollständig ausgeglichenes Gefälle wird sich auf der Erosionsstrecke nicht erreichen lassen, es sei denn, das die Zwischenräume der Grundschenken vollständig ausgefüllt und erosionssicher abgedeckt werden. Es wird sich vielmehr ein leicht treppenförmiger Verlauf des Wasserspiegels einstellen mit verstärktem Gefälle über den Schwellen und Gefällsverflachungen in den Zwischenhaltungen. Für die Schiffahrt kann dies kein Nachteil sein, sofern nur überall ausreichende Wassertiefen und keine allzu unregelmässigen Strömungen vorhanden sind. Die grosse Kronenbreite der Grundschenken wird

In den Plänen [Abb. 14 bis 20] ist die vorstehend beschriebene Baumethode für die beiden Stromstrecken bei Schönau (bad. Km. 82,5 bis 78,5) und bei Istein (bad. Km. 10 bis 7) zur Darstellung gebracht worden.

Das Stromstück bei Schönau ist ein Ausschnitt aus der Rheinsektion, deren Regulierung erst erfolgen sollte, nachdem sich die Sohle etwas gesenkt hat (am Ende der Bauzeit). Das Niederwasserbett wird sich dann mit einem geringeren Aufwand an Baggerarbeiten in das neue Tracé verlegen lassen, als bei den heutigen Sohlenverhältnissen. Der angestrebte Niederwasserspiegel ist aus dem Längenprofil [Abb. 6, S. 75] herübergenommen worden und liegt am Pegel Weisweil 0,59 m tiefer als der gegenwärtige.

Das Stromstück bei Istein, im obersten Teil der Erosionsstrecke gelegen, zeigt den Einbau von zwei grossen Grundschenken und den Durchbruch der Kalksteinschwelle. Die projektierte Fahrwasserrinne fällt angenähert mit dem heutigen Talweg zusammen. Um die Stromschnellen mit bei Niederwasser insgesamt etwa 0,5 m Höhe zum Verschwinden zu bringen wird der Oberwasserspiegel um zirka 0,30 m gesenkt, der Unterwasserspiegel um zirka 0,20 m gehoben. Der angestrebte Niederwasserspiegel, dessen ausgeglichenes

Gefälle zirka  $1,1\%$  beträgt, ist wiederum dem Gesamtlängenprofil entnommen worden. Die beiden grossen Grundschenken sind in 500 m und 1500 m Abstand von der natürlichen Schwelle vorgesehen und besitzen die bereits früher erwähnten Abmessungen und Kronenhöhen. Die weiter stromabwärts gelegenen Grundschenken sollen jeweils etwas unterhalb des Scheitels der Krümmungen eingebaut werden, wo erfahrungsgemäss die grösste Kolkwirkung auf-

2. Von Breisach aufwärts bis unterhalb Istein (bad. Km. 13, Länge der Strecke = 42 km).
3. Von bad. Km. 13 aufwärts, Durchbruch der Isteiner Kalksteinschwelle und Vortrieb des neuen Niederwasserbettes soweit rheinaufwärts, als dies die Beschaffenheit des Strombettes notwendig macht, also voraussichtlich etwa bis bad. Km. 3 (Länge der Strecke = 10 km).

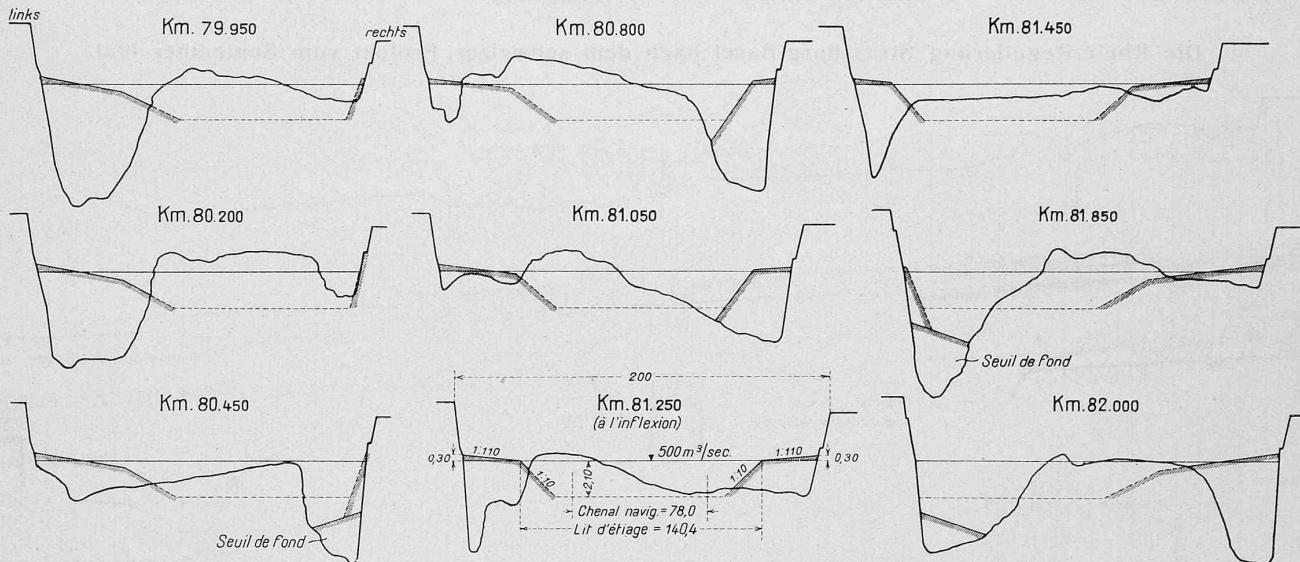


Abb. 20. Typische Querprofile zu Abb. 18 und 19, Regulierungstrecke bei Weisweil-Schönau. — Breiten 1 : 4000, Höhen 1 : 400.

tritt. In der 420 m langen Kalksteinschwelle erhält die im Fels auszusprengende Fahrwasserrinne [Abb. 16 und 17] eine Breite von 85 m, und deren höchste Sohlenpunkte sollen in 2,50 m Tiefe unter dem angestrebten Niederwasserspiegel liegen. Es kann also auch hier — wie über den künstlichen Schwellen — eine leichte Senkung des Wasserspiegels eintreten (infolge von Sohlenkolken unterhalb der Schwelle), ohne dass die angestrebte Wassertiefe von 2,10 m unterschritten wird. Die Lage der Fahrwasserrinne am Ufer wird den Felsausbruch (insgesamt zirka 18000 m<sup>3</sup>), sowie die Aufrechterhaltung der Schiffahrt während der Bauperiode ganz wesentlich erleichtern. Der Felsausbruch kann entweder im Trocknen hinter Fangdämmen, unter Wasser durch Sprengung oder schwere Fallmeissel, oder durch Sprengung unter Verwendung von mobilen, zwischen Schiffen eingebauten Taucherglocken (wie im Binger Loch) erfolgen. In letzterer Falle können die schwimmenden Taucherglocken auch zum Abgleichen des Steinbelags der grossen Grundschenken Verwendung finden. Die provisorische Verlegung des Fahrwegs auf das rechte Ufer macht auch die Entfernung der beim bad. Km. 7,94 liegenden Felsinsel notwendig. Der Felsausbruch soll, soweit er nicht vom Wasser fortgeschwemmt wird und verloren geht, zur Herstellung der Grundschenken und Buhnen, sowie für Steinwürfe verwendet werden.

Der Einbau des künstlichen Niederwasserbettes erfolgt am rationellsten stromaufwärts, damit die am jeweiligen oberen Ende der Arbeitsstrecke gelösten Kiesmassen möglichst ohne künstliche Nachhilfe (Baggerungen) im neuen, gestreckteren Bett abfließen und sich auch seitlich in den Buhnenfeldern anlagern können. Beim umgekehrten Arbeitsvorgang — Vortrieb des Niederwasserbettes stromabwärts — wären Kiesverstopfungen am unteren Ende der Arbeitsstrecke und damit erhöhte Kosten für Baggerungen zu befürchten. Damit ist aber nicht gesagt, dass mit den Arbeiten lediglich am unteren Ende der Regulierungsstrecke (bei Strassburg) begonnen werden könnte und dass dieselben von dort aus lückenlos stromaufwärts vorgetrieben werden müssen. Wenn die Regulierung zwischen Strassburg und Basel in ihrem Gesamtumfang möglichst beschleunigt werden soll, so kann mit den Arbeiten in drei Stromabschnitten gleichzeitig eingesetzt werden:

1. Von Strassburg (Abzweigung des kleinen Rheins bad. Km. 121,7) stromaufwärts bis oberhalb der Schiffbrücke Gersthheim-Ottheim (bad. Km. 98, Länge der Strecke = 24 km); dann unter vorläufiger Auslassung der zirka 23 km langen Auflandungsstrecke von bad. Km. 75 (Weisweil) aufwärts bis Breisach (bad. Km. 55, Länge der Strecke = 20 km).

Die oberste Streckentrennung ist nur wenige Kilometer unterhalb der Isteiner Schwelle gewählt worden, um letztere möglichst bald regulieren zu können.

Bis zur Vollendung dieser Arbeiten dürfte sich — infolge der ständig abnehmenden Geschiebezufuhr aus der Erosionsstrecke — die Flussohle zwischen Rheinau und Schönau bereits etwas gesenkt haben. In welchem Umfang, lässt sich nicht voraussehen. Sie kann dem angestrebten Mass schon nahe kommen, wenn am Ende der Bauzeit der obere Strecke grössere Hochwasser eingetreten sind, ist doch beispielsweise allein durch das Hochwasser 1910 die Sohle bei Ottheim, allerdings nur vorübergehend, um gegen 0,30 m gesenkt worden. Man wird in diesem Falle ohne Zögern die bei Ottheim eingestellten Regulierungsarbeiten wieder aufnehmen und das fehlende 23 km lange Zwischenstück mit beschleunigtem Tempo schliessen. Aber auch wenn die erhoffte Sohlensenkung ausbleiben sollte, etwa infolge lang andauernder Niederwasserperioden, wird wohl keine grosse Neigung bestehen, die Erstellung des Schlussstückes der Regulierung deswegen weiter hinauszuschieben. Man wird dann voraussichtlich die etwas höhern Baukosten in Kauf nehmen und das Niederwasserbett in der noch ungesenkten Sohle festlegen. Hierzu werden wohl einzelne Buhnen und Buhnenserien — etwa durch aufgebrachte Bruchsteinlagen, die später wieder weggenommen werden können — etwas höher als planmäßig erstellt werden müssen. Mit zunehmender Sohlensenkung in der neuen Fahrwasserrinne wären dann sukzessive auch die Buhnenfüsse zu verlängern.

Kommt die Regulierung nach dem vorstehenden Bauprogramm zur Ausführung, so ist für die Gesamtbauzeit die insgesamt 67 km lange Strecke Strassburg-Breisach massgebend. Die 42 km lange Strecke Breisach-Istein dürfte allerdings kaum in wesentlich kürzerer Zeit vollendet werden können, da sie wegen des Einbaus der grossen Grundschenken einen beträchtlich grösseren kilometrischen Arbeitsaufwand erfordert.

In der 85 km langen Regulierungsstrecke Sondernheim-Strassburg, in der laut dem Entwurfe Honsell gleichzeitig in zwei Stromabschnitten von 51 und 34 km Länge gearbeitet worden ist, konnte das Niederwasserbett im Zeitraum von 7 bis 8 Jahren im Rohen fertig erstellt werden. Nimmt man an, dass der gleiche Baufortschritt auch in der Regulierungsstrecke Strassburg-Breisach (deren Stromcharakter mit demjenigen unterhalb Strassburg grosse Ähnlichkeit besitzt) erreicht werden kann, so ergibt sich für den Rohausbau der gesamten Regulierungsstrecke Strassburg-Basel eine

Bauzeit von ungefähr zehn Jahren. Für die Vollendungsarbeiten — die Sicherung der bestehenden Bauwerke (Bekrönung der Buhnen u. a. m.), das Einziehen weiterer Buhnen und Grundschenken, Baggerungen — wäre dann wie unterhalb Strassburg ein weiterer Zeitaufwand von einigen Jahren erforderlich.

Was die Aufrechterhaltung der Schifffahrt während der Bauzeit anbetrifft, so wird dieselbe zweifellos zeitweise durch die Bau-

Hierzu kommen für die Strecke Strassburg-Basel:  
 25 bis 30 grosse Grundschenken mit Senkwurstbau  
 600 000 m<sup>3</sup> zu 6 M . . . . . 3 600 000 M  
 Steinschüttung 200 000 m<sup>3</sup> zu 10 „ . . . . . 2 000 000 „  
 Abgleichen der Kronen 100 000 m<sup>2</sup> zu 4 „ . . . . . 400 000 „  
 Felsausbruch Istein 18 000 m<sup>3</sup> zu 25 „ . . . . . 450 000 „  
 zusammen = 6 450 000 M

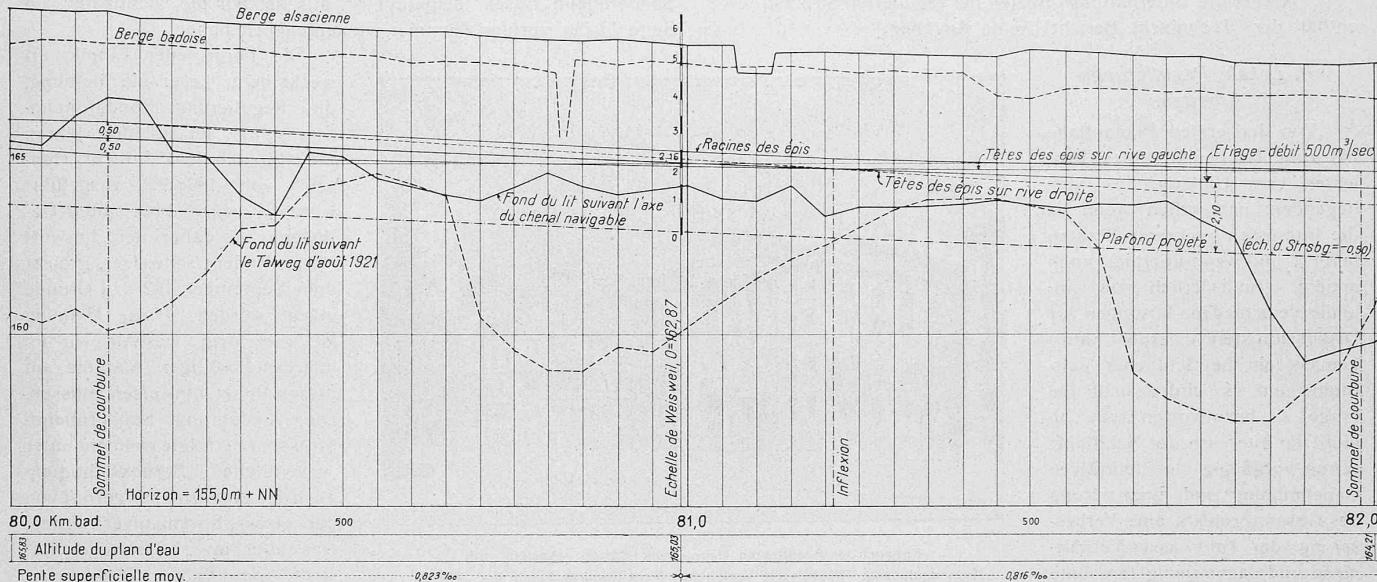
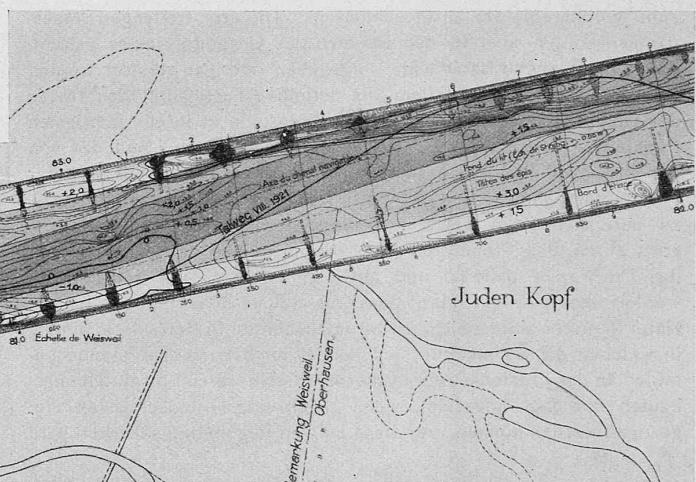


Abb. 18 und 19. Grundriss 1:10000 und Längenprofil 1:10000/1:200 von bad. Km. 80 bis 82, in der Auflandungstrecke bei Weisweil-Schönaus.

Im Grundriss der Stromsohle begrenzt die Höhenkurve 0 die gegenwärtige Fahrwassertiefe von 2,10 m bei N. W. von 500 m<sup>3</sup>/sek.



arbeiten erschwert werden, und es liegen die Verhältnisse oberhalb Strassburg insofern ungünstiger als unterhalb, als die Strombreite der obere Strecke bis zu 50 m kleiner ist. Anderseits dürfte die stärkere Strömung oberhalb Strassburg die Offenhaltung der provisorischen Fahrwasserrinne eher erleichtern.“

#### VI. Die Baukosten.

„Für die Ableitung der *vorkriegszeitlichen* Baukosten der Regulierungsstrecke Strassburg-Basel lassen sich die effektiven Baukosten des *Stromkilometers* an Hand der Honsellschen Voranschläge [für Sonderheim-Strassburg] wie folgt aufteilen:

Senkwurstbau	78 %	= 125 000 M
Baggerarbeiten inkl. Hinterfüllung der Buhnen	14 %	= 22 000 „
Bauaufsicht und Bauleitung	8 %	= 13 000 „
Total		= 160 000 M“

Die Ausführung der 85 km langen Strecke Sonderheim-Strassburg beanspruchte (1907 bis 1914) rd. 13,6 Mill. Mark. Unter Berücksichtigung der Abweichungen der obere von der unteren Strecke werden die kilometrischen Kosten oberhalb Strassburg abgeleitet wie folgt:  
 Senkwurstbau 125 000 M + 30 % . . . . . 163 000 M  
 Baggerarb. inkl. Hinterfüll. d. Buhnen u. Grundschenken 22 000 „  
 Bauaufsicht . . . . . 13 000 „  
 Total 198 000 M

„Die Gesamtkosten der Regulierung der 118,7 km langen Rheinstrecke Strassburg-Basel (bad. Km. 121,7 bis Km. 3,0, wo die Einschränkungsbauten zu Ende gehen) ergeben sich somit zu:  
 118,7 km zum 198 000 M . . . . . 23 500 000 M  
 Grosse Grundschenken, Felsausbruch bei Istein 6 450 000 „  
 Total 29 950 000 M und die Kosten pro Stromkilometer zu 252 000 M.“

Die kilometrischen Kosten der Stromregulierung wären demnach oberhalb Strassburg etwa 57 % höher als unterhalb.

Die Ableitung der heutigen Kosten aus den Vorkriegskosten kann bei den immer noch außerordentlich unstabilen Lohnverhältnissen und Materialpreisen nur mit grösstem Vorbehalt erfolgen. Nach den gemachten Erhebungen betrug im Herbst 1921 in Baden der Stundenlohn eines Tiefbauarbeiters etwa das 15-fache gegenüber vor dem Kriege, die Gehälter der Angestellten sind durchschnittlich auf etwa das 10-fache gestiegen. Der Kohlenpreis ist momentan etwa 30 mal höher. Die Kosten des Senkwurstbaues und der Steinschüttung richten sich nahezu ausschliesslich nach den Arbeitslöhnen; bei den Baggerarbeiten spielt auch der Kohlenpreis eine wichtige Rolle. Auf Grund dieser Zahlen lassen sich die Gesamtkosten der Regulierung bei den heutigen Lohnansätzen und Materialpreisen wie folgt schätzen:

Senkwurstbau inkl. Steinschüttungen	25348000 M	$\times 15 = 380200000$ M
Baggerarbeiten und Felsausbruch	3061000 „	$\times 15 = 45900000$ „
Bauaufsicht und Bauleitung	1543000 „	$\times 10 = 15400000$ „
		441500000 M

Dass dieser Aufstellung über die heutigen Preise aber lediglich orientierender Wert beigemessen werden darf, soll hier nochmals betont werden.“

[Ueber die Unterhaltungs-Kosten der regulierten Stromstrecken enthält der „Technische Bericht“ keine Angaben.]

#### VII. Lokale Regulierungs-Arbeiten.

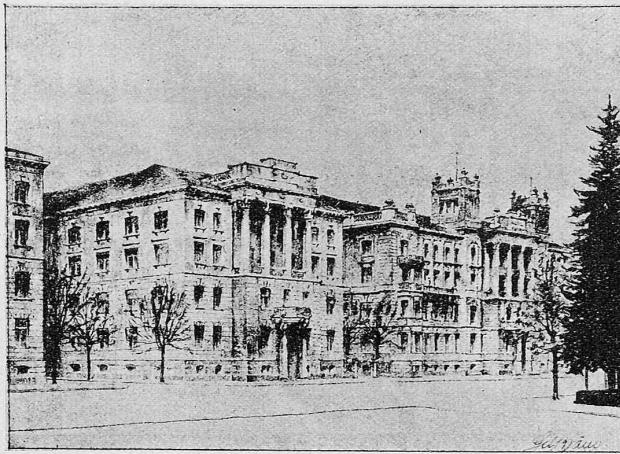
„Von der ersten Planauflage bis zum Baubeginn eines Projektes vom Umfang des vorliegenden, namentlich wenn es die Interessen mehrerer Staaten berührt und wenn überdies noch andere, grundsätzlich von einander verschiedene Lösungen zur Diskussion stehen, vergeht naturgemäß ein beträchtlicher Zeitraum, und es wird deshalb die Frage zu beantworten sein, ob nicht im Interesse der Schiffahrt schon vorgängig der definitive Genehmigung und Finanzierung des Gesamtprojekts eine Verbesserung der Fahrwasser-Verhältnisse und damit wenigstens eine etwelche Verlängerung der jährlichen Schiffahrtsdauer erreicht werden kann. Dies erscheint nicht zum vornherein als ausgeschlossen. Die zu treffenden Massnahmen sollten aber in den Rahmen des Gesamtprojektes passen, damit nicht später Bauobjekte aufgegeben oder gar zerstört werden müssen. Dazu ist vor allem die definitive Festlegung des Tracés der zukünftigen Schiffahrtsrinne — wenigstens in ihren wichtigsten Punkten — notwendig. Ist sie erfolgt, so wäre an Hand des von den Strombaubehörden gesammelten Beobachtungsmaterials, weiterer Flussaufnahmen, den Beobachtungen der Schiffskapitäne usw. zu untersuchen, in welchen besonders ungünstigen Strompartien etwa durch den Einbau einzelner Buhnenfelder und Baggerungen das Fahrwasser dauernd und mit vergrösserter Tiefe festgehalten werden kann. Es ist klar, dass für solche Massnahmen lokaler Natur in erster Linie diejenigen Stromabschnitte in Betracht kommen, in welchen die Stromsohle sich bereits im Beharrungszustande befindet. In der Erosionsstrecke unterhalb Istein wären Einschränkungsmauern nur dann angezeigt, wenn gleichzeitig Grundschwellen eingezogen werden können. An diese lokalen Regulierungsarbeiten wird

man aber keine allzu grossen Hoffnungen knüpfen dürfen, ihr Einfluss auf die Fahrwasser-Verhältnisse in den anschliessenden Strecken lässt sich nicht mit Sicherheit voraussehen, und es können eventuell sehr bald Ergänzungsbauten notwendig werden.“ \*

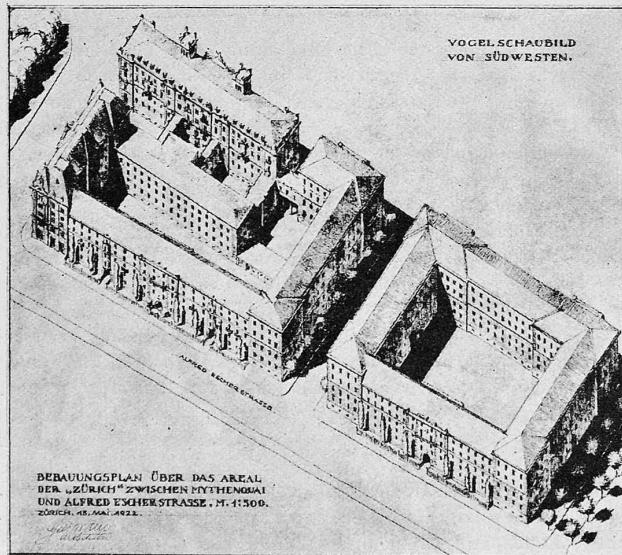
[Damit schliesst der amliche „Technische Bericht“, dem noch die Zusammenstellung der „Hauptdaten über die Rheinstrecke Sonderheim-Basel“ beigelegt ist, aus der wir die wichtigsten auf Seite 73 der vorigen Nummer wiedergegeben haben.

Die Form jener Tabelle erweckt beim Leser die Meinung, die Regulierung Sonderheim-Strassburg sei in den Jahren 1907/14 nach dem „Entwurf Honsell“ von 1896/97 ausgeführt worden; wegen ihres guten Gelingens sei daher der „Entwurf Honsell“ dem schweizer Projekt vom September 1921 zu Grunde gelegt worden. Diese Meinung ist aber irrig, weshalb wir im Interesse volliger Klarheit auf diesen Punkt hinweisen müssen. Die Ausführung Sonderheim-Strassburg erfolgte vielmehr unter wesentlicher Berücksichtigung auch des Entwurfs Willgerodt von der elsäss. Strombauverwaltung, was aber im „Technischen Bericht“ des Eidgen. Wasserwirtschaftsamtes nicht gesagt wird!)

Dies zu wissen ist insofern nicht un wesentlich, als Willgerodt z. B. in der Verminderung der Zahl der Uebergänge lange nicht so weit ging, wie Honsell, der sie laut Tabelle (Seite 73) auf die Hälfte vermindern wollte, welchem Beispiel auch der schweizer. Entwurf folgt. Tatsächlich sind auf der untern regulierten Strecke viel mehr als 40 Uebergänge vorhanden. Der aufmerksame Leser erinnert sich wohl auch der Aeußerung Kupferschmidis: „Die Zahl der Windungen und Uferwechsel des Niederwasserbettes ist daher nicht viel kleiner als die des Talweges im korrigierten (also unregulierten! Red.) Bett.“ \*) Interessant ist in dieser Hinsicht auch ein Vergleich der Abbildungen 38 und 39 bei Kupferschmid, betreffend die durchgeföhrte Regulierung zwischen bad. Km. 159 und 163 (Bd. LXXVII, Seiten 274 und 275) mit den schweizerischen Projektplänen Abbildung 18 (Strecke Weisweil-Schönau auf der vorhergehenden Seite) und Abbildung 3 (Seite 73 voriger Nummer), wo in der flachen Stromkurve von bad. Km. 113,5 bis 118,5 sechs natürliche Uebergänge auf einen einzigen reguliert werden sollen. — Es ist demnach bei Beurteilung der vergleichenden Hinweise auf

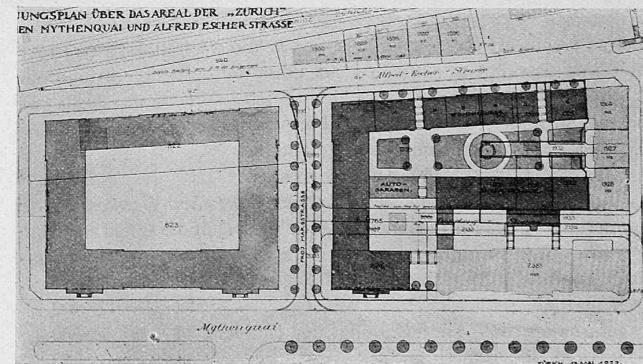


Entwurf der Architekten Gebr. Bräm, Zürich. Ansicht vom Mythenquai aus. Rechts das bestehende Verwaltungsgebäude der „Zürich“.



BEBAUUNGSPLAN ÜBER DAS AREAL DER „ZÜRICH“ WISCHEN MYTHENQUAI UND ALFRED ESCHER STRASSE. M:1:500. ZÜRICH, 15. MAI 1922.

Entwurf der Architekten Gebr. Bräm. — Vogelschaubild aus Südwesten.



Ueberbauungs-Plan für das Areal der „Zürich“ in Zürich. — Entwurf der Architekten Gebr. Bräm, Zürich. — Masstab 1:2500.

den Entwurf Honsell als bautechnisches Vorbild für die Regulierung oberhalb Strassburg etwelche Vorsicht geboten.]

\*) Vielleicht bezieht sich die beiläufige einmalige Erwähnung eines „ergänzten Honsellschen Entwurfes vom Febr. 1901“, der bezügl. seiner um rd. 30% erhöhten Baukosten benützt wurde, hierauf?

\*\*) Vgl. Band LXXVII, Seite 273 Spalte links unten (11. Juni 1921).