

Die Rheinregulierung nach Projekt 1924 vor dem Basler Ing. und Arch.-Verein

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40088>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

rechts nach links bewegliches Band, auf dem zur grösseren Anschaulichkeit kleine Schiffchen aufgesetzt sind, die also stromabwärts treiben. An den Bildrändern rechts bemerkt man noch einen auf dem Rheingrund stehenden Pegel, mit Meterskala, entsprechend dem Original-„B.P.“. Die mechanische Einrichtung erlaubte durch gegenseitige Vertikalverschiebung zwischen dem Wasserband und der Flussole bzw. dem Uferbild beliebige Wasserstände darzustellen, und zwar im untern Bild *vor* dem Stau, im obern Bild jeweils genau entsprechend *nach* dem Stau. Das Sinnreiche an der Einrichtung bestand darin, dass der mechanische Antrieb der Bänder (mittels Friktionsrollen und Scheiben) die jeweils proportionalen Wassergeschwindigkeiten vor und nach dem Stau ergab. Es war also eine bewegliche Illustration der in Abbildung 9 graphisch dargestellten Beziehungen. Stellte man sich fünf Meter vor dem Modell auf, und war am Modell-Pegel der gerade herrschende Wasserstand eingestellt, so sah man das Modellschifflein im untern Bilde mit genau gleicher Geschwindigkeit fahren, wie ein Kahn auf dem Rhein gegenüber dem etwa 200 m entfernten Kleinbasler Ufer. Die geringen Zeitunterschiede der beiden Modellbilder untereinander zeigten dabei gleichzeitig die geringen, bei höhern Wasserständen kaum mehr wahrnehmbaren Wirkungen des Staues. Diese Vorführungen, zu denen eine kurze gedruckte Erläuterung verteilt wurde, haben ohne Zweifel wirksam dazu beigetragen, die Besorgnisse der Bevölkerung um die Erhaltung des Strombildes im Herzen der Stadt zu zerstreuen.

Die Rheinregulierung nach Projekt 1924 vor dem Basler Ing.- und Arch.-Verein.

Der Basler Ingenieur- und Architekten-Verein hatte auf den 9. März seine Mitglieder, dazu die Basler Regierung, den Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein, die Neue helvetische Gesellschaft und die Statistisch-volkswirtschaftliche Gesellschaft zu einer Versammlung eingeladen, in der Ing. W. Miescher als Mitarbeiter am neuen Regulierungsprojekt Strassburg-Basel (Istein) anhand zahlreicher Pläne und Lichtbilder über dieses berichtete.

Im Anschluss an den Vortrag unterrichtete zunächst der schweizer. Techn. Experte Dr. Ing. H. Bertschinger über den Stand der Angelegenheit in der Zentralkommission; er bestätigte dabei auch die Zustimmung der schweizerischen Fachexperten zu dem „Projekt 1924“. Von grösstem Interesse waren sodann die Ausführungen von Herrn Regierungs-Präsident Nat.-Rat Dr. R. Miescher, die ungeteilten Beifall der stattlichen Versammlung fanden, und die wir, als Präzisierung des behördlichen Standpunktes, auf Grund des uns freundlich überlassenen Manuskriptes hier vollinhaltlich folgen lassen. Weitere Aeusserungen können wir übergehen.

Herr Reg.-Präsident Dr. R. Miescher sagte so:

„Wir sind dem Vorstand des Ingenieur- und Architektenvereins sehr dankbar, dass er die Gelegenheit benützt hat, um nicht nur seine Mitglieder, sondern auch einen weitem Kreis von Eingeladenen über die Rheinregulierung zu orientieren. Man hat so viel von dieser Rheinregulierung gesprochen, dass es durchaus angezeigt erscheint, nun auch einmal darzulegen, worin diese Regulierung eigentlich besteht, was sie für Folgen haben kann und was sie kostet. Vor allem war es sehr zu begrüssen, dass diese Aufklärung erfolgte zunächst vom technischen Standpunkt aus, denn so allein erhalten wir die Grundlage für alles weitere Handeln; auf ihr muss sich die Politik, die die Eidgenossenschaft in der Rheinfrage zu verfolgen hat, aufbauen. Ich möchte mir gestatten, im Anschluss an die technischen Ausführungen einige allgemeine Bemerkungen nicht technischer Natur, sondern eher politischer Art anzuschliessen.“

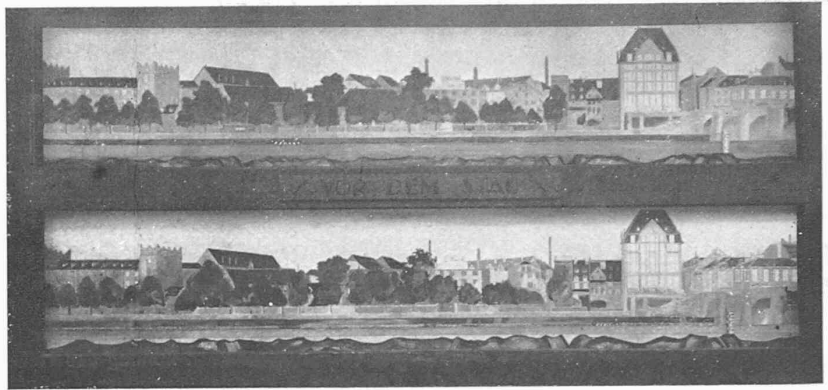


Abb. 11. Bei $Q_{NW} = 523 \text{ m}^3/\text{sek.}$ Aufstau (oberes Bild) + 80 cm, Geschwind.-Abnahme 27 cm/sek. Links Kaserne Klingental, rechts mittlere Rheinbrücke, unten *vor*, oben *nach* dem Stau.

Das Resultat der ausserordentlich interessanten und gewissenhaften Arbeit, die aus der badischen Strassen- und Wasserbaudirektion oder speziell dem badischen Wasserbauamt in Freiburg hervorgegangen ist, kann den eidgenössischen Behörden zu grosser Befriedigung und Beruhigung dienen. Zur Befriedigung deshalb, weil die Ergebnisse der Untersuchungen und Studien zeigen, dass die Schweiz mit ihrem Begehren um Regulierung des Rheins durchaus auf dem richtigen Wege war, und dass die früheren Projekte, die Herr Ing. O. Bosshardt in Verfolgung der Gedanken des Herrn Nat.-Rat. Gelpke ausgearbeitet hat, und zwar in nur allzu eng bemessener Frist, bereits recht brauchbare Lösungen enthielten. Es ist nun allseitig, auch von den eidg. Experten anerkannt:

1. Dass eine Ausführung der Regulierung nach diesem Projekt technisch möglich ist und
2. dass mit einer solchen Regulierung eine Wasserstrasse geschaffen werden kann, auf der die Fahrzeuge mit gleicher, voller Ladetiefe wie unterhalb Strassburg durchschnittlich während 300 Tagen im Jahr, in der übrigen Zeit mit geringerem Tiefgang verkehren können, während die jetzige jährliche Gesamt-Schiffahrtsperiode nur etwa sechs Monate beträgt.

Diese Feststellungen können allen denen, die an den Arbeiten für die Schifffahrt ihren Anteil hatten, zur Befriedigung und zur Beruhigung dienen. Das Ziel, das Basel und die Eidgenossenschaft sich gestellt haben, ist praktisch durchführbar und erreichbar. Es ist nicht nur erreichbar, sondern, wie Sie aus den Ausführungen des Herrn Vortragenden vernommen haben, auch *in absehbarer Zeit* erreichbar. Die günstigen Folgen für die Schifffahrt werden sich nicht erst zeigen, wenn das ganze grosse Werk vollendet sein wird, sondern schon nach den ersten Baujahren. Unsere öffentlichen und privaten Anlagen in Basel sind nun so ausgebaut, dass die Verbesserung der Schifffahrtstrasse sich als eine *dringende* Angelegenheit erweist. Wir müssen nun sehr bald zu einer Lösung kommen und nur die Regulierung kann sie uns bringen. Kommt die Lösung nicht bald, so kann uns jedes trockene Jahr empfindliche Rückschläge bringen. Der Kanalverkehr auf dem Rhein-Rhonekanal kann uns den Rheinverkehr niemals ersetzen.

Einer solchen baldigen Lösung scheinen sich nun zwei Hindernisse entgegen zu stellen: das französische *Kanalprojekt* und die *Kostenfrage*. Zu beiden möchte ich mir einige Bemerkungen erlauben.

Sie haben aus den Tageszeitungen ersehen, dass die Stellungnahme zu den beiden Projekten: Regulierung oder Seitenkanal wieder lebhaft diskutiert wird. Es ist dieselbe Frage, die bis zum sogenannten „Strassburger Kompromiss“ von 1922 so viel zu reden gegeben hat. Es ist dieselbe Frage, aber nicht ganz dieselbe Situation. *Grundsätzlich* ist die Rheinregulierung durch die Resolution vom 10. Mai 1922 genehmigt; es handelt sich heute nicht mehr um ein generelles Projekt, sondern um ein *Ausführungsprojekt*, das auf festen und zuverlässigen Erhebungen beruht. Darin liegt ein wesentlicher Unterschied und ein wesentlicher Fortschritt. Unsere Delegierten und Experten, zu denen zwei prominente Mitglieder Ihres Vereins gehören, stehen also auf einem bedeutend solidern Boden als 1922. Aber auch in anderer Beziehung ist die Stellung eine bessere, insofern nämlich, als die deutschen Vertreter nun eine ganz entschiedene Stellung zu Gunsten des schweizerischen Regulierungs-

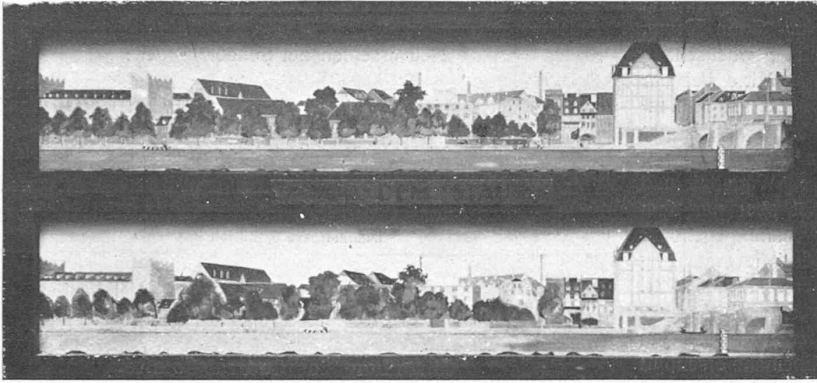


Abb. 12. Mittleres H.-W. 2500 m³/sek; Aufstau (oberes Bild) + 14 cm, Geschw.-Abnahme 9 cm/sek

Projektes einnehmen, wie Sie ja aus den Mitteilungen der Presse¹⁾ entnehmen konnten. Wir begrüßen diese Haltung der deutschen Delegation, besonders da sie sich auf rein sachliche Argumente berufen kann. Es ist daher auch zu erwarten, dass die Verhandlungen in Strassburg, die in diesem und im nächsten Monat im Gange sind, zu einem für uns günstigen Resultat führen werden.

Mag man sich nun zum französischen Kanalprojekt stellen wie man will, so wird doch eines nicht zu leugnen sein, dass eine Verbesserung der Schifffahrt *in absehbarer Zeit* nur durch die Regulierung erreicht werden kann. Wir in der Schweiz, in dem Lande mit zahlreichen Wasserkraftwerken wissen aus Erfahrung, wie langer Jahre jede grosse Wasserkraftanlage für die Vorbereitung und die Ausführung bedarf. Wir können daher auch einschätzen, dass ein Riesenprojekt, wie der „Grand Canal d'Alsace“ für seine Erstellung einer Zeitspanne bedarf, die sich mit der Bauzeit für die Regulierung gar nicht vergleichen lassen kann und dass dieses Projekt in Anbetracht der dringend notwendigen Verbesserung der Fahrstrasse mit dem Regulierungsprojekt nicht konkurrieren kann. Eine Verhinderung des Regulierungsprojektes durch die Zentralkommission wäre daher eine schwere Schädigung der Schifffahrt auf viele Jahre hinaus und diese liegt nicht in der Aufgabe dieses internationalen Organs für die Förderung der Schifffahrt. Gelingt es aber der Schweiz, das Regulierungsprojekt durchzusetzen, und gelingt die Finanzierung, so ist die Rheinschifffahrt bis Basel sichergestellt, mag dann später kommen, was will.

Aber nun die *Kostenfrage*. Es handelt sich bei der Regulierung um eine Summe von 62 Millionen Schweizer Franken und es ist wohl verständlich, dass diese Zahl bei Behörden und Volk einen gewissen Eindruck macht. Nicht dass sie ganz überraschend wäre; man hat vor dem Kriege schon von 35 Millionen gesprochen und in Kanton und Bund die Rheinschifffahrt dennoch mit aller Energie gefördert. Man war sich von jeher bewusst, dass ohne diese kostspielige Verbesserung der Fahrwasserrinne alles übrige nur Stückwerk sei. Man war sich klar, dass ohne grosse Opfer des Bundes das Werk nicht vollendet werden kann, und es ist notwendig, das heute wieder zu betonen, namentlich aber auch zu betonen, dass alle Pläne für die Strecke Basel-Bodensee unfruchtbar bleiben, wenn die Opfer für die Strecke Strassburg-Kembs nicht gebracht werden, die schweizerischen, wie die badischen Pläne. Man hat versucht, die *Wirtschaftlichkeit* dieser Opfer zu ermitteln und ist zu keinem ganz ungünstigen Resultat gelangt, obwohl die Rechnung immer eine Lücke enthalten muss. Sie enthält nämlich bei den Ausgaben die Baukosten, die Verzinsung und Amortisation; als Gegenwert wird die Frachtdifferenz errechnet auf den Schiffsgütern, basierend auf einem mutmasslichen Verkehr, gegenüber den Eisenbahnfrachten. Ist man schon bezüglich der Menge des Verkehrs und der zukünftigen Frachten auf Mutmassungen angewiesen, so fehlt namentlich jede Möglichkeit einzuschätzen, wie hoch die Bahnfrachten *wären* ohne die Konkurrenz der Schifffahrt. Schon allein die Tatsache, dass die Schifffahrt möglich ist und besteht, wirkt zu Gunsten unseres Landes für seinen Import auf den Bahnen. Wir können also bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Regulierung nicht einfach die Differenz zwischen jetzt bestehender Bahn- und Schiffsfracht multiplizieren mit der Zahl der Tonnen des Schiffsverkehrs, sondern müssen *die unberechenbaren indirekten Vorteile* mit in Berücksichtigung ziehen. Wir müssen

¹⁾ Vergl. auch unsern Bericht am Kopf dieser Nummer.

Red.

¹⁾ Vergl. die Notiz auf Seite 67 dieses Bandes (31. Januar 1925).

ferner bedenken, dass wir den Schiffsverkehr z. Z. *selbst* besorgen können, nicht aber den Bahnverkehr. Auch die verschiedenen Niederlassungen ausländischer Unternehmungen im Basler Hafengebiet beweisen deren Zutrauen in die Wirtschaftlichkeit der Rheinschifffahrt nach Basel.

Stellen wir also diese Faktoren ein, so wird die Wirtschaftlichkeit unzweifelhaft sein, namentlich dann, wenn angenommen wird, dass die Schweiz diese Kosten, die sich übrigens auf eine Bauzeit von etwa zehn Jahren verteilen, nicht allein tragen muss. Nach den Vereinbarungen von 1922 sollen sich die drei Uferstaaten: Frankreich, Deutschland und die Schweiz über die Kostentragung verständigen. Dass die Schweiz einen Teil der Kosten tragen muss, erscheint bei den grossen Vorteilen, die sie aus dem Bau ziehen wird, selbstverständlich. Aber auch die andern beiden Staaten müssen dazu beitragen, einmal nach den Bestimmungen der Mannheimer Akte, die in Art. 28 den Vertragsparteien die Verpflichtung zur Instandsetzung der Fahrwasserrinne auferlegt. Aber auch das materielle und wirtschaftliche Interesse sowohl von Elsass als von Baden zwingt zu einer Beteiligung am Regulierungswerk, die ja auch grundsätzlich in der Resolution von 1922 bereits zugestanden ist. Es ist natürlich heute nicht der Moment, im einzelnen darüber zu sprechen, da ja die Verhandlungen darüber im Gange sind; wir haben aber andererseits auch keinen Anlass zur Beunruhigung oder zu polemischen Äusserungen, sondern wollen uns als Schweizer darauf beschränken, konsequent und sachlich unser Ziel zu verfolgen und über dem Unwesentlichen das Wesentliche nicht aus dem Auge zu lassen.

So steht die Schweiz z. Z. vor entscheidenden Momenten in der Rheinfrage; in der Aprilsession wird die Rheinzentralkommission wichtige Beschlüsse fassen müssen, von denen wir aber zuversichtlich erwarten, dass sie unsern Hoffnungen entsprechen, denn die sachlichen Argumente sind *für* uns. Wir wissen auch, dass unsere Vertretung in guten Händen ist. Dann wird über die Kostentragung zu verhandeln sein und endlich kommt dann der Zeitpunkt der Entscheidung für die Schweiz selbst. Sie wird sich dann zu entscheiden haben, ob sie die Mittel für das grosse Werk bewilligen will. Der Entscheid wird manchen nicht sehr leicht fallen, er kann aber unseres Erachtens nicht anders als bejahend ausfallen, wenn die Schweiz nicht die Arbeiten der letzten Jahre zu Nichte machen will. Die Mittel müssen bewilligt werden, um die Schifffahrt nach der Schweiz, die erste Verbindung mit dem Meer wirklich sicher zu stellen. Sie müssen bewilligt werden, um die grossen Pläne zu ermöglichen, die insbesondere unsere ostschweizerischen wie auch die welschen Miteidgenossen anstreben. Diese Auffassung ist auch gerechtfertigt durch den direkten und indirekten wirtschaftlichen Nutzen, den uns die Schifffahrt bringt, nicht etwa nur uns in Basel, sondern der ganzen schweizerischen Wirtschaft.

Die ganze Schifffahrtbewegung ist vor mehr als 20 Jahren begonnen worden mit grosser Zuversicht, mit einem mächtigen Glauben an die Sache. Es gab Jahre des Stillstandes und der Unsicherheit; wenn aber je Zuversicht und Glauben am Platze war, so jetzt nach den Erfolgen der letzten Jahre. Wer heute einen Gang in den Rheinhafen Kleinhüningen macht, der wird sich überzeugen, dass das angefangene Werk gross geworden ist und dass die Vollendung notwendig und gerechtfertigt ist. Das Jahr 1925 soll uns diesen weitem Schritt bringen.“

Miscellanea.

Der Stand der schweizerischen Gewässer zu Mitte Februar 1925 war nach den Mitteilungen des Sekretariates des Schweizer Wasserwirtschaftsverbandes in der „Schweizer Wasserwirtschaft“ gegenüber dem Vormonat¹⁾ ein etwas besserer, dank der Niederschläge, die in der schweizerischen Hochebene als Regen fielen und dank der Föhnwitterung, die den gefallenen Schnee bis weit hinauf zum schmelzen brachte. Auch Mitte Februar war die ganze Schweiz bis in höhere Lagen beinahe schneefrei. Dabei wiesen auch die Hochgebirg-Stationen verhältnismässig geringe Schneemengen auf