

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 24

PDF erstellt am: **23.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Das projektierte Etzelwerk. — Ueber das Verfahren von Gibson für die Wassermengenmessung in Druckleitungen veränderlichen Querschnitts. — Zwei Stahlskelettbauten in Basel (Tafeln 21 bis 24). — Mitteilungen: Versuchs- und Lehraufzug des Deutschen Aufzugs-Ausschusses. Ueber das Verhalten von Leichtmetallen im Meerwasser. Die schweizerische Aluminium-Industrie. Basler Rhein-

hafenverkehr. Die älteste eiserne Eisenbahnbrücke. Luftschiff „Graf Zeppelin“. — Wettbewerbe: Neubau des Kunstmuseums in Basel. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender. — Abonnements-Einladung.

Band 94

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24



Abb. 3. Abschlussstelle in der Schlagen (vergl. die Uebersichtskarte auf Seite 301).

Das projektierte Etzelwerk.

Von H. EGGENBERGER, Oberingenieur der S.B.B., Bern.

Das Etzelwerkprojekt, nach dem die Sihl im Hochtale östlich von Einsiedeln gestaut und in den Zürichsee abgeleitet werden soll, stammt vom verstorbenen Ingenieur L. Kürsteiner in St. Gallen. Er stellte Mitte der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts ein generelles Projekt auf¹⁾ und trat in Verbindung mit der Maschinenfabrik Oerlikon. Gestützt auf ein günstiges Gutachten von Professor Dr. A. Heim (Zürich) über die Ausführbarkeit des Stausees, schloss diese mit den Bezirken Einsiedeln und Höfe im Jahre 1900 Konzessionsverträge ab und betraute Ingenieur Kürsteiner mit der Aufstellung eines Bauprojektes. Im Jahre 1902 begann auch der Kanton Zürich, sich für das Etzelwerk zu interessieren, nachdem der Regierungsrat durch eine Motion von Dr. O. Wettstein im Kantonsrat eingeladen wurde, zu prüfen, ob nicht die Ausführung des Etzelwerkes als im Interesse des Kantons Zürich liegend durch den Staat, oder mit dessen Beteiligung, erfolgen sollte. Im Auftrag der Regierung fand eine weitere eingehende Begutachtung des Projektes in technischer, geologischer und wirtschaftlicher Hinsicht statt, und es setzten Unterhandlungen mit den Regierungen der Kantone Schwyz und Zug ein, um die Bedingungen festzustellen, unter denen diese der Ausführung des Projektes ihre Zustimmung geben würden. Während das Gutachten der Experten in jeder Beziehung günstig ausfiel, führten die Unterhandlungen mit dem Kanton Schwyz zu keinem nützlichen Ergebnis, sodass die zürcher Regierung sich entschliessen musste, auf eine weitere Verfolgung des Projektes zu verzichten.

Vor diesem Entschluss, schon am 19. Mai 1904, hatten Regierungsrat und Stadtrat von Zürich an den Bundesrat das Gesuch gestellt, er möge im Hinblick auf die Elektrifizierung der Schweizer Bundesbahnen die Frage in Erwägung ziehen, ob es nicht im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben liege, sich am Bau und Betrieb des Etzelwerkes finanziell zu beteiligen. Hierauf hatte das Eidg. Departement des Innern am 31. Dez.

1904 geantwortet, dass der Bundesrat im Einverständnis mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen es als seine Pflicht erachte, sich die erforderlichen Wasserkräfte für den elektrischen Bahnbetrieb zu sichern, und dass er sich aus diesem Grunde in erster Linie für das Etzelwerk interessiere. In der Folge haben auch die Bundesbahnen das Etzelwerkprojekt einer eingehenden Prüfung unterzogen und sind dabei zum Schlusse gelangt, dass sich dieses Werk, dank seiner Lage und Speicherfähigkeit, als Bahnkraftwerk vorzüglich eigne. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen schloss deshalb mit der Maschinenfabrik Oerlikon im Jahre 1909 einen Vertrag betreffend die Abtretung des Projektes mit sämtlichen Studien und Untersuchungen für das Etzelwerk und Verzichtleistung auf die Konzession der schweizerische Bezirke Einsiedeln und Höfe ab, dem der Verwaltungsrat am 26. November 1909 zustimmte. Die vorhandenen Konzessionen liefen jedoch am 1. Oktober 1910 unbenützt ab, weil sie verschiedener Bestimmungen wegen von

den Bundesbahnen nicht übernommen werden konnten und für die Erstellung des Werkes auch nicht genügten. Seither haben mit den Regierungen der Kantone Zürich, Schwyz und Zug Konzessionsverhandlungen stattgefunden, die während des Krieges mehrere Jahre unterbrochen werden mussten. Erst im Jahre 1919 gelang es, die schwierigen Verhandlungen mit den Vertretern der genannten Kantonsregierungen zu einem vorläufigen Abschluss zu bringen. Der damals aufgestellte Vertrag wurde von den Regierungen von Zürich und Zug auch sofort genehmigt, während die Regierung des Kantons Schwyz wegen Widerständen, die sich im Bezirk Einsiedeln geltend machten, die Genehmigung verweigerte. Die Verhandlungen mussten mit den im Kanton Schwyz für die Konzessionserteilung zuständigen Bezirken Einsiedeln und Höfe neuerdings aufgenommen werden und führten im November 1926 zum Abschluss von Zusatzverträgen, in denen den besonderen Verhältnissen im Bezirk Einsiedeln, für den die Erstellung des Stausees unstreitig einen starken Eingriff in die Lebensverhältnisse der Bevölkerung bedeutet, Rechnung getragen worden ist. Gleichzeitig wurden auch Kaufversprechen mit den Grundeigentümern im Stauseegebiet für den Fall des Zustandekommens des Etzelwerkes getätigt, um ein genaues Bild über die Kosten des Landerwerbes zu erhalten.

Damit glaubte man, sämtliche Hindernisse, die der Konzessionserteilung durch den Kanton Schwyz entgegenstanden, beseitigt zu haben. Allein auch der Regierungsrat des Kantons Schwyz verlangte den Abschluss eines Zusatzvertrages, in dem noch verschiedene kantonale Fragen zu regeln seien, bevor er den Konzessionsvertrag dem Kantonsrat zur Genehmigung vorlegen könne. Der Standpunkt der Bezirke Schwyz und March, dass sie konzessionsberechtigt seien und demnach auch ein Mitspracherecht beanspruchten, wurde von den Bundesbahnen abgelehnt, weil die für die Erstellung des Etzelwerkes im Kanton Schwyz in Betracht fallende Gewässerstrecke ausschliesslich in den Bezirken Einsiedeln und Höfe liegt. Nach Einholung eines juristischen Gutachtens machte der Regierungsrat des Kantons Schwyz diese Auffassung zu der seinigen und

¹⁾ Vergl. Band 33, Seite 138* (22. April 1899).