

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 10

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

INHALT: Der Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz über die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg. — Vom Bau der neuen Eisenbahn- und Strassenbrücke über den Rhein bei Düsseldorf-Neuss. — Wettbewerb für die Erstellung eines künstlichen Schwimmbades in Interlaken. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1928. — Mitteilungen: Praktische Schnellprüfung von Schweissverbindungen. Elektrisches Vorheizen der Züge. Rheinkraft-

werk Dogern. Der II. Internationale Kongress für neues Bauen. Basler Rheinhafen-Verkehr. Eidgenössische Technische Hochschule. Der Deutsche Stahlbau-Verband. Der Verband Schweizer Spezialfabriken der Elektrotechnik. Ein Hochofen mit einer Tagesleistung von 1100 t. Völkerbunds-Gebäude in Genf. — Nekrologe: Walter Morf. — Wettbewerbe: Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Zürich. — Literatur: — Mitteilungen der Vereine.

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. 10

Der Vertrag zwischen Deutschland und der Schweiz über die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg.

Sieben Jahre sind verflossen, seit durch die Strassburger *Resolution vom 10. Mai 1922*, den sog. Kompromiss, die allseitig anerkannte rechtliche Grundlage für den schweizerischen Anspruch auf die Regulierung der Oberreinstrecke Strassburg-Basel und für den französischen Seitenkanal geschaffen worden war. Die erste Kanalstufe, das Kraftwerk Kembs, ist bereits im Bau; der Verwirklichung der Regulierung sind wir wenigstens, man darf schon sagen endlich, einen kräftigen Schritt näher gekommen in dem Vertrag mit Deutschland (vom 28. März d. J.), der die Einzelheiten der Durchführung, namentlich die Kostenteilung regelt. Da der Fernerstehende sich kaum einen Begriff macht von den Schwierigkeiten, die dabei der Bundesrat, seine Organe und unsere Schweiz. Delegation zu überwinden hatten, sowie in Anbetracht der ausserordentlichen wirtschaftlichen Bedeutung der Rheinregulierung für unser Land, halten wir es für geboten, auch hierüber die schweizerische Technikerschaft möglichst gründlich zu unterrichten. Wir folgen dabei der Botschaft des Bundesrates (Nr. 2474, vom 6. August d. J.), die den Werdegang der Verständigung mit unserem nördlichen Nachbarstaat in umfassender Weise darlegt.

Von besonderem Interesse ist dabei das der Bundesrätlichen Botschaft beigefügte Gutachten des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft über die Wirtschaftlichkeit der Rheinregulierung, in dem zahlenmässig nachgewiesen wird, dass die Vorteile der Regulierung grösser sind als die dafür nötigen Aufwendungen.

Vorausgeschickt sei eine kurze Erinnerung an die Berichterstattung und Anteilnahme der „S. B. Z.“ in dem denkwürdigen Kampf um die Lösung der Rheinfrage, der wie gesagt im Abkommen vom 10. Mai 1922 seinen Abschluss fand, einen Abschluss, den man auch massgebenden Ortes, insbesondere in Basel, als zweckdienlich und befriedigend anerkannt hat. Ueber jene Dinge finden unsere Leser nähern Aufschluss in folgenden Jahrgängen der „S. B. Z.“:

- 1921 Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schifffahrtsfragen; Wettbewerb Basel-Bodensee (auch als Sonderdruck zu haben).
- 1922 (vom 14. I.): *Resolution vom 16. Dez. 1921* über die Bedingungen für den Bau des französischen Seitenkanals (einschl. Kembs und Stauwehr im Rhein). (28. I.) Verzeichnis aller „S. B. Z.“-Artikel mit Bezug auf die Schifffahrt auf dem Oberrhein, von 1905/21. (3. VI.): *Resolution vom 10. Mai 1922* („Lösung der Rheinfrage“). (12. VIII.) Regulierungs-Projekt 1921 Strassburg-Basel. (I. XI.-XII.): Rückstau des Kemsbserwerkes bis zur Birs, mit Darstellung des Kemsbserwerkes.
- 1925 (14. III.): Basler Rheinhafen Kleinhüningen. (IV.): Ausführungs-Projekt 1924 für die Regulierung Strassburg-Istein (von der Zentral-Kommission genehmigt am 29. April 1925). (16. V.): *Resolution vom 29. April 1925*, mit Erläuterungen von E. Payot.
- 1926 (XI.): Das Schifffahrtstechnische Problem und die Regulierung Strassburg-Basel, von E. Ott.
- 1927 (5. II.): Die Bodensee-Regulierung, amtl. Projekt 1926. (1. X.): Zustand der Isteiner Schwelle.
- 1928 (22. IX.): Entwicklung der Rheinschifffahrt bis Basel.
- 1929 (13. IV.): Desgl. von 1913 bis 1928.

Alles dies als für unsere Leser bekannt bzw. nachschlagbar vorausgesetzt, gehen wir über zur auszugsweisen Wiedergabe der bundesrätlichen Botschaft vom 6. Aug. d. J.

Trotzdem das Regulierungsprojekt, wie erwähnt, im Kompromiss vom 10. Mai 1922 grundsätzlich genehmigt worden war, wurden sowohl in den Verhandlungen der Unterkommission als auch in der daran anschliessenden *Frühjahrs-Session 1925 der Rhein-Zentralkommission* von den Vertretern Belgiens, Frankreichs, Grossbritanniens und Italiens Einwände gegen die Ausführung des Projektes gemacht, die kaum etwas anderes bedeuteten, als eine grundsätzliche Ablehnung der Regulierung überhaupt, die aber von den Delegierten der übrigen in der Zentralkommission vertretenen Staaten nicht als stichhaltig anerkannt werden konnten. So wurde erklärt, dass — weil das Projekt eine Erhöhung der mittleren Wassergeschwindigkeit im regulierten Rhein um 1 bis 2% vorsieht, während die massgebende maximale Geschwindigkeit selbstverständlich erheblich herabgesetzt wird — die Ausführung der Regulierung überhaupt keine Verbesserung der gegenwärtigen Fahrwasserhältnisse des Flusses herbeiführe und die ihr zugeschriebenen Vorteile gar nicht bringen werde. Sodann ist die Befürchtung geäussert worden, dass durch die Ausführung des Regulierungsprojektes das bereits bestehende Regulierungswerk unterhalb Strassburg gefährdet werden könnte. Durch die Ausführung des Projektes würde die Erosion nicht, wie von den deutschen und schweizerischen Technikern angenommen wurde, unterbunden, sondern bloss vom Rhein oberhalb Strassburg auf den unterhalb liegenden Abschnitt des Rheins übertragen. Es wurde sodann als ein Gebot der Vorsicht bezeichnet, die Arbeiten nur an einer einzigen Stelle in Angriff zu nehmen und damit etappenweise von Strassburg an flussaufwärts vorzürücken, anstatt, wie die Projektverfasser zwecks Ersparnis an Zeit und Kosten vorgesehen hatten, sie gleichzeitig an mehreren Stellen des Stroms einzuleiten.

Wie schon im Bericht des Bundesrates über seine Geschäftsführung im Jahre 1925 ausgeführt worden ist, endeten schliesslich diese Verhandlungen wieder mit einem Kompromiss. Das Regulierungsprojekt wie auch das Projekt für die Fortsetzung des Seitenkanals wurden gutgeheissen. Den oben erwähnten Bedenken gegen das Regulierungsprojekt sollte Rechnung getragen werden durch Abänderung des Bauprogramms des Projektes sowie durch Auferlegung einer Garantieverpflichtung auf die Schweiz und Deutschland. Der das Regulierungswerk betreffende Teil der *Resolution der Zentralkommission vom 29. April 1925* hat folgenden Wortlaut:

„1. Die Regulierungsarbeiten im Rhein zwischen Istein und Strassburg sollen fortschreitend von Tal zu Berg ausgeführt und gleichzeitig nur auf zwei Abschnitten auf einmal in Angriff genommen werden: auf einem, der unmittelbar oberhalb der bereits zwischen Strassburg und Sondernheim gebauten Regulierungswerke beginnt, und auf einem zweiten, der von einem Punkt ausgeht, der am untern Ende der Erosionsstrecke in der Nähe von Hartheim liegt. Von diesem Punkt aus können jedoch die Arbeiten gleichzeitig bergwärts in der Richtung Istein und talwärts in Richtung Strassburg in Angriff genommen werden.

2. Die Kommission macht ihre Genehmigung von dem Abschluss eines Abkommens zwischen Deutschland und der Schweiz betreffend die Uebernahme nachstehender Verpflichtungen abhängig:

- die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt;
- auf eigene Kosten alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg entstehen könnten, zu beheben.