

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 26

PDF erstellt am: **12.12.2019**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-40250>

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.

konnten die Kongressteilnehmer im Riesenverkehr Londons und auch ausserhalb dieser Stadt zur Genüge beobachten.

Gerne will ich zum Schlusse der Hoffnung Ausdruck geben, dass es durch entgegenkommendes Zusammenwirken aller Interessenten gelingen möge, die noch vorhandenen Schwierigkeiten zu überwinden und auch in unserm Lande die Durchführung der zu einer weitgehenden Sicherung des Verkehrs auf den Niveauübergängen erforderlichen Massnahmen innert nützlicher Frist zu ermöglichen.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

(Schluss von Seite 320.)

Schifffahrt.

Rhein unterhalb Basel. Die bis zum Herbst 1924 vorhandene reichliche Wasserführung liess in Verbindung mit der Wiederverkehr normaler wirtschaftlicher Zustände im mittlern und untern Rheingebiet, sowie mit dem weitem Ausbau der Hafeneinrichtungen in Basel die Schifffahrt nach der Schweiz neuerdings in bedeutendem Umfange aufleben. In den Hafenanlagen St. Johann (linkes Ufer) und Klybeck (rechtes Ufer) am offenen Rheinstrom, sowie im rechtsrheinischen Hafenbecken Kleinhüningen wurden insgesamt 286 600 t Güter umgeschlagen, wovon in Kleinhüningen allein 134 800 t. Der Talgüterverkehr umfasste über $\frac{1}{4}$ der total umgeschlagenen Gütermenge. Die Güterzu- und -abfuhr über den Hüninger Zweigkanal des Rhein-Rhone-Kanals betrug rund 11 300 t. Solange die Schifffahrt auf dem noch unregulierten Rhein nur während etwa fünf Monaten im Jahre betrieben werden kann, ist der Güterverkehr über das elsässische Kanalnetz von und nach Basel insofern von Nutzen, als dadurch die Hafenanlagen von Basel in der Zeit, in der die Rheinschifffahrt ruht, etwas besser ausgenützt werden können. — Die badische Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe reichte innerhalb der vereinbarten Fristen die Bauprojekte für die Niederwasserregulierung der Rheinabschnitte Istein-Breisach (im März) und Breisach-Strassburg (im Dezember) ein. [Wir verweisen diesbezüglich auf die ausführliche Darstellung des Projekts in Band 85, Seite 179 und 194 (4./11. April 1925). — Ueber die Weiterentwicklung der Angelegenheit des Rheinkraftwerks Kembs sind unsere Leser ebenfalls orientiert (vergl. Band 84, Seite 192 u. ff., Oktober-Dezember 1924), sodass wir hier darüber hinweggehen können.]

Tessin-Po. Der mit Italien im Vorjahr erneut begonnene Meinungsaustausch über die Wiederaufnahme der Verhandlungen wurde fortgesetzt. Der Stand der Frage liess den baldigen Zusammentritt einer internationalen Kommission als angezeigt erscheinen, der hingegen nicht mehr im Berichtjahre erfolgte.

Wasserstrassen im Innern des Landes. Auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1923 betreffend die schiffbaren oder die noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken fanden im Berichtjahre mehrere Gesuche für die Bewilligung zum Bau von Brücken und Leitungen ihre Erledigung.

Regulierung der Seen.

Dank der reichlichen Wasserführung im Winter 1923/24 wurden besondere Massnahmen der Behörden und der Kraftwerke zur Regulierung des Wasserabflusses der Seen und Flüsse nicht erforderlich. Gegen Ende des Jahres 1924 jedoch ging die Wasserführung bereits stärker zurück als im Vorjahr. Die Bundesbehörden ersuchten den Verband der Aare-Rhein-Kraftwerke, Massnahmen zu treffen, damit der Abfluss der Aare und des Rheins im Winter 1924/25 möglichst gleichmässig erfolge. Die aus der Betriebsführung der Aare-Kraftwerke sich ergebenden Wassermengen-Schwankungen werden im Kraftwerk Beznau ausgeglichen.

Genfersee. Die französisch-schweizerische Rhonekommission trat im April 1924 in Paris zusammen. Die schweizerischen Behörden erklärten sich bereit, unter der Voraussetzung von Gegenleistungen in eine Erhöhung der reglementarischen Amplitude des Genfersees von 60 auf 100 cm einzuwilligen. Frankreich wünschte indessen, dass eine weitergehende Ausnützung des Genfersees für die französischen Rhonekraftwerke geprüft werde. Französischerseits wurden auch Bedenken gegen die in den bisherigen Projekten vorgesehene Erhöhung der maximalen Abflussmenge geltend gemacht. Die technischen Experten der schweizerischen Delegation prüfen diese Fragen im Benehmen mit dem Amt für Wasserwirtschaft.

Es gelangten u. a. ein Projekt für die Abflusskorrektur in Genf unter Berücksichtigung des Planes für den Umbau des Rhonequai in der Stadt Genf und ein solches für die eventuelle Einführung der Fluss-Schifffahrt durch die Stadt Genf hindurch zur Ausführung.

Juraseen. Die interkantonale technische Kommission für eine zweite Juragewässerkorrektur trat im Berichtjahre zweimal vollzählig und mehrmals in Subkommissionen zusammen. Die möglichst baldige Erstellung des neuen Wehres ist zum dringendsten Bedürfnis geworden. Der Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband strebt die gleichzeitige Erstellung der Schifffahrtsschleuse an.

Vierwaldstättersee-Zugersee. Nach erfolgter Prüfung der Vorbehalte rechtlicher Natur, die von seiten der Kantone an die Einführung eines provisorischen Wehrreglements geknüpft wurden, schlug das Departement des Innern den Uferkantonen vor, diese Vorbehalte fallen zu lassen und das provisorische Reglement an Stelle des Wehrreglements vom Jahre 1862 in Kraft zu erklären. Die Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Wallensee-Zürichsee. Die Grundbesitzer am obern Zürichsee und im Linthgebiet gründeten einen Interessenverband, der gegen eine schädigende Stauung des Zürichsees Stellung nahm. — Auf Grund des Vorschlags des Departements des Innern an die Uferkantone, ein provisorisches Reglement über die Regulierung der Wasserstände und Abflussmengen des Zürichsees aufzustellen, wurde der Linth-Limmatverband ersucht, diese Arbeit zu übernehmen.

Bodensee. Gemäss den Vereinbarungen der badisch-schweizerischen Rheinkommission vom Jahre 1922 wurde dem Amt für Wasserwirtschaft die Bearbeitung der Bodenseeregulierung übertragen. Die auf ausgedehnten Erhebungen am Bodensee und am Rhein basierenden Projektierungsarbeiten waren auf Jahresende in der Hauptsache zum Abschluss gelangt.

Ausfuhr elektrischer Energie.

Die im Laufe des Berichtjahres erlassene neue Verordnung über die Ausfuhr elektrischer Energie haben wir auf Seite 170 von Band 84 (4. Oktober 1924) veröffentlicht.

Am 31. Dezember 1924 waren folgende Ausfuhrbewilligungen in Kraft:

Nach Deutschland	38 110 kW (1923: 35 010 kW)
„ Frankreich	198 814 „ (1923: 173 814 „)
„ Italien	76 991 „ (1923: 75 977 „)
„ Oesterreich	— „ (1923: — „)
Absatzgebiet noch unbestimmt	70 000 „ (1923: 70 000 „)
Zusammen	383 915 kW (1923: 354 801 kW)

Hiervon beziehen sich 171 040 kW auf noch nicht erstellte Kraftwerke; 35 107 kW können einstweilen noch nicht ausgeführt werden, weil die für die Ausfuhr notwendigen Leitungen noch nicht erstellt sind; ferner unterblieb die Ausfuhr von 6000 kW.

Die Ausfuhr ist somit praktisch möglich für 171 768 kW (1923: 175 761 kW). Davon sind 84 907 kW (81 700 kW) Winterenergie. Da jedoch 3700 kW (10 400) zufolge unvollständiger Ausnützung der Ausfuhrbewilligungen einstweilen noch im Inland geblieben sind und ferner bei einer Kote von 9000 kW (10 000) die Bestimmung besteht, dass sie bis 1924/25 im Winter im Bedarfsfalle tagsüber an die Schweiz zurückgegeben wird, beträgt tagsüber bei allgemeiner Energieknappheit in der Schweiz in den Wintermonaten die Ausfuhr rund 72 207 kW (60 000). Der Maximaleffekt der Stromausfuhr im Jahre 1924 betrug rund 146 000 kW (1923: 127 000 kW), die ausgeführte Energie 567 Mill. kWh (1923: 521,5 Mill. kWh). Davon sind 291,5 (294,5) Mill. kWh Sommerenergie.

Korrespondenz.

Mit Bezug auf den in Nr. 21, vom 21. Nov. 1925. erschienenen Artikel von Ing. A. Latenser

„Wirtschaftliche und konstruktive Gesichtspunkte im Bau neuer Gross-Elektrolokomotiven“

erhalten wir die folgende Zuschrift:

Am Schlusse seiner in Nr. 21 Ihrer Zeitschrift erschienenen interessanten Arbeit stellt Herr Ing. A. Latenser einen Vergleich auf zwischen den neuen 1 C + C 1-Lokomotiven, die die S.B.B. der Maschinenfabrik Oerlikon in Auftrag gegeben haben, und der neuen 1 AAA + AAA 1-Lötschberg-Lokomotive der S. A. des Ateliers de Sécheron. Der vom Verfasser errechnete Ausnützungsfaktor basiert, was diese zweite Lokomotive anbetrifft, auf irrthümliche Voraussetzungen, die wir im nachstehenden richtigstellen wollen.