

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 23

Artikel: Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft, 1933
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83343>

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: 22.02.2026

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

Der Standort für die Hotelomnibusse, der früher beidseitig des Bahnhofeinganges lag, ist an die Centralstrasse, den Bahnhof-Ausgang der ankommenden Reisenden verlegt.

Für die Autotaxameter war ursprünglich der Standort beim Bahnhofstflügel in nächster Nähe des Haupteinganges und der Gepäckausgabe vorgesehen. Einem Gesuche aus Kreisen des Taxametergewerbes entsprechend wurde dieser Standort später an die Westkante der Mittelinsel verlegt. Diese Anordnung hat sich, wenn sie vielleicht auch nicht ganz überzeugend wirken mag, in der Praxis als zweckmässig erwiesen. — In den beiden Buchten östlich des Bahnhof-Haupteinganges spielt sich der ziemlich bedeutende Fuhrwerksverkehr beim Gepäckschalter, bzw. der Lieferungsfuhrwerke der Bahnhofrestaurierung abseits des Strassenverkehrs ab.

Die Dampfschiff-Landungsstellen werden im Zusammenhang mit dem nunmehr geschlossenen Neubau der Seebrücke vollständig neu gestaltet, ebenfalls nach den Plänen von Arch. Armin Meili.

Architektonisch sind die Mittelinseln nach dem Projekt von Arch. Armin Meili geformt und ausgebaut als eine ruhige, in der West-Ost-Richtung auf den neuen Wagenbachbrunnen zulaufende Grünanlage, deren Mitte durch Rasenflächen, geschnitten mit Blumen, Sträucher- und Baumgruppen gebildet sind, während die seitliche Einfassung durch Ruhebänke, angelehnt an geschnittene Buchshecken, gebildet wird. H. von Moos, Stadtsg.

Ueber den Wagenbachbrunnen und seine architektonische Funktion im Rahmen der Gesamtanlage teilt Arch. Armin Meili noch folgende Einzelheiten mit:

Anno 1859 bestimmte der Luzerner Bürger Xaver Wagenbach, es sollen „von dem einten Teile des Vermögens einige tausend Franken zu einem mehrröhriegen Brunnen auf dem Schwanenplatz verwendet werden“. Dieses Vermächtnis ist bis zum 31. Dezember 1933 auf die ansehnliche Summe von 282 000 Fr. angewachsen. Einen Teil davon (104 700 Fr.) hat man für den Brunnen, einen andern von 40 000 Fr. für die Pferdegruppen vor dem Kunsthause verwendet.

Der Brunnen wird mit Seewasser gespeist; die Pumpstation liegt unterirdisch zwischen Brunnen und See. Eine grosse Pumpe wird durch einen 50 PS-Motor, eine kleine durch einen 4½ PS-Motor angetrieben; die 16 Wasserstrahlen können damit entweder auf 1,10 m oder 10 m Höhe getrieben werden. Jeder Strahl wird durch je einen im oberen Bassin angeordneten und wasserdicht konstruierten Scheinwerfer von 250 W weiss beleuchtet; das untere Bassin tauchen 12 Quecksilberlampen zu 250 W in ein hellgrün fluoreszierendes Licht. Von den beiden Schalen, die in Eisenbeton ausgeführt sind (Abb. 15), ist die obere mit einer polierten Porphyritimitation überzogen, während das untere Bassin und die Treppen mit Naturgranit bekleidet sind.

Projektierung und Installation der wassertechnischen Arbeiten wurden von der Direktion der städtischen Wasserversorgung behandelt, die elektrischen Installationen von der Direktion des Elektrizitätswerkes Luzern.

Architektonisch dient der Brunnen dem Abschluss der langen Esplanade des Bahnhofplatzes einerseits und anderseits als masstabgebendes Vordergrundobjekt des Kunthauses. Deshalb ist er in die Höhe entwickelt, denn ein liegendes Bassin neben der Seefläche kam nicht in Frage. Während bis heute die Quaipromenade gewissermassen bei der Seebrücke ihren Abschluss fand, wird nunmehr die Bahnhofplatzanlage in sie einbezogen. Wenn einst die bestehende Baumreihe am Ufer, die nicht geschnitten werden soll, um einige Meter gewachsen sein wird, kommt erst die beabsichtigte Raumwirkung des



Abb. 18. Kunst- und Kongresshaus Luzern mit dem Wagenbachbrunnen, aus Nordost gesehen.

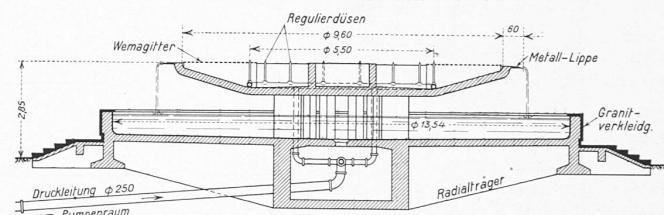


Abb. 15. Querschnitt des Wagenbachbrunnens. — Maßstab 1:200.

Platzes zur Geltung. Aber schon heute ist der Fontänen-Zylinder des Brunnens, vom See her gesehen, ein Teil der Stadtvedute geworden.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft, 1933.

Dem Bericht des Amtes über seine Geschäftsführung im verflossenen Jahr entnehmen wir (infolge Stoffandrang etwas verspätet) den folgenden Auszug.

Hydrographie, Geschiebeführung, techn. Spezialgebiete.
Regelmässiger hydrometrischer Dienst.

Neu in Betrieb genommene Wassermess-Stationen: Klosters-Monbiel, Landquart; Liestal, Ergolz; Basel, Wiese; Zweiilütschinen, Weisse Lütschine; Wollerau, Ausfluss Hüttnersee; Rheinfelden, Rhein. Aufgehoben wurde die Wassermess-Station Sils, Inn, und an 13 Pegelstationen (alle ohne Limnigraph) wurden die Beobachtungen eingestellt. Der Betrieb der 135 Wassermess-Stationen erforderte die Durchführung von 530 (Vorjahr 482) Wassermessungen. Diese Messungen und ihre Verarbeitung, sowie die Auswertung des Beobachtungsmaterials machen den wesentlichsten Teil der Arbeiten für den normalen hydrographischen Dienst aus.

Hydrographische Spezialarbeiten.

Einfluss der Bewaldung auf den Abflussvorgang. Im Versuchsgebiet Baye de Montreux werden die dem hydrographischen Netz einverleibten zwei Hauptstationen, sowie die Hilfsstation mit besonderer Sorgfalt gepflegt. Zur genauen Ermittlung der Wassermenge wird dafür das Salzlösungsverfahren angewendet.

Hochwasser-Ermittlung. Auf Wunsch des Kt. St. Gallen wurden die Vorarbeiten getroffen für die Ermittlung der Rauhigkeitsverhältnisse des Rheinbettes im Diepoldsauer Durchstich sowie auf den unter- und oberhalb des Durchstiches liegenden Strecken des Rheins. Zur Festlegung der Hochwasserlinien längs der Uferdämme ist seit einiger Zeit die Aufnahme eines Hochwasserspiegel-Längenprofils vorgesehen. Da sich indessen in letzter Zeit Hochwasser nicht einstellten, soll nun ein Wasserlängenprofil bei einem möglichst hohen Stande im Sommer 1934 aufgenommen und alsdann versucht werden, die Hochwasserlinie rechnungsmässig zu ermitteln.

Spezialarbeiten der Hydrographie für die wirtschaftlichen Sektionen betreffen zahlreiche Aufnahmen bei Flusskraftwerken und an inneren schweizerischen Seen.

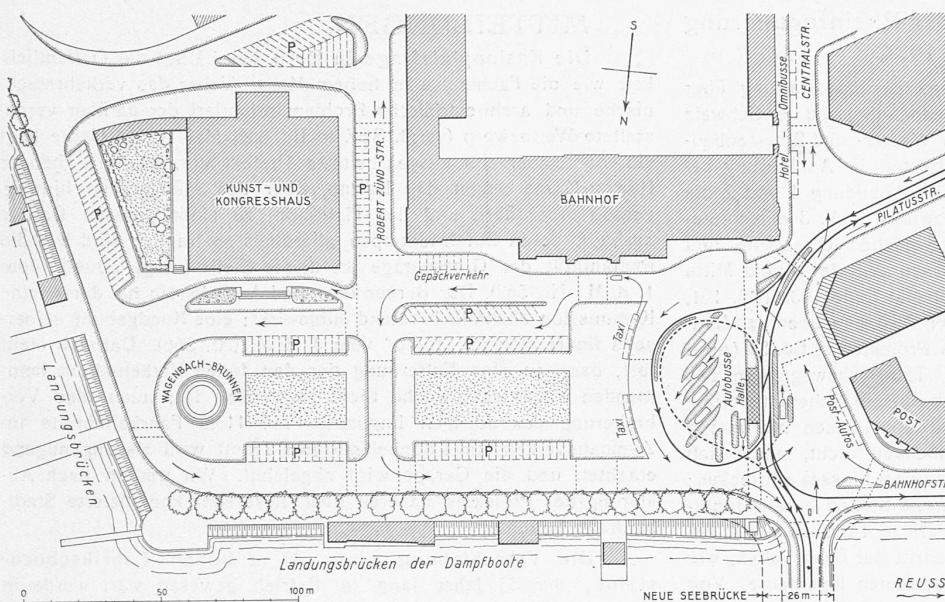


Abb. 14. Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Luzern (neue Seebrücke in beschlossener Breite angedeutet). — 1 : 2500.

Flügel- und Instrumentenwesen.

In der Flügelprüfanstalt in Bolligen wurden 184 Flügel-eichungen ausgeführt. Der seit mehreren Jahren hinausgestellte Umbau der Flügelprüfanstalt, der einzigen in der Schweiz, musste im Hinblick auf die Finanzlage weiterhin verschoben werden, ob-schon die Einrichtungen veraltet sind.

Instrumentenwesen. Die 185 Limnigraphenapparate, wie auch die Geräte für die Wassermessungen und die übrigen Feldaufnahmen sind einem verhältnismässig starken Abgang unterworfen, sodass mit einem jährlich wiederkehrenden Ersatz von ausgedienten Apparaten gerechnet werden muss. Die Fährseile müssen schon bei geringfügigen Defekten ausgeschaltet werden; die Untersuchungen über den Sicherheitsgrad dieser Fährseile stehen vor dem Abschluss. Es ist gelungen, im Berichtsjahre eine Anzahl Messgeräte, die bisher aus dem Ausland bezogen wurden, nach eigenem Entwurf in Werk-stätten herstellen zu lassen, die bisher vorwiegend für die Uhren-Industrie arbeiteten. — Nachdem die Versuche mit dem Salzlösungs-Verfahren zu brauchbaren Ergebnissen geführt haben, wurde dieses Verfahren teilweise für den normalen hydrometrischen Dienst ein-geführt. Der vom Amte konstruierte Alarmapparat für Hochwasser-Meldedienst wurde in der Meldestation an der Emme bei Emmen-matt eingebaut; ein anderes System ist an der Aare bei Stilli zur Ausführung im Jahre 1934 vorgesehen.

Geschiebe- und Sinkstoffführung.

Die bereits vor langerer Zeit begonnenen Aufnahmen im Staugebiet des Kraftwerks Mühleberg wurden fortgesetzt. Ferner wurden mit Rücksicht auf den internationalen Charakter des Kraftwerkes Kembs in dessen Stuhaltung Aufnahmen durchgeführt. Die Versuche in der Versuchsanstalt für Wasserbau an der E.T.H. werden im Einvernehmen zwischen dieser Anstalt und dem Amt weitergeführt, sie versprechen ein interessantes Ergebnis. Eine Entscheidung über die ergänzenden Feldaufnahmen ist noch nicht ge-troffen; an der Schaffung zweckdienlicher Instrumente wird gearbeitet.

Ausbau des Rheins.

Rheinschifffahrt unterhalb Basel.

Verkehr. Die Abflussverhältnisse des Rheins waren für die Schifffahrt sehr ungünstig. Der minimale schiffbare Wasserstand von 1,20 m am Pegel Schiffflände Basel, entsprechend einem Stande von 2,90 m am Pegel Rheinfelden, wurde nur an 76 Tagen erreicht oder überschritten, gegenüber 173 Tagen im Jahre 1931. Trotzdem ver-zeichnetet der Gesamtverkehr zu Berg und Tal neuerdings einen erfreulichen Zuwachs.

Gesamtumschlag in den Basler Hafenanlagen: 1930: 1099 887 t, 1931: 1279 190 t, 1932: 1408 679 t, 1933: 1694 631 t.

Vom Umschlag im Jahre 1933 entfallen 299 750 t (1932: 288 961 t) auf den Rhein und 1394 881 t (1932: 1119 718 t) auf den Rhein-Rhone- und Hüninger Zweigkanal. Die grösste Zahl der an

einem Tage eingetroffenen Schlepp-züge betrug 6 mit 12 Rheinkähnen, die grösste Gütermenge 8579 t. Weitere sehr interessante statistische An-gaben enthält jeweilen der Jahres-bericht des Regierungsrates des Kan-tons Basel-Stadt.

Sanierungsplan der Rheinschifffahrt. Das Amt wirkte im Schosse einer internationalen Kommission bei der Prüfung der Frage mit, ob und welche Massnahmen getroffen werden sollen, um die durch den grossen Ueberschuss an Kahnraum verursachte schwierige Lage der Rheinschifffahrt zu mildern. Man nahm einen sogenannten Absperrungsplan in Aussicht, der dann aber schliesslich fallen gelassen wurde.

Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein.¹⁾ Im Berichtsjahr wurden Bau-höfe und Lagerplätze, insbesondere auf den neu in Angriff genommenen Flussstrecken eingerichtet, so in Bellingen, Breisach, Saasbach und Ottenheim. Die Wasserführung erlaubte

die Bauarbeiten im ganzen ohne grosse Störungen durchzuführen. Bis zu Ende des Jahres 1933 waren folgende Arbeiten ausgeführt: Buhnen und Schwellen, erste Anlage 62 %, zweite Anlage 9 %, Leitwerke 54 %. Im Mittel waren 90 Senkbrücken im Betrieb und ungefähr 1000 Mann beschäftigt. Auch in diesem Jahre konnte der Senkwurzbau an Buhnen und Grundschenken billiger ausgeführt werden, als es der Voranschlag vorsah. In der Auflandungsstrecke von km 71,5 bis 96,0 wurden vorgesehene Baggerungen angeordnet, um das Arbeitsprogramm als Ganzes möglichst rationell zu gestalten.

Kraftwerk Kembs. Im Berichtsjahr erfolgte der Einstau bis zur konzessionsmässigen Stauhöhe von 244,00 m. Zwecks Revision der Bauwerke, insbesondere der Dämme wurde der Stau vorübergehend, im Maximum um 4 m, abgesenkt. Die Rheinschifffahrt benutzte das ganze Jahr die Kembserschleusen und den Seitenkanal.

Ausbau des Rheinabschnittes Basel-Bodensee.

Wasserkraftnutzung. Für alle noch nicht ausgenützten Gefäll-stufen liegen mehrere Projekte vor, was zu einer gründlichen Ab-klärung der Verhältnisse beiträgt. Die badisch-schweizerische Kom-mission hat zu den vorliegenden Projekten folgendermassen Stellung genommen: Von den im Wettbewerb stehenden Projekten *Rheinau* und *Balm* wurde dem ersten der Vorzug gegeben. — Das Projekt für die Zusammenlegung der Staustufen *Koblenz-Kadelburg* und *Rekingen* durch Schaffung eines Kanalwerkes auf dem rechten Rheinufer wurde abgelehnt und dafür für den Ausbau der untern Stufe die weitere Prüfung des Vorschages der Buss A.-G. mit Stau-werk im Koblenzerlaufen empfohlen. Das angemeldete Projekt für ein Kanalwerk auf dem linken Rheinufer wurde zur Prüfung ent-gegengenommen. Für die Ausnutzung der Stufe Koblenz-Kadelburg haben auch die N.O.K. ein Projekt eingereicht. Der Bau des Kraftwerkes Rekingen wurde neuerdings um weitere zwei Jahre ver-schoben. — Die N.O.K. als Bewerber für den schweizerischen Anteil der Kraftstufe *Säckingen* haben nunmehr bei den beid-seitigen Behörden ein Projekt eingereicht. Für die Stufen Säckingen und Koblenz-Kadelburg hat auch der Kanton Aargau Ansprüche geltend gemacht. — Die Bauarbeiten am Kraftwerk *Dogern* sind in der Hauptsache beendet. Der Einstau hatte bereits am 8. Oktober die konzessionsmässige Höchstkote von 314,00 m erreicht; die Energieabgabe setzte bereits Ende September ein. Zur Bestimmung der Rückstauverhältnisse sind besondere hydrometrische Erhebungen festgesetzt und zum Teil schon ausgeführt worden. Die Zusatz-verleihung, die das Recht erteilt, die Wassermenge von 750 auf 900 m³/sec zu erhöhen, trat am 1. Dezember in Kraft.

Bodensenkungen im Gebiet von Rheinfelden. In Ausführung des von Baden und der Schweiz einheitlich aufgestellten Planes für die Feststellung der Bodensenkungen im Bereich des künftigen Kraftwerkes „Neu-Rheinfelden“ sind im Februar die Fixpunkte im Rheinbett wieder vermessen worden. (Schluss folgt.)

¹⁾ Vergl. unsern nachstehenden Bericht über den heutigen Stand. Red.