

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 109/110 (1937)  
**Heft:** 1: Sonderheft Rheinschiffahrt

## 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](#)

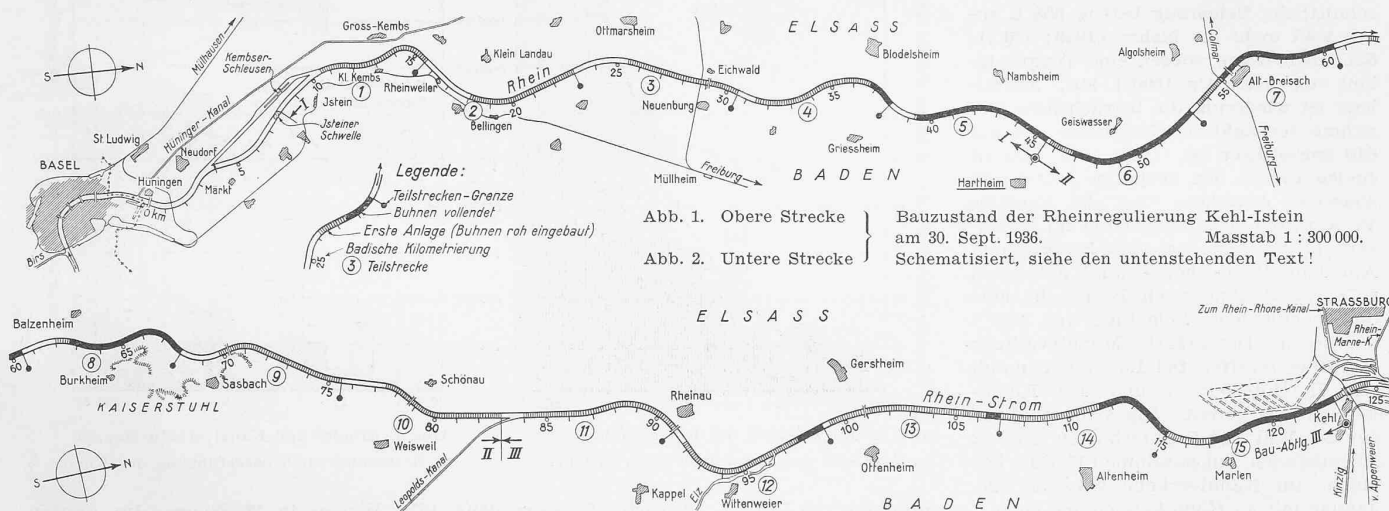
### Terms of use

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:** 19.02.2026

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

# SONDERHEFT RHEINSCHEIFFAHRT



## Die Fortschritte der Rheinregulierung Kehl-Istein und der Rheinschifffahrt nach Basel

Nachdem das Jahr 1930 zwei wichtige Ereignisse gezeitigt hatte: die erstmalige Ueberschreitung von 1 Million Tonnen im Basler Rheinhafenverkehr und die Inangriffnahme der Rheinregulierung Strassburg-Basel (Kehl-Istein), hatten wir (in Band 97, Nr. 10) einen umfassenden Rückblick und Ausblick über diesen ganzen Fragenkomplex gebracht.<sup>1)</sup> Fünf Jahre später, 1935, hatte der Basler Rheinverkehr 2 Mill. t überschritten, und war, dank der bereits deutlich spürbaren Auswirkung der rüstig betriebenen Regulierungsarbeiten, der Verkehr schon in starkem Masse vom alten Rhein-Rhone-Kanal auf den Rheinstrom selbst übergegangen. Es scheint daher gegeben, wieder einen Ueberblick über diese erfreulichen Fortschritte zu bieten.

### I. RHEINREGULIERUNG KEHL-ISTEIN

In Fortsetzung unserer bisherigen periodischen Berichterstattung über die, unter der Bauleitung der Badischen Wasser- und Strassenbaudirektion Karlsruhe, bezw. von Ministerialrat Dipl.-Ing. Karl Spiess durchgeführten Arbeiten (vergl. Bd. 101, S. 91\*; Bd. 102, S. 200\*; Bd. 104, S. 270\*) berichten wir heute anhand des kürzlich eingetroffenen 22. Vierteljahresberichtes, abgeschlossen auf 30. Sept. 1936. Die im einzelnen ziffernmässig ausgewiesenen bisherigen Leistungen haben wir in die graph. Dar-

stellung der Abb. 1 und 2 eingetragen, und zwar derart schematisiert, dass die über die Stromstrecke örtlich verteilten Bauten nach der untern Grenze der jeweiligen Teilstrecke zusammengedrängt sind. Die scheinbaren grösseren Lücken bestehen also in Wirklichkeit nicht, d. h. sie stellen die Summe zahlreicher kleiner Lücken dar. Der Zweck des Regulierungswerkes: die Schaffung eines Niederwasserbettes von min. 75 m Sohlenbreite und min. 2,0 m Wassertiefe bei 540 m<sup>3</sup>/sec in Basel (an 318 Tagen im Jahr) ist durch die Buhnen in erster Anlage bereits weitgehend erreicht worden. Mit Ausnahme einer kurzen Strecke von bad. Km. 86 bis 90 — in der bekannten Aufhöhlungsstrecke zwischen der Mündung des Leopoldkanals und Kappel-Rheinau — verläuft der Talweg schon überall innerhalb des projektierten NW-Bettes; auch die Wassertiefe ist weitgehend befriedigend. Von den projektmässig zu leistenden Ausmassen waren Ende Sept. v. J. ausgeführt: an Buhnen und Grundschnellen in erster Anlage 83,69 % (= 1 386 557 m<sup>3</sup>) und im Vollausbau (Abdeckung der Einbauten) 31,51 % (170 774 m<sup>3</sup>); an Leitwerken 109,62 % (also etwas mehr als vorgesehen, nämlich 231 825 m<sup>3</sup>); in erster Anlage fertig sind 96,81 km, bezw. 84,18 %. Zur Beschleunigung der durch die Einbauten bezweckten eigenen Erosionsarbeit des Flusses sind Kiesbaggerungen von bisher insgesamt 4 585 401 m<sup>3</sup> vorgenommen worden. Umfassende Projektbeschreibungen des Regulierungswerkes finden unsere Leser in Bd. 80, S. 71\* u. ff. (Aug. 1922), bezw. in Bd. 85, S. 179\* u. ff. (April 1925).

<sup>1)</sup> Vergl. hierzu auch unsern Bericht über «Techn. Grundlagen zur Beurteilung schweiz. Schifffahrtsfragen» in Band 77, bezw. Bd. 79 und 80, 1921 (Sonderdruck von 64 Seiten, 93 Abb. — Preis 2 Fr.).

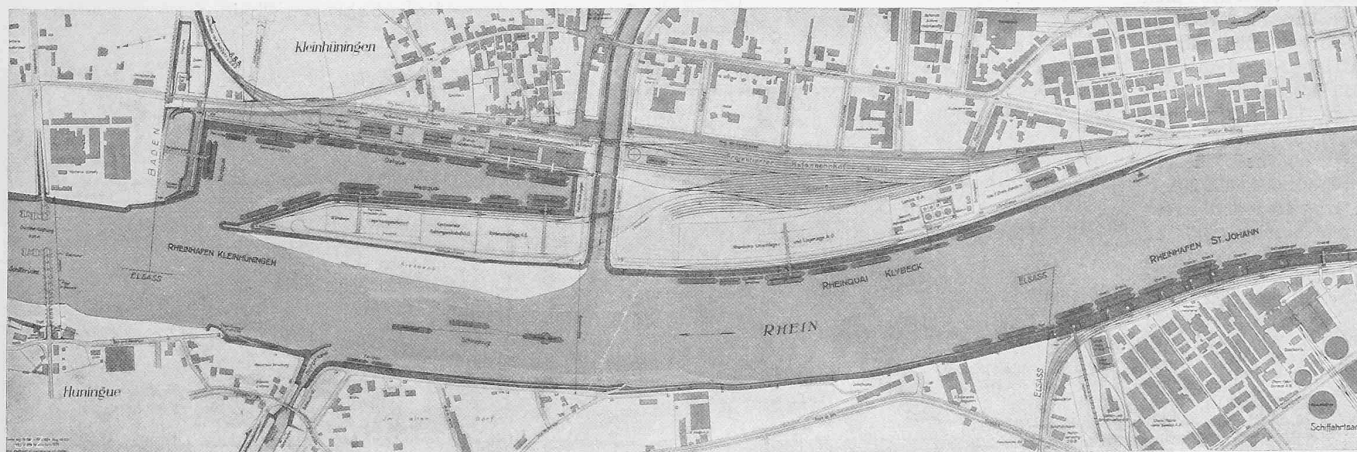


Abb. 11. Die Rheinhafenanlagen in Basel, Zustand vor dem (heute durchgeführten) Ausbau des Rheinquai Kleinhüningen. — Masstab 1 : 12 500.