

Zeitschrift: Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 24 (1932)

Heft: 10

Artikel: Rhein-Bodensee Schifffahrtstagung

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922510>

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: 18.02.2026

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

hauptsächlich wegen der Unterwassersetzung von ca. 138 ha Kulturland gegenüber nur 75 ha beim Kanalprojekt. Diese Unterwassersetzung von Kulturland ist gewiß bedauerlich, sie darf aber u. E. nicht zur Preisgabe einer sowohl für die Wasserkraftnutzung als auch für die Schifffahrt großzügigen Lösung führen, umso mehr, als es möglich sein sollte, durch Umsiedelung Ersatz zu schaffen. Merkwürdigerweise ist es gerade der Heimatschutz, der sich dem Stauprojekt gegenüber ablehnend verhält. In einer Kundgebung vom 20. Dezember 1931 bekämpft diese Vereinigung das Stauseeprojekt, an dem sie nur Schlechtes findet, heftig, und befürwortet dafür das Kanalprojekt. Die Ueberlegungen des Heimatschutzes treffen unseres Erachtens nur teilweise zu. Insbesondere wird derjenige, der die Verhältnisse bei anderen Kanalwerken kennt, davon überrascht sein, wie wenig Gewicht auf den konstanten großen Wasserentzug aus der Aare gelegt wird. Die vom Kanal beanspruchte Wassermenge von 350 m³/sek. ist nämlich in den Jahren 1920—1929 nur an folgender Anzahl von Tagen pro Jahr in der Aare vorhanden gewesen:

1920: 130 Tage, 1921: 0, 1922: 209, 1923: 138, 1924: 158, 1925: 26, 1926: 125, 1927: 194, 1928: 82, 1929: 38 Tage.

Und zwar fehlt auch in den bessern Jahren das Wasser nicht etwa bloß in den Winter-, sondern manchmal periodenweise auch in den Sommermonaten.

Daraus ist ersichtlich, daß im Jahre 1921 die Aare auf 7 km Länge das ganze Jahr trocken gelegen wäre; im Jahre 1925 wäre nur an total 26 Tagen, im Jahre 1929 nur an total 38 Tagen noch etwas Wasser in der Aare geflossen. Auch das Jahr 1928 wäre ganz schlecht gewesen.

Die Ausführungen des Heimatschutzes ließen sich auch noch in manch anderer Beziehung korrigieren. Selbstverständlich ist, daß man den Pelz auch beim Ausbau des Kraftwerkes Wildeg-Brugg nicht waschen kann, ohne ihn naß zu machen. Es scheint uns aber, daß die Ingenieure bewiesen haben, daß sie imstande sind, ihre Werke harmonisch in die Landschaft einzupassen. Wem freilich alles Neue ein Greuel ist, der wird auch das Stauseeprojekt Wildeg-Brugg verdammen. Wir geben die Hoffnung nicht auf, daß das große Werk doch noch zustande komme.

Rhein-Bodensee-Schifffahrtstagung.

Der Rheinschiffahrtsverband Konstanz, der für die deutsche und österreichische Rhein- und Bodenseeseite die gleichen Ziele verfolgt, wie der Nordostschweizerische Schifffahrtsverband, beging Ende September die Feier seines 25jährigen Bestehens. Die unter dem Vorsitze des bekannten Industriellen Herrn Kommerzienrat Dr. Stiegeler abgehaltene Tagung des deutschen Verbandes zeigte erneut, mit welcher Sympathie und welcher großen Erwartungen die Arbeiten der Oberrheinverbände hüben und drüben der Grenzen verfolgt werden. Was diese Versammlungen und was das Programm der Rhein-Bodenseeschifffahrt immer auszeichnet, ist die Harmonie gleichgerichteter Interessen in Süddeutschland, Oesterreich und der Schweiz, worin allein schon große Gewähr für die Verwirklichung der Pläne zu sehen ist.

Wenn die Verbände das gesteckte Ziel bis heute auch noch nicht erreichen konnten, so sind sie ihm doch nahe gekommen. Die erzielten Erfolge rechtfertigen und verpflichten zur Weiterarbeit und lassen mit Zuversicht hoffen, daß bei der Feier des 50jährigen Jubiläums die große Arbeit zu Ende geführt sein wird. Dies war der Unterton, der in zahlreichen Gratulationsansprachen zum Ausdruck kam. — Trotz der zur Zeit herrschenden wirtschaftlichen Not kann heute doch mit Sicherheit vorausgesagt werden, daß auch die noch fehlenden Oberrhein-Kraftwerke in absehbarer Zeit erstellt sein werden. Die Ausbaukosten der Oberrhein-Energien sind so niedrig, wie es nur mehr an ganz wenigen, bevorzugten Orten Zentraleuropas der Fall ist.

Ein von Staatspräsident a. D. Dr. Hummel gehaltenes Referat gab einen Ueberblick über die ungebrochene große Bedeutung, die der Binnenschifffahrt im heutigen Wirtschaftsleben zukommt. Bei dem bestehenden Mangel an Wirtschaftsvertrauen ist es zur besonderen Aufgabe der Länder geworden, solches Vertrauen wieder in die Welt zu bringen. Nichts ist hierzu geeigneter, als die staatliche Förderung und die Inangriffnahme so großer Werke, wie die Rhein-Bodenseeschifffahrt eines darstellt.

In übersichtlicher und klarer Weise referierte der um Oberrheinprojektierung und Schifffahrt sehr verdiente badische Oberregierungsbaurat J. Altmayer. Seinen Ausführungen sei über Kraftnutzung und Schifffahrt folgendes entnommen: Unter den sechs noch zu bauenden Kraftwerken ist die Verleihung für das Kraftwerk Reckingen bereits an die Lonza Werke Waldshut erteilt; Verleihungsanträge sind gestellt für das Werk Birsfelden durch den Kanton Baselland, für das Kraftwerk Säkingen durch das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk Essen, für das Werk Waldshut-Kadelburg durch die Lonza-Werke Waldshut und den Oberrheinischen Elektrizitätsverband Biberach, für das Werk Rheinau durch die N. O. K., die Aluminium-Industrie Neuhausen und die Stadt Winterthur und schließlich für das Werk Schaffhausen durch die Stadt Schaffhausen. Alle diese Anträge sind durch die Behörden der beiden Uferstaaten weitgehend geprüft, zum Teil sind die Pläne schon im wasserpolizeilichen Verfahren aufgelegt worden. Für einzelne Werke wurden den Behörden Varianten vorgelegt. Es ist für diese zugleich eine wichtige Aufgabe, daß in dem Ausbauprogramm der Rheinstrecke Basel—Bodensee neben den Bedürfnissen des Kraftwerksbaues auch denjenigen der Großschifffahrt Rechnung getragen wird. Die gegenseitigen Bedürfnisse lassen sich bei gutem Willen — wie die Erfahrung gezeigt hat — unschwer miteinander vereinigen. So hat es sich zwar — abgesehen von dem Kraftwerk Augst-Wyhlen — nicht ermöglichen lassen, neben den Kraftwerken gleich die Schleusenanlagen für die Großschiff-

fahrt zu bauen, aber man hat in deren Vorbereitung schon eine Reihe von Maßnahmen treffen können, die den künftigen Bau der Schiffsanlangen erleichtern und verbilligen. Ich erinnere an die Erstellung des Schleusenoberhauptes bei den Kraftwerken Laufenburg und Eglisau. Bei diesen wurde auch eine Leitmauer im Oberwasser bereits erstellt. Ferner ist zu erinnern an gewisse bauliche Maßnahmen bei den Kraftwerken Ryburg-Schwörstadt und Albrück-Dogern, schließlich an die Bereithaltung des Geländes bei allen Kraftwerken für die künftige Großschiffahrt. Außerdem sind in erteilten Konzessionen z. T. noch Bedingungen über Leistung von Beiträgen zu den Kosten der seiner Zeit auszuführenden Schiffsanlangen enthalten. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse ist somit für die künftige Großschiffahrt schon weitgehend gesorgt worden.

Hinsichtlich Schleusenabmessungen (die bisherige Projektierung hat sich an 135 m Länge und 12 m Breite gehalten) ist nun die Frage erörtert worden, ob diese Normalien nicht mit Rücksicht auf die Entwicklung der selbstfahrenden Güterboote zu ändern und geringere Abmessungen für Schleusen und Vorhöfen zu wählen seien. So sehr die dadurch erzielbare Verminderung der Baukosten zu begrüßen wäre, scheint uns diese Frage noch nicht genügend abgeklärt, um heute schon hierzu abschließend Stellung nehmen zu können. Eine Entscheidung ist ja auch noch nicht erforderlich, und man darf hoffen, daß bis zu dieser Entscheidung die angedeutete Entwicklung in der Rheinschiffahrt sich besser übersehen lasse.

Festzustellen ist, daß die Schiffsanordnung unter Berücksichtigung der bisherigen Normalien an allen Stufen in technisch einwandfreier Weise erfolgen kann. Die seit Fertigstellung des Gesamtentwurfes vorgenommenen Änderungen bezwecken hauptsächlich eine Verbilligung der Baukosten. So hat man z. B. bei mehreren Stufen die Vorhöfen und Schleusen etwas mehr vom Rheinufer abgerückt, weil die moderne Bautechnik gestattet, Erdarbeiten mit Hilfe großer, leistungsfähiger Bagger zu sehr niedrigen Preisen auszuführen, während die früher in der Nähe des Rheinufer vorgesehenen Leitmauern wegen der teuren Gründungen einen höheren Kostenaufwand erforderten. Bei dem im Bau befindlichen Kraftwerk Albrück-Dogern hat man das an der Albmündung vorgesehene Schiffswehr wegfallen lassen und dafür auf dem schweizerischen einen Schiffsfahrtskanal vorgesehen, der mittels einer einzigen Schleuse in den Stau des Kraftwerkes Laufenburg führt. Auch bei den übrigen, noch nicht ausgeführten Kraftstufen werden ständig Untersuchungen angestellt, ob man nicht den Kostenaufwand unbeschadet der einwandfreien Bauausführung noch weiter vermindern kann.

In diesem Zusammenhang bleibe nicht unerwähnt, daß insbesondere für Rheinfeldern eine interessante neue Lösung der Schiffsanfragen vorliegt mit folgender Disposition: Schleuse auf dem rechten Rheinufer unmittelbar oberhalb der Straßenbrücke. Ein Unterwasservorhafen von normaler Länge mündet gegenüber dem Salmenbräu in den Rhein. Ein Schiffsfahrtskanal von 1,5 km Länge führt in den von einem neu zu erbauenden Wehr gestauten Rhein. Eine einschiffige Kanalbrücke vor dem Krafthaus leitet den Schiffsfahrtskanal über die Turbinenaufläufe, deren stromwärts zu verlängernde Trennpfeiler als Stützen der Brücke dienen. Durch das neue Stauwehr gewinnt das Kraftwerk erheblich an Gefälle. Die Lösung ist ebenso interessant, wie technisch korrekt und durchführbar. Dabei zeigt es sich auf jeden Fall, daß das alte Werk Rheinfeldern für die Fortführung der Schiffsahrt nicht jenes absolute Hindernis bedeutet, als welches man es bis vor kurzem betrachtete. Kr.

Ausfuhr elektrischer Energie

Den Nordostschweizerischen Kraftwerken A.-G. in Baden (NOK) wurde unterm 8. August 1932 die vorübergehende Bewilligung (V 48) erteilt, im Falle von Störungen der im Umbau befindlichen Leitungen des Kraftwerkes Laufenburg, die zur Versorgung des Gebietes um Singen a. H. (Baden) dienen, max. 1500 kW elektrischer Aushilfsenergie nach dem Unterwerk Singen des Kraftwerkes Laufenburg auszuführen. Die Bewilligung V 48 ist gültig bis 30. September 1932.

* * *

Der Compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe in Lausanne (Compagnie vaudoise) wurde unterm 9. August 1932 als Ersatz für die bis 31. Dezember 1932 gültige, auf 147 kW lautende vorübergehende Bewilligung V 45, vom 4. Dezember 1931, die Bewilligung Nr. 117 erteilt, max. 150 kW elektrischer Energie nach der Gemeinde Les Fourgs (Frankreich) auszuführen.

Die Bewilligung Nr. 117 ist gültig bis 31. Dezember 1937. Ihre Dauer verlängert sich jeweils stillschweigend um weitere fünf Jahre, wenn der Energielieferungsvertrag zwischen der Compagnie vaudoise und der Gemeinde Les Fourgs für eine gleiche Dauer erneuert wird, längstens jedoch bis 31. Dezember 1951.

* * *

Der Société électrique du Châtelard in Vallorbe wurde unterm 30. September 1932 als Ersatz für die bis 31. Oktober 1941 gültige, auf 1 kW lautende Bewilligung Nr. 58, vom 11. Juli 1922, die Bewilligung Nr. 118 erteilt, max. 5 kW elektrischer Energie nach der Gemeinde Jougne (Frankreich) auszuführen. Die Bewilligung Nr. 118 ist wie die frühere Bewilligung Nr. 58 bis 31. Oktober 1941 gültig.

* * *

Der Schweizerischen Kraftübertragung A.-G. in Bern (SK) wurde unterm 30. September 1932, rückwirkend auf den 15. September 1932, eine vorübergehende Bewilligung (V 49) erteilt, max. 2000 kW elektrischer Energie an die Badische Landeselektrizitätsversorgung A.-G. in Karlsruhe (Badenwerke) auszuführen. Die Bewilligung V 49 ist längstens bis 31. Oktober 1932 gültig.

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Protokoll der XXI. ordentlichen Hauptversammlung vom 8. Oktober 1932, im Bahnhof-Restaurant II, Klasse 1. Etage des Hauptbahnhofes Zürich.

Traktanden:

1. Protokoll der XX. ordentlichen Hauptversammlung vom 4. Juli 1931 in Rheinfeldern.
2. Geschäftsbericht und Rechnungen pro 1931.
3. Bericht der Kontrollstelle.
4. Wahl der Kontrollstelle.
5. Verschiedenes.

Beginn der Versammlung 16.15 Uhr.

Anwesend sind über 100 Mitglieder und Gäste.

Vorsitzender: Ständerat Dr. O. Wettstein.

1. Das Protokoll der Hauptversammlung vom 4. Juli 1931 in Rheinfeldern wird genehmigt.
- 2./3. Zum Jahresbericht für 1931 gibt der Sekretär eine Änderung bekannt, die von der Jura-gewässerkorrektion Bern angeregt wurde: Seite 30. «Verband der Aare-Rheinwerke», 3. Absatz, 1. Satz heißt in neuer Fassung: «Ueber einen vom Kanton