

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Der Ausbau des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee  
**Autor:** E.G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-38990>

#### **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>**

**INHALT:** Der Ausbau des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee. — Versuchsweise Erzeugung von umgekehrtem Hartguss. — Wettbewerb für ein Bankgebäude in Basel der Schweizerischen Nationalbank. — Ueber den Häuserbau in erdbebengefährdeten Gegenden. — Baubudget der Schweizerischen Bundesbahnen für 1924. — Zur Frage der Ausfuhr elektrischer Energie. — Miscellanea: Der neue Westhafen in Berlin. Normalien des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller. Neue

Brückenbau-Vorschriften der American Society of Civil Engineers im Eisenbahnwesen. Starkstrom-Unfälle in der Schweiz. Der Bau des Schiffahrts-Kanals von Marseille zur Rhone. Bund Deutscher Architekten. Eidgenössische Technische Hochschule. Der VIII. Internationale Azetylen-Kongress. — Konkurrenzen: Kunstmuseum in Chaux-de-Fonds. — Literatur: L'Electro-Sidérurgie. Simplon-Album. — S. T. S.

## Der Ausbau des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee.

Anschliessend an die Mitteilung im Band 80, Seite 138 (16. September 1922) über den Stand der Arbeiten für den Ausbau des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee kann folgendes mitgeteilt werden:

Die Konzessionsverhandlungen über die drei *Kraftwerke Rekingen, Dogern und Nieder-Schwörstadt* konnten noch nicht zu einem Abschlusse gebracht werden. Es sind inzwischen in einer Sitzung der schweizerisch-badischen Kommission die wirtschaftlichen Bedingungen der Schweiz, die im ersten Entwürfe fehlten, behandelt und den Konzessionsbewerbern zur Aeußerung zugestellt worden. Dann wurden die Fragen der Fischerei von der beiderseitigen Regierungskommission in mehreren Sitzungen besprochen, ohne indessen die schwierige Materie einer zeitgemässen, den geänderten Flussverhältnissen angepassten Lösung näher gebracht zu haben. Die durch die Verflüchtigung der Mark verschärft wirtschaftliche Krisis lässt keine rasche Inangriffnahme des Ausbaues erwarten, umso weniger als das Privatkapital durch die in den Konzessionen vorgeschene mehrheitliche Beteiligung der beiden Staaten und durch die wirtschaftlichen Belastungen kein besonderes Interesse am Ausbau der Werke besitzt.

Die *Bodensee-Regulierung*, deren Bearbeitung im Einverständnis mit der schweizerisch-badischen Rheinkommission vom Eidg. Amte für Wasserwirtschaft übernommen wurde, hat durch Beendigung der Vorarbeiten und Inangriffnahme der endgültigen Projektbearbeitung eine weitere Förderung erfahren.

Die *Schiffbarmachung* des Rheines von Basel bis in den Bodensee, die Hand in Hand mit der Kraftnutzung vorbereitet und teilweise durchgeführt wird, soll vorerst durch Benützung und Auswertung der bisherigen Projektierung abgeklärt und zusammengefasst werden. Neben der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtausbau ist die Frage der Schiffahrt in technischer, wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht vom Standpunkte des Erreichbaren zu behandeln.

Die Arbeit an der untern Strecke von Basel bis Eglisau, die von der badischen Landesregierung behandelt wird, ist durch die Ergebnisse des Wettbewerbes<sup>1)</sup> und die zur Konzessionierung angemeldeten Projekte insofern vereinfacht, als die Einteilung der Gefällstufen nunmehr festliegt und nur die engere Umschreibung der einzelnen Objekte einer weitern Abklärung bedarf. Schwierigkeiten bieten sich hierbei bei der Ueberwindung der Schnellen von Rheinfelden, weil dort zwischen dem Stauende von Augst-Wyhlen und dem bestehenden alten Werke von Rheinfelden eine die durchgehende Schiffahrt hindernde Gefällstrecke unausgenutzt geblieben ist, die eine Verlegung des bestehenden Kraftwerkes Rheinfelden bedingt. Die Erstellung der Neuanlage wird den Konzessionären der nachfolgenden Stauweise Nieder-Schwörstadt durch folgende Bedingung des Konzessionsentwurfs zur Pflicht gemacht:

„Der Unternehmer ist auf Verlangen der beiderseitigen Regierungen verpflichtet, das Kraftwerk Neu-Rheinfelden zur Ausnützung des Gefälles zwischen dem Kraftwerk Nieder-Schwörstadt bis zur Rheinfelderbrücke nach dem vorgelegten allgemeinen Entwurfe auszubauen, wenn

<sup>1)</sup> Ausführlicher Bericht in Band 77, Seite 1 (Januar 1921); auch als erweiterter Sonderdruck erschienen (Internationaler Wettbewerb für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee; Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizer. Schiffahrtsfragen. Preis 5 Fr.) *Red.*

nach übereinstimmender Auffassung der beiderseitigen Regierungen die Erbauung dieses Kraftwerkes unter Berücksichtigung des Geld- und Energiemarktes wirtschaftlich möglich ist und die Rücksicht auf die Schiffahrt oder die Kraftnutzung es erfordert.“

Die Schiffahrt hat beim Ausbau der Strecke Basel-Bodensee eine bevorzugte Stellung, indem alle Schiffahrts-Anlagen, die bei einer Aufschiebung eine unverhältnismässige Verteuerung erfahren würden, gleichzeitig, ohne dass die Kosten hierfür die spätere Schiffahrt belasten sollen, durch die Kraftwerke zu erstellen sind. Es wird versucht, bei einzelnen Gefällstufen, die verhältnismässig günstige Anlagekosten aufzuweisen, auch eine spätere Beteiligung der Kraftwerke am endgültigen Ausbau des Schiffahrtsweges vorzusehen. Eine dadurch hervorgerufene Verteuerung der Gestehungskosten der elektrischen Energie zu Gunsten der Schiffahrt-Interessenten dürfte aber kaum im Interesse der gesamten Volkswirtschaft liegen, da grundsätzlich sowohl die Kraftausnutzung wie die Schiffahrt sich selbst erhalten sollten.

Die Schiffahrt hat neben der Anlage von Schleusen und Vorhäfen die Herrichtung der Fahrrinne durchzuführen, was namentlich oberhalb der Aaremündung grössere Korrektionsarbeiten des Rheinlaufes bedingt. Dann hat sie bei den beiden Kanalwerken Dogern und Waldshut-Kadelburg besondere Schiffahrtswehre zu erstellen, damit sie unabhängig vom Kraftwerkbetrieb im offenen Rhein gelassen werden kann.

Für die von der Schweiz zu bearbeitende Strecke *Eglisau-Schaffhausen* ist der Weg zu einem definitiven Vorprojekte viel schwieriger als bei dem untern Rheinabschnitt, weil die einzelnen Staustufen noch nicht die Abklärung gefunden haben, die eine definitive Stellungnahme zu bestimmten Vorschlägen erlauben würde. Aus der Fülle von Projekten, die von Konzessionsbewerbern, Schiffahrtsverbänden, dem Wettbewerbe von 1920 und Anregungen in Tageszeitungen vorliegen, sind diejenigen Vorschläge, die die meisten Interessen befriedigen und den wirtschaftlichsten Ausbau gestatten, auszuwählen. Diese Arbeit ist von der Rheinkommission dem Nordostschweizerischen Schiffahrts-Verband in St. Gallen übertragen worden, der seinerseits das Ingenieurbureau der Buss A.-G. in Basel (Ingenieur E. Gutwiller) und das Ingenieurbureau Dr. Bertschinger in Zürich mit der Ausarbeitung der definitiven Vorprojekte betraut hat. Die Experten haben zunächst dem Verbande das Ergebnis ihrer vorläufigen Untersuchung in zwölf Projektvariationen, die alle bisherigen Vorschläge enthielten, vorgelegt und aus dieser Sammlung von Vorschlägen drei Variationen zur Weiterbearbeitung empfohlen. Daraus sollen nach Aufstellung genereller Entwürfe und Kostenberechnungen die Grundlagen für das endgültig zu wählende, definitive Vorprojekt gewonnen werden.

Welche der drei Lösungen, die das vorhandene Gefälle in zwei, drei und vier Stufen mit gemeinsamen und getrennten Kraft- und Schiffahrtsgerinnen, mit links- und rechtsufrigen Turbinenhäusern usw. vorsehen, die richtige ist, muss auf Grund der von den Projektbearbeitern aufgestellten Vorschlägen nach technischer, wirtschaftlicher, lokaler und politischer Ueberlegung entschieden werden. Um über all diese Fragen die Möglichkeit einer abklärenden Diskussion zu erhalten, soll zwischen die generelle und definitive Projektierung eine genügend lange Zeit eingeschaltet werden, die den Behörden, Konzessionsbewerbern, den Schiffahrtsinteressenten und der Oeffentlichkeit erlaubt, zu den Entwürfen Stellung zu nehmen.

Die Beurteilung der drei Varianten, die in der Hauptsache alle in Betracht kommenden ernsthaften Vorschläge

umfassen, hat vom Gesichtspunkte einer möglichst vollständigen und weitgehenden Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte, einer einwandfreien, leistungsfähigen, erstklassigen Wasserstrasse und der wirtschaftlich günstigsten Kombination von Kraftnutzung und Schiffahrtsweg zu geschehen. Ob dabei ein den lokalen und Landesinteressen besser dienender Entwurf einer technisch grosszügigeren Lösung, die auf die Landesgrenzen keine Rücksicht nimmt, vorgezogen wird, hängt auch von der Zulässigkeit der Kraftnutzung am Rheinfall ab, wo zeitliche Einschränkungen und die Begrenzung der Wasserentnahme eine vollständige Ausnutzung der vorhandenen Wasserkräfte hindern.

Die Frage der Kraftnutzung des Rheinfallen begegnet heute nicht mehr der strikten Ablehnung, wie sie noch im Wettbewerbsprogramm enthalten war, da schon bei der Austragung des Wettbewerbes, der, vor dem Kriege begonnen, erst 1920 zum Abschluss kam, Vorschläge zur Ausnutzung gebracht wurden, so namentlich beim erstprämierten Entwurf „Freier Rhein“ der Buss A.-G., der einer, durch den Krieg geförderten Einsicht zur besseren Ausnutzung unserer Wasserkräfte das Wort redete. Es scheint auch ausgeschlossen, dass die Kosten der Ueberwindung des Rheinfallen von der Schiffahrt allein getragen werden können, ohne dass wenigstens ein Teil davon durch die Zinsen aus der Kraftnutzung rentabel gemacht wird.

Abbildung 1 zeigt eine Uebersichtskizze der Strecke Eglisau-Schaffhausen mit den verschiedenen Vorschlägen. Die drei Varianten, die eine besondere Bearbeitung erfahren sollen, umfassen folgende in den Längenprofilen, Abbildung 2, dargestellte Lösungen:

1. Variante: Einzelstufen für Schaffhausen, Rheinfall und Rheinau. Schaffhausen und Rheinfall mit getrenntem Schiffahrtskanal; die Kraftnutzung kann ohne wesentliche Beeinflussung der Schiffahrtsrinne durchgeführt werden. Bei Rheinau ist ein gemeinsamer Durchstich-Kanal vorgesehen. Umgehung der Thurmündung mit einem Schiffahrts-Kanal, der nur soweit zur Kraftnutzung dient, als er ohne wesentliche Mehrkosten zur Wasserführung benutzt werden kann (rd. 200 m<sup>3</sup>/sek). Die Stauhöhen und Gefälle der einzelnen Stufen sind folgende:

Schaffhausen Stauhöhe 393,5, Gefälle 6,35 m,  
Rheinfall Stauhöhe 287,0, Gefälle 25,0 m.

Für die Ueberwindung der Höhenunterschiede von 25 m ist eine Schleusentreppe mit zwei Haltungen vorgesehen.

Rheinau Stauhöhe 362,0, Gefälle 10,85 m.  
Ellikon Stauhöhe 351,0, Gefälle 5,10 m.

Für die Anlage Eglisau könnte eine Stauerhöhung von 75 cm durchgeführt werden, wodurch eine Verbilligung des Schiffahrtskanals Eglisau-Rüdlingen erreicht wird.

In der 2. Variante sollen die Gefällstufen Schaffhausen und Rheinfall zusammengelegt werden. Die Stauhöhe ist mit 393,0 gewählt, wodurch sich ein Gefälle von 31 m ergibt. Die Stauhöhe von Rheinau bleibt auf Höhe 362,0, die Rheinstrecke von Rheinau bis Stauende Eglisau soll durch Korrektion und Tieferlegung des Bettess schiffbar gemacht werden. Das Gefälle von Rheinau erhöht sich infolge der Tieferlegung des Rheinbettes auf ungefähr 12,00 m. Für Rheinau ist zur Untersuchung der Mehrkosten ein getrennter Schiffahrts- und Kraftwerkskanal anzunehmen.

In der 3. Variante werden die Stufen Schaffhausen, Rheinfall und Rheinau in eine einheitliche Stufe bei Altenburg mit Ueberquerung des Rheines bei Dachsen und einem gemeinschaftlichen Schiffahrts- und Kraftgerinne zusammengelegt. Der gestaute Wasserspiegel kommt auf 392,5 zu liegen, das Gefälle beträgt 37,5 m. Für die Ueberwindung der Höhe ist eine Schleusentreppe mit drei Haltungen erforderlich. Ein Seitenkanal auf dem rechten Rheinufer von Ellikon bis unterhalb Rüdlingen dient sowohl der vollen Kraftausnutzung wie der Schiffahrt. Der Stauspiegel dieser Anlage liegt auf Kote 355,0, das Gefälle beträgt 9,20 m.

Die einheitliche Ausgestaltung der Schiffahrtstrecke erfordert die Einhaltung gemeinsamer *Leitsätze und Normalien*, die von den beiderseitigen Regierungen unter vorhergehender Begrüssung der interessierten Kreise aufgestellt wurden. Die definitive Fassung, wie sie vom

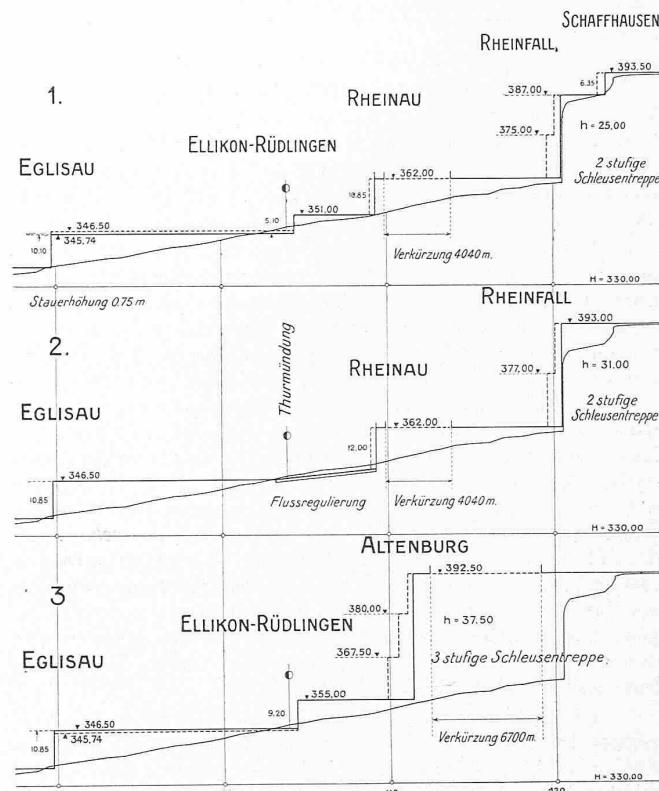


Abb. 2. Längenprofile der drei Varianten Eglisau-Schaffhausen.

Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft aufgestellt worden ist, sieht folgende Abmessungen vor:

1. Fahrzeuge:

- Normal-Schleppkahn ist der 1200 t-Kahn mit 80 m Länge, 10,0 m Breite und 2,20 m Tiefgang.
- Grösster zulässiger Schleppkahn 1500 t mit 86 m Länge, 10,25 m Breite und 2,5 bis 2,6 m Tiefgang. Bei einem Tiefgang von 2,5 bis 2,6 m kann der 1500 t-Kahn nur bei Wasserständen von +1,0 m B. P. an verkehren; bei Wasserständen unter 1,0 m B. P. ist der Kahn auf 2,30 m zu leichtern.
- Normalschlepper - Schraubendampfer 200 PS<sub>e</sub> (etwa 500 PS<sub>i</sub>) mit etwa 37,0 m Länge, 7,0 m Breite und 2,00 m Tiefgang.
- Grösster Schlepper 300 PS<sub>e</sub> (etwa 700 bis 800 PS<sub>i</sub>) mit etwa 45,0 m Länge, 7,5 m Breite und 2,20 m Tiefgang.

2. Schleusen. Erster Ausbau: Einfache Kammerschleuse mit nutzbarer Länge 135,0 m, lichter Weite 12,0 m, Drempele-tiefe am Oberhaupt 3,5 bis 4,0 m unter dem konzessionierten Stauspiegel; Drempele-tiefe am Unterhaupt 2,5 m unter dem hydrostatischen und 3,0 m unter dem hydraulischen Stauspiegel bei M. W., wobei unter Mittelwasser ein dem Wasserstand von 1,0 B. P. gleichwertiger Wasserstand verstanden ist; Höhe der Schleusenplattform mindestens 1,0 m über dem höchsten Stauspiegel.

Weiterer Ausbau: a) Zweite Schleuse mit nutzbarer Länge 135,0 m, lichte Weite 14,0 m und entsprechend grösserer Drempele-tiefe; b) Verlängerung der ersten Schleuse zu einer Zugschleuse von 220 m Länge; c) Verlängerung beider Schleusen zu Zugschleusen.

3. Schleusenleitwerke. Länge der Leitwerke oberhalb der Schleusen im allgem. 450,0 m, Länge der Leitwerke unterhalb der Schleusen im allgem. 300,0 m, Kronenhöhe

der oberen Leitwerke 1,0 m über dem höchsten Stauspiegel; Kronenhöhe der untern Leitwerke 1,0 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstande.

4. Seitenkanäle und Vorhäfen. a) Für zweischiffigen Betrieb: Sohlenbreite 30,0 m, wobei unter Sohlenbreite die

bei Mittelwasser; Breite der Sohle 60,0 m, vom Ende des Schleusenleitwerkes sich allmählich verbreiternd; kleinster Krümmungshalbmesser  $R = 500,0$  m. In Krümmungen ist die Sohle entsprechend den örtlichen Verhältnissen und den Schiffsabmessungen zu verbreitern. Bei einem dem Basler Pegel von 3,00 m gleichwertigen Wasserstande soll die maximale Wassergeschwindigkeit an keiner Stelle den Wert 3,0 m/sec übersteigen; diesem entspricht eine mittlere Geschwindigkeit von 2,5 m/sec desjenigen Stromprofiles, das die grösste Geschwindigkeit aufweist.

6. Liches Profil: a) Unter Brücken lichte Höhe 6,0 m und lichte Weite 40,0 m beim höchsten schiffbaren Wasserstande. Unter Bogenbrücken muss die lichte Höhe von 6,0 m auf mindestens 30,0 m Weite vorhanden sein. b) Unter Stark- und Schwachstromleitungen, sowie unter Fährseilen 15,0 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstande.

Es ist die Zweckmässigkeit der Aufstellung definitiver Vorprojekte angezweifelt worden. Es ist aber offensichtlich, dass ein Wirtschaftsplan, in dem die Stufeneinteilung festgelegt wird, sowohl für die Schiffahrt wie für die Kraftnutzung von grossen Vorteile ist. Bestimmte Vorschläge erleichtern die für die Baureife erforderliche Abklärung, ohne dass der Anwendung der späteren Fortschritte der Technik bei der Detailausgestaltung der einzelnen Bauobjekte vorgegriffen wird. Gerade die bisher ausgeführten Anlagen am Rhein zeigen die Nützlichkeit und Notwendigkeit eines programmativen Vorgehens, indem z. B. bei Augst-Wyhlen, Laufenburg und Eglisau nachträgliche Stauerhöhungen gefordert wurden und zwischen Rheinfelden und Augst-Wyhlen ein unausgenütztes Gefälle den Abbruch der bestehenden Anlage von Rheinfelden und eine Verlegung notwendig macht. Bei besserer Einpassung des Kraftwerkes Eglisau in den Gesamtnutzungsplan hätte der Kanal von Ellikon zur Umgehung des toten Gefälles bei der Thurmündung vermieden werden können.

Der von den beiderseitigen Regierungen eingeschlagene Weg und die Früchte des Wettbewerbes dürften zu einer allseitig befriedigenden Lösung für den Ausbau der Gesamtstrecke Basel-Bodensee führen.

E. G.

### Versuchsweise Erzeugung von umgekehrtem Hartguss.<sup>1)</sup>

Von Dr. E. Dübi, Direktor der Giesserei Rondez.

Die Fortführung und die Erweiterung der in Aussicht gestellten Versuche lieferten neue Beiträge zur Aufklärung des Entstehens von umgekehrtem Hartguss; die hergeleiteten Ergebnisse sind u. a. auch dazu geeignet, dem Giesserei-Fachmann den Weg zu weisen, dem Auftreten dieser für die Praxis höchst unangenehmen Erscheinung wirksam entgegenzutreten.

Vorerst wurde der nach dem siebenten Niederschmelzen erhaltenen Guss (vergl. Band 81, Seite 250, 17. Mai 1923) ein achtes Mal — wieder als erster Satz — im Kupolofen aufgegeben, 75%iges FeSi zugesetzt, sodass der Guss nach dem Vergießen folgende Zusammensetzung aufwies:  $C=3,04\%$ ,  $Si=2,06\%$ ,  $Mn=0,23\%$ ,  $S=0,143\%$ ,  $P=0,30\%$ . In den Abbildungen 1 bis 3 sind zugehörige Erzeugnisse von umgekehrtem Hartguss wiedergegeben. Die in Abbil-

<sup>1)</sup> Ergänzung zu dem Aufsatz: „Der umgekehrte Hartguss und ähnliche Erscheinungen“ in S. B. Z. Band 81, S. 227 (12. Mai d. J.). Auf Wunsch der Redaktion sind diese Mitteilungen möglichst kurz gehalten. (Dieser Artikel ist Ende März eingegangen. Red.)

### Zum Ausbau des Rheins von Basel bis zum Bodensee.



Abb. 1. Uebersichtskizze der Strecke Eglisau-Schaffhausen. — Maßstab 1:100 000.

Breite des Kanalquerschnittes in Tiefe des Bodens eines vollbeladenen 1200 t-Kahnes, also 2,20 m verstanden ist; Wassertiefe im Oberwasser 3,5 bis 4,0 m entsprechend der Oberdremptiefe; Wassertiefe im Unterwasser 2,5 m bzw. 3,0 m entsprechend der Unterdremptiefe; kleinster Krümmungshalbmesser  $R = 400,0$  m; in Krümmungen ist die Sohle entsprechend den örtlichen Verhältnissen und den Schiffsabmessungen zu verbreitern. b) Für dreischiffigen Betrieb: Die Vorhäfen erhalten eine Sohlenbreite von 42,0 m.

5. Flussfahrrinne: Tiefe mindestens 2,5 m unter dem hydrostatischen und 3,0 m unter dem hydraulischen Stau