

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 46 (1954)  
**Heft:** 11

**Rubrik:** Rhône-Rhin = Rhone-Rhein

#### 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:** 13.01.2026

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

# RHÔNE - RHIN RHONE-RHEIN

No. 4 Nov. 1954

Nr. 4 Nov. 1954

Suite du précédent bulletin: «Des canaux! Des bateaux!»

Paraissant chaque trimestre

Erscheint vierteljährlich

**ORGANE OFFICIEL DE L'ASSOCIATION SUISSE POUR LA NAVIGATION DU RHÔNE AU RHIN  
OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN RHÔNE-RHEIN-SCHIFFAHTSVERBANDES**

Secrétariat central de l'A.S.R.R.: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 241044

Rédaction, Archives et Renseignements: Rue Petitot 8, GENÈVE - Tél. (022) 241044

## Zum Kraftwerkbau Rheinau

Die Rheinau-Initiative röhrt an Grundfragen schweizerischer Wirtschaft und schweizerischen Rechtes. Jeder Stimmbürger hat sich bewußt zu sein, daß er mit seiner Zustimmung zu dieser unglücklichen Initiative Recht und Gesetzlosigkeit Tür und Tor öffnet und unser kleines Land, dessen Existenz nicht zuletzt davon abhängt, daß die von unserer obersten Landesbehörde abgeschlossenen internationalen Verträge von unseren Vertragspartnern auch respektiert werden, der Gefahr aussetzt, als Brecher solcher Verträge künftig als nicht mehr vertragswürdig bezeichnet zu werden.

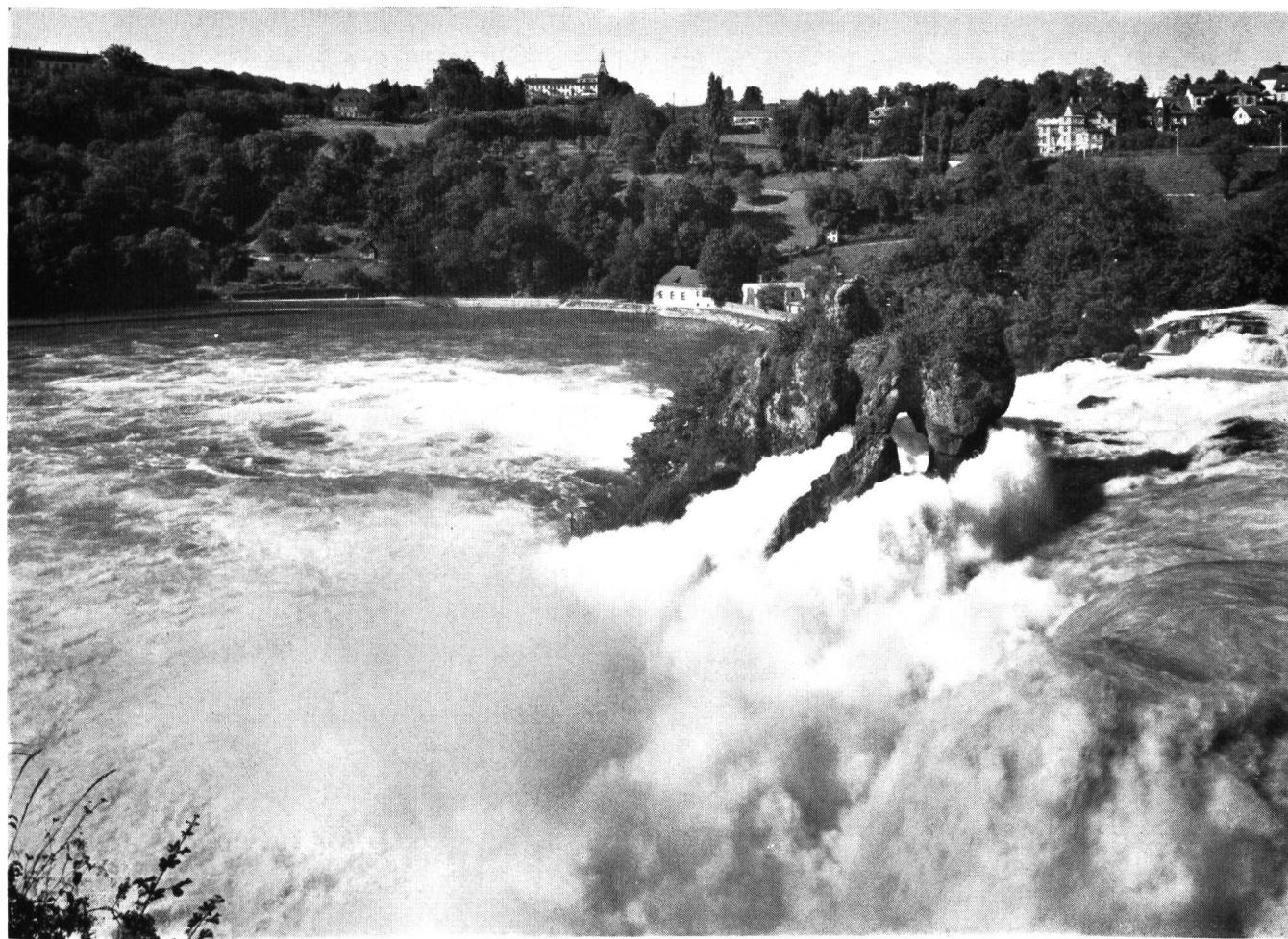
Die ersten Projekte für einen Kraftwerkbau Rheinau sind schon vor mehr als einem halben Jahrhundert

## Position de notre Association à l'égard de l'initiative de Rheinau

Le 5 décembre, le peuple suisse sera appelé à donner son opinion sur une initiative qui demande le retrait d'une concession légalement accordée et, par voie de conséquence, la répudiation unilatérale d'engagements souscrits par la Suisse à l'égard d'un Etat étranger.

On le voit, l'enjeu de cette consultation populaire déborde le cadre régional et doit intéresser tous les Suisses, même ceux qui, vivant à l'autre extrémité du pays, n'ont jamais vu Rheinau.

Nous allons rapidement évoquer les divers aspects de ce qu'il est convenu d'appeler l'affaire de Rheinau.



Der Rheinfall, so ist er, so bleibt er!  
La chute du Rhin, telle qu'elle est et telle qu'elle restera!

eingereicht worden, und so lange schon über eine Schiffsfahrt Basel—Bodensee gesprochen wird, das sind 40 Jahre, ist auch von der für die Schiffahrt notwendigen Staustufe Rheinau die Rede.

Im Jahre 1913 wurde vom Lande Baden und der Schweiz das Programm eines internationalen Wettbewerbs zur Erstellung eines Ausbauplanes des Hochrheins in bezug auf Kraftnutzung und Schifffahrt aufgestellt, das u. a., mit Ausnahme des Rheinfalls, die vollständige Ausnützung des Gefälles zwischen Bodensee und Basel verlangte. Damals hat *niemand* gegen eine solche Nutzungsweise Einspruch erhoben. Auch bei der zwischenstaatlichen Projektierung dieser Wasserstraße im Jahre 1925/26 ist die Staustufe Rheinau als unumgänglich notwendig beibehalten worden.

Bei Abschluß des Staatsvertrages zwischen dem Lande Baden und der Schweiz vom Jahre 1929, der die Vereinbarung enthält, daß Deutschland, im Interesse der Schiffahrt bis Basel, der Rheinregulierung zwischen Straßburg und Basel zustimmt, während die Schweiz sich verpflichtet, für den Bau der restlichen Kraftwerke am Hochrhein Hand zu bieten und damit der Schiffahrt den Weg in den Bodensee zu öffnen, war man sich beiderseits schon darüber klar, daß ein solches Programm nicht durchführbar wäre, ohne auch das Projekt einer Staustufe Rheinau zu verwirklichen.

Es war daher auch selbstverständlich, daß im neuesten Projekt des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft vom Jahre 1942 der Ausbau der Kraftwerkstufe Rheinau wiederum Gegenstand der Untersuchungen bildete.

Es kann daher nicht verstanden werden, daß man nun heute plötzlich Projekte, denen man seit Jahrzehnten zugestimmt oder zum mindesten keine prinzipielle Opposition entgegensezte, in Grund und Boden verdammt und Bundesrat und Kantonsregierungen dazu auffordert, den mit Deutschland abgeschlossenen Staatsvertrag als Papierfetzen zu behandeln und die mit den Energieproduzenten eingegangenen und nach Recht und Gesetz gültigen Konzessionsverträge von Rheinau als null und nichtig zu erklären!

Wirklich, Fanatismus und unwahre Schlagworte wie das von der «Verschandelung des Rheinfalls» erweisen sich als schlechte Berater der Volksmeinung, und es ist dringend nötig, daß sich unser Volk, bevor es i. S. Rheinau-Initiative seine Stimme abgibt, darüber klar wird, ob die von den Initianten als untragbar hingestellten Eingriffe der Technik in Rheinau es rechtfertigen können, schweizerisches und internationales Recht außer Kraft zu setzen und vertragsbrüchig zu werden.

Der Stimmbürger hat sich aber auch bewußt zu werden, daß sein Verdikt vom 5. Dezember 1954 darüber bestimmt, ob wir in der Schweiz unsere noch ver-

## Situation der Rheinstrecke Basel - Bodensee.



## Aménagement du Rhin entre Bâle et le lac de Constance

bleibenden Flusskraftwerke zu bauen und die Projekte einer Binnenschifffahrt auf dem Hochrhein, Aare und Rhone auch auf eine weitere Zukunft zu sichern vermögen, ist doch die Verwirklichung dieser Bauvorhaben ohne Eingriffe in die Natur, was gewisse Kreise als Verschandelung der Natur bezeichnen, schlechterdings nicht möglich.

Seine Überlegungen werden auch nicht an der Tatsache vorbeigehen dürfen, daß der Energiekonsum ununterhaltsam weiter zunehmen wird und das vergangene Betriebsjahr den Nordostschweizerischen Kraftwerken durch übermäßige Bezüge von Strom aus dem Ausland und starke Inanspruchnahme ihrer thermischen Zentralen gekennzeichnet war, was eine Erhöhung der Ausgaben und damit einen entsprechenden Rückgang der für den Steuerzahler sehr interessanten Reineinnahmen dieses *staatlichen*, aber nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen betriebenen Unternehmens zur Folge hatte. Mit einem baldigen Einsatz der Atomenergie in der Schweiz kann noch nicht gerechnet werden, und es besteht kein Zweifel, daß, wenn dieses Problem einmal gelöst ist, Fragen der Beschaffung von Uran aus dem Ausland und der Gestehungspreis der Atomenergie eine große Rolle spielen werden, so daß wir guten Gewissens den weiteren Ausbau unserer Wasserkraftanlagen fördern können.

Heute noch und auch auf eine weitere Zukunft bildet also die hydraulische Energie den Rückgrat unserer gesamten Industrie und unserer elektrifizierten Bahnen, auf die wir Schweizer mit Recht stolz sind. Sie alle sind am weitern Ausbau unserer Wasserkräfte interessiert, einem Ausbau, der aber ohne weitere Eingriffe in die Natur nicht möglich ist, es sei denn, wir verzichten in Zukunft auf die Förderung dieser zivilisatorischen Einrichtungen und nehmen mit einem Rückgang unseres bisherigen Lebensstandards vorlieb.

Was wird nun eigentlich bei Rheinau gebaut? Der Rheinabschnitt Rheinau bietet mit seiner weit ausholenden Flusschlaufe geradezu klassische Voraussetzungen für eine zweckmäßige Kraftnutzung. Wehr und Kraftwerk liegen dort, wo die Schlaufe oben ansetzt. Das nutzbare Gefälle umfaßt dabei nicht nur die Flussstrecke bis an den Fuß des Rheinfalles, sondern auch das ganze Gefälle der Stomschlaufe selbst, indem das genutzte Wasser durch einen Unterwasserstollen dem unterliegenden Arm der Stomschlaufe zurückgegeben wird. Die genutzte Rheinstrecke beträgt auf diese Weise 12 km, das genutzte Gefälle im Mittel 10,5 m. Die Stauhöhe misst beim Hauptwehr aber nur 6 m, so daß der Stau immer noch tief und schön in die bewaldeten bis 40 m hohen Uferböschungen eingebettet bleibt. Die Ausbauwassermenge des Kraftwerkes wird bei einer möglichen jährlichen Energieerzeugung von 215 Mio kWh (59% Schweiz, 41% Deutschland) 400 m<sup>3</sup>/s betragen. Trotz dieser Wasserentnahme wird das Bild der Stomschlaufe dank der Errichtung zweier niedriger Hilfswehre erhalten. Ein Mindestdurchlauf von 5 m<sup>3</sup>/s ist garantiert. Da die Wasserführung des Rheins zwischen 100 und 1250 m<sup>3</sup>/s schwankt, wird der Wasserdurchlauf durch die Hilfsstaue in der meisten Zeit des Jahres bedeutend größer sein. Wer das gepflegte Bild von Willegg-Brugg kennt, kann sich an dieser Lösung unmöglich stören.

Von gegnerischer Seite wird behauptet, daß der Rheinfall in nicht tragbarer Weise berührt werde. So

Le 25 octobre 1908, le peuple a accepté l'article 24<sup>bis</sup> de la Constitution fédérale qui donne à la Confédération le droit d'accorder des concessions sur des cours d'eau formant la frontière du pays. Mais auparavant déjà, à la fin du siècle passé et au début de celui-ci, les cantons de Zurich et de Schaffhouse ont signé des accords avec le Pays de Bade au sujet de l'aménagement du Rhin, accords toujours valables qui mentionnent expressément Rheinau. En 1929, la Suisse et l'Allemagne convenaient de régulariser le Rhin à l'aval de Bâle et de rechercher l'établissement d'une voie de grande navigation de Bâle au lac de Constance.

La régularisation du Rhin est aujourd'hui en voie d'achèvement avec le concours de l'Allemagne, et c'est le Port de Bâle qui en est le principal et heureux bénéficiaire. Quelle figure ferions-nous en répudiant une partie d'un contrat dont nous tirons avantage de l'autre? Car que l'on ne se paie pas de mots, l'acceptation de l'initiative équivaut à renoncer à créer la voie navigable de Bâle au lac de Constance. Cet accord de 1929, approuvé par les Chambres, aurait pu faire l'objet d'un référendum. Personne n'a bougé. De même, opposition aurait pu être faite à l'octroi, le 22 décembre 1944, de la concession de Rheinau, après enquête publique et assentiment des cantons de Zurich et de Schaffhouse. Qu'on ne vienne donc pas prétendre que le peuple n'a pas eu la possibilité de donner son avis. A la vérité, cette initiative est un moyen détourné de prolonger le délai d'un référendum depuis longtemps expiré.

*Navigation:* Le palier de Rheinau est indispensable à l'aménagement du Rhin supérieur en voie navigable. Des études approfondies ont prouvé qu'il n'y a pas d'alternative. Pour créer le canal transhélvétique, nous avons besoin du bon vouloir de l'Allemagne pour rendre le Rhin navigable entre Bâle et le confluent de l'Aar. Il est probable qu'il nous ferait défaut si nous venions à renier notre signature.

D'autre part, maintenant même la Suisse réclame, à bon droit, de l'Allemagne que celle-ci respecte la Convention de Mannheim de 1868 garantissant l'entièvre liberté de navigation sur le Rhin. Nous ne pouvons exiger de nos partenaires le respect de la parole donnée si nous manquons à la nôtre.

*Finances:* L'acceptation de cette initiative signifierait: Indemnisation de la compagnie concessionnaire; indemnisation du Pays de Bade qui a droit au 41 % de la production d'électricité de la future usine; frais de démolition d'une usine déjà à moitié construite et remise en état des terrains. Ces dizaines de millions payés par qui? Par nous, par vous, par les contribuables!

A. S. R. R.



**Le rejet de l'initiative sera une victoire du bon sens, du droit et de la morale sur un sentimentalisme de mauvais aloi basé sur une fausse argumentation.**

etwas würden die Regierungen der Kantone Schaffhausen und Zürich, wie der ganze Bundesrat überhaupt nicht zulassen. Die Stauwirkungen im Rheinfallbekken, wie sie von Rheinau herrühren werden, spielen sich vollständig innerhalb der natürlichen Höchst- und Niederwasserstände des Rheinfallbeckens ab. Es ist noch offen, welche Stauhöhe zwischen 358 m und 359 m ü. M. künftig maximal eingehalten werden soll. Darüber sollen erst die Stauversuche selbst entscheiden. Die ungünstigere Kote 359 m liegt etwa 50 cm über dem natürlichen Wasserspiegel bei 600 m<sup>3</sup>/s Wasserführung des Rheins. Die Veränderungen werden überhaupt

kaum zu bemerken sein. Der Rheinfall bleibt so schön wie er ist.

Der Stau Rheinau ist für die kommende Schiffahrt zum Bodensee eine Notwendigkeit. Eine vernünftige Ersatzlösung gibt es nicht. Das Kraftwerk Rheinau ist für die ganze Ostschweiz unentbehrlich. Die Kantone Thurgau, St. Gallen und beide Appenzell sind als die an Wasserkräften ärmsten Kantone der Schweiz bekannt. Rheinau wird das nächstgelegene große Flusskraftwerk sein, von dem aus die Ostschweiz einigermaßen günstig beliefert werden kann.

S. R. R. S.

**Rheinau darf nicht dem Fanatismus unverantwortlicher Kreise geopfert werden.  
Die Schweiz würde sich auf der ganzen Welt lächerlich machen, wollte sie ein halbfertiges, notwendiges Kraftwerk heute wieder abbrechen. Die Rheinau-Initiative verdient mit großer Wucht abgelehnt zu werden.**



Modell der Kraftwerkanlagen Rheinau. Links oben: Stauwehr und Maschinenhaus (linkes Ufer). Rechts oben und unten: Unteres und oberes Hilfswehr. Rechts Mitte: Gedeckte Brücke.

Maquette de l'usine de Rheinau. A gauche en haut: le barrage et l'usine (rive gauche). A droite en haut et en bas: les deux barrages auxiliaires. A droite au milieu: le pont couvert.

**Die Generalversammlung des SRRS findet am 27. November 1954, 14.30 Uhr, im Kantonsratssaal in Solothurn statt, mit einem öffentlichen Vortrag von Landammann Otto Stampfli über die KORREKTION UND DEN AUSBAU DER AARE für Kraftnutzung und Schiffahrt und gegen Überschwemmungsgefahr.**

**L'Assemblée générale de l'ASRR aura lieu le 27 novembre 1954, à 14.30 h., à Soleure (Salle du Grand Conseil). Conférence de M. Otto Stampfli, président du Conseil d'Etat du Canton de Soleure, sur l'AMÉNAGEMENT INTÉGRAL DE L'AAR.**  
**Entrée publique**