

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 85/86 (1925)  
**Heft:** 14

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 26.01.2026

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

**INHALT:** Die Niederwasser-Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel nach dem Ausführungs-Entwurf 1924. — Kantonalbank-Neubau in Frauenfeld. — Ueber die Form autogen und elektrisch geschweisster Probestäbe für Zerreissproben. — Ein neues Drehgestell für D-Zug-Wagen. Diskussionstage der Eidg. Materialprüfanstalt an der E. T. H. in Zürich. — Miscellanea: Unkraut-Beseitigung auf dem Bahnkörper.

Eine Ausstellung farbiger Architektur. Die Untergrund-Messehalle in Leipzig. Ausfuhr elektrischer Energie. Wassermangel und schweizerische Elektrizitätswirtschaft. — Konkurrenzen: Weiterführung der Theodor Kocher-Gasse und architektonische Gestaltung des Kasinoplatzes in Bern. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S.

**Band 85.** Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 14**

## Die Niederwasser-Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel nach dem Ausführungs-Entwurf 1924.

von Dr. Ing. H. BERTSCHINGER, Zürich.

**1. Einleitung.** In Ausführung der Strassburger Resolution vom 10. Mai 1922, wonach die Schweiz der Zentralkommission Ausführungsprojekte für die Regulierung der einzelnen Teilstrecken vorzulegen hat, wurde, nach einem Meinungsaustausch mit den französischen und deutschen Behörden, 1923 die Bearbeitung des Ausführungsprojektes für die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel dem Rheinbauamt Freiburg übertragen. Die Vergebung der Entwurfsbearbeitung erfolgte aus technischen und praktischen Gründen in zwei Abschnitten, nämlich Istein-Breisach und Breisach-Strassburg. Technisch wollte man durch diese Teilung zuerst die Ueberzeugung gewinnen, ob die schwierigere obere Strecke, die Erosionsstrecke, überhaupt befriedigend regulierbar sei. Auch hätte die gleichzeitige Bearbeitung beider Strecken viel Personal erfordert und die Erfahrungen nicht so weitgehend ausnützen lassen. Das Bauprojekt und der Kosten-Voranschlag der obren Strecke wurden im März 1924, die Darstellung der untern Strecke im Januar 1925 den Bundesbehörden eingeliefert.

Ueber das Regulierungsprojekt 1921 (von Ingenieur O. Bosshardt in Basel) hat die „Schweizerische Bauzeitung“ schon eingehend berichtet (12. August 1922 und folgende Nummern). Es genügt demnach hier, lediglich auf die Abweichungen des Bauprojektes 1924 vom „Projekt 1921“ und auf deren Ursachen hinzuweisen.

**2. Strassburg-Sonderheim.** Erhebungen über den Erfolg dieser Niederwasser-Regulierung, die 1907 bis 1921 ausgeführt wurde, standen erst 1923 zur Verfügung. Die Ergebnisse werden unterschieden hinsichtlich der Fahrwassertiefen, der Fahrwasserbreiten und Verbesserung der Richtung des Talweges über den Schwellen (Uebergängen). Eine zahlenmässige Uebersicht hierzu ist nebenstehend für den untern, von der Badischen Verwaltung ausgeführten Bauabschnitt Sonderheim-Iffezheim angegeben.

Aehnlich lagen die Verhältnisse im anschliessenden Bauabschnitt bis Strassburg. Daraus, sowie aus Abbildung 1, ist ersichtlich, dass die Verbesserung der Fahrwasser-Tiefen gelungen ist; nach Peilungen vom Februar 1924 war eine Fahrwassertiefe von mehr als 2,0 m beim Regulierungs-Wasserstand durchgehends vorhanden. Die entwurfs-gemässen Fahrwasser-Breiten sind nach einer Sohlenaufnahme vom April 1923 an einer grössern Anzahl von Stellen noch nicht erreicht. Die Ursache liegt einsteils darin, dass man in dem Entwurf das Niederwasserbett mit Absicht breiter wählte, als es sich aus der hydraulischen Berechnung als notwendig ergab. Andernteils ist die Ursache auch in den örtlichen Verhältnissen zu suchen. Bezuglich der Einwirkung der Regulierung auf die Rheinstrecke unterhalb Sonderheim ist die befürchtete Abwanderung von Geschiebe nicht eingetreten.

Rheinstrecke Sonderheim-Iffezheim	Vor der Regulierung im Jahre 1906	Nach erstem Ausbau (Rohbau) 1913	Nach Fertig- stellung, im Februar 1924
1. Anzahl der Talwegüber- gänge . . . . .	50	32	32
2. Anzahl der Uebergänge mit weniger als 2,0 m Fahrwassertiefe unter Gl. W. (gleichwert. Wasserstd.)	46	7	0
3. Prozentsatz der Zahlen in Ziffer 2 gegenüber Ziff. 1	92 %	22 %	0
4. Geringste Fahrwassertiefe bei Gl. W. in m . . . .	0,70	1,60	2,05
5. Verbesserung der gerin- sten Fahrwassertiefen in m	—	0,90	1,35

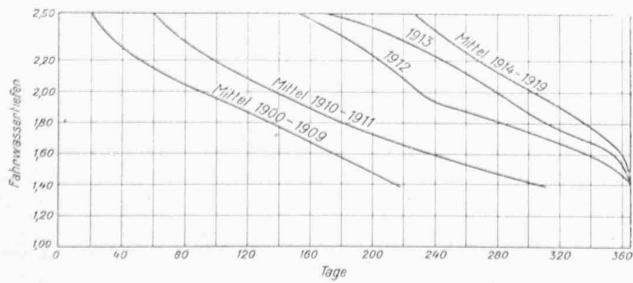


Abb. 1. Dauerkurven der minimalen Fahrwassertiefen der von 1907 bis 1913, bzw. 1921 regulierten Rheinstrecke Strassburg-Sonderheim, zur Veranschaulichung der fortschreitenden Verbesserung der Fahrwassertiefen und der damit erzielten Verlängerung der jährlichen Schiffahrtsdauer (vgl. Abb. 2).

NB. In Abb. 2 erklärt sich der scharfe Abfall in den Kurven für das Jahr 1921 aus der damaligen aussergewöhnlichen Wasserklemme.

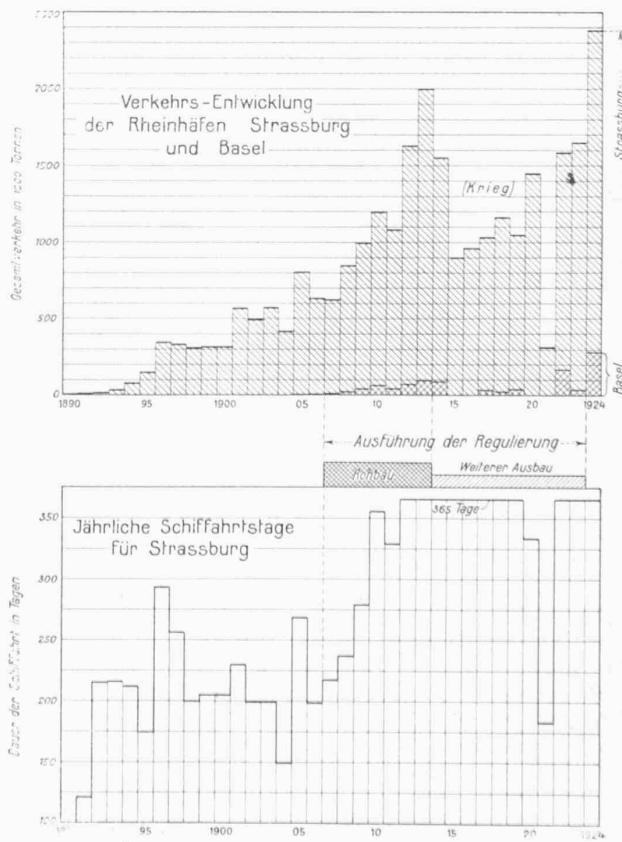


Abb. 2. Auswirkung der Regulierung Strassburg-Sonderheim.