Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

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: 22.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 Rheinhafenverkehr. 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. Abschlusstelle 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 auf[1]) 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 schwyzerische 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 besondern 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). Red.