

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 24

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-45510>

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.

4. Rang: Entwurf Nr. 123 5. Rang: Entwurf Nr. 104
6. Rang: Entwurf Nr. 82 7. Rang: Entwurf Nr. 94

Das Preisgericht empfiehlt dem Stadtrat, je nach dem Entscheid über die Frage, ob das Pavillonsystem oder ein Schulhaus mit mehreren Geschossen zur Ausführung kommen soll, die Weiterbearbeitung entweder dem Verfasser des Projektes Nr. 126 oder dem Verfasser des Entwurfes Nr. 76 zu übertragen.

Das Preisgericht beschliesst, folgende Preise auszusetzen:
Zwei II. Preise zu je 3800 Fr., Entwurf Nr. 76
Entwurf Nr. 126

III. Preis: 3000 Fr., Entwurf Nr. 134

IV. Preis: 2500 Fr., Entwurf Nr. 63

V. Preis: 1900 Fr., Entwurf Nr. 123

Als weitere interessante Lösungen für den Pavillontyp werden die Entwürfe Nrn. 118 und 122 um je 1000 Fr. und ausserdem das Projekt Nr. 82 um 500 Fr. angekauft.

Die Oeffnung der Umschläge für die prämierten Entwürfe ergibt:

1. Rang: II. Preis: Dr. Roland Rohn, Arch., Zürich.
1. Rang: II. Preis: Kellermüller & Hofmann, Arch., Zürich.
2. Rang: III. Preis: Walder & Döbeli, Arch., Zürich.
3. Rang: IV. Preis: Hans Kruck, Arch., Zürich.
4. Rang: V. Preis: Arter & Risch, Architekten, Zürich,

Mitarbeiter: Fred Sommerfeld, Arch., Zürich.

Die angekauften Projekte stammen von folgenden Verfassern:
Nr. 118, Alfred Gradmann, Architekt, Zürich.

Nr. 122, Werner Moser, Architekt, Zürich.

Nr. 82, Prof. Friedrich Hess, Eidgen. Techn. Hochschule, Zürich.
Zürich, 19. März 1932.

Das Preisgericht:

Stadtrat J. Baumann, Stadtrat J. Briner,

Architekten: M. Braillard, K. Egender, H. Herter,

F. Hiller (Bern) und Prof. Dr. Schmitthener (Stuttgart),

Sekretär: Dr. H. Hug.

Bei diesem Wettbewerb hat das Preisgericht 22 Entwürfe wegen „wesentlicher“ Verstösse gegen das Programm von der Beurteilung ausgeschlossen, gleichartige dagegen prämiert; auf bezügliche Beschwerden von Bewerbern, die das als Willkür empfinden, kommen wir zurück. Red.

Teiltagung der Weltkraftkonferenz in Skandinavien 28. Juni bis 10. Juli 1933.

Nach dem Programm der Teiltagung 1933 der Weltkraftkonferenz sind die Berichte und Verhandlungen auf die *Energieprobleme der Grossindustrie und der Transportanstalten* beschränkt. Die Aufmerksamkeit soll hauptsächlich den fundamentalen und den wirtschaftlichen Fragen geschenkt werden. Verschiedene Sektionen werden sich mit folgenden *Teilproblemen* befassen:

Versorgung der Grossindustrie, besonders jener mit grossem Energiebedarf, mit Antriebskraft und Wärme (Selbstversorgung, Fremdversorgung); spezielle Energieprobleme der Industrien mit grossem Wärmebedarf; Verwendung elektrisch erzeugter Wärme (ausgenommen rein elektrochemische Betriebe und Hochofenbetriebe); Energie-Übertragung und -Verteilung, Anpassung der Antriebskraft an die Arbeitsmaschinen der Industrie; Energie-Versorgung und -Verwendung im Eisenbahnwesen und in der Seeschifffahrt.

Die schweizerischen Berichte dürfen zusammen etwa 90 Druckseiten mit je etwa 3000 Buchstaben beanspruchen. Sie müssen vom Schweiz. Nationalkomitee dem Organisationskomitee in Stockholm bis 10. September d. J. angemeldet und bis spätestens 1. Dezember abgeliefert werden.

Die schweizerischen Fachleute, die sich für die Verhandlungsgegenstände interessieren, sind angelegentlich eingeladen, sich bis **spätestens 10. Juli 1932** beim Schweizer. Nationalkomitee zu melden, wenn sie zur Erstattung von Berichten bereit sind, und gleichzeitig das Thema, den Raumbedarf und die — möglichst sparsame — graphische Ausstattung ihrer Berichte mitzuteilen. Als bald nach dem 10. Juli wird sich der schweizer. Redaktionsausschuss mit den Angemeldeten zwecks Ordnung der Einzelheiten in Verbindung setzen.

Basel, 1. Juni 1932.
Malzgasse 32.

Schweizerisches Nationalkomitee
der Weltkraftkonferenz
Der Präsident: Dr. E. Tissot.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft, 1931.

(Fortsetzung von Seite 302.)

Ausbau der Rhone.

Regulierung des Genfersees; Schifffahrt; Wasserkraftnutzung.

Das vom Amt im Jahre 1930 aufgestellte Projekt für die *Regulierung des Genfersees* und des Abflusses der Rhone, das im allgemeinen eine gute Aufnahme fand, hat trotzdem noch nicht die vorbehaltlose Zustimmung der beteiligten Kantone gefunden. Die Einwendungen sind jedoch nicht grundsätzlicher Natur. Zum Teil wurden an die Zustimmung Vorbehalte geknüpft, die, auch wenn sie das Projekt selber nicht betreffen, doch die Wiederaufnahme der Verhandlungen mit Frankreich verzögern. Man darf wohl hoffen, dass eine Einigung unter den Kantonen auf der ihnen vorgelegten Grundlage, die geeignet ist, einen Ausgleich der verschiedenen Interessen herbeizuführen, in nächster Zeit möglich sein wird.

Für die *Einführung der projektierten Rhoneschifffahrtstrasse in den Genfersee* sind folgende drei grundsätzliche Lösungen einander gegenübergestellt worden: a) Grosser Schifffahrtstunnel ausserhalb des besiedelten Stadtgebietes von Nante de la Noire bis Le Reposoir; b) kleiner Schifffahrtstunnel unter der Stadt von Pont de Sous-Terre bis Sécheron; c) gedeckter Schifffahrtskanal unter dem linksseitigen Rhonequai von Pont de Sous-Terre bis Rade de Genève. Jede dieser drei Lösungen hat ihre Vor- und Nachteile. Da die Ansichten der Fachleute über die Gefahren und Schwierigkeiten, sowie über die Kosten des von den Behörden des Kantons Genf vorgeschlagenen Schifffahrtstunnels unter der Stadt stark auseinander gingen, gab das Post- und Eisenbahndepartement eine Oberexpertise in Auftrag. Auf Wunsch der Oberexperten ordnete das Amt für Wasserwirtschaft ergänzende Bodensondierungen längs des projektierten Bauwerkes in Genf an, die im Berichtjahr noch nicht zum Abschlusse gelangten. Das Studiensyndikat des Schweizerischen Rhone-Rheinschifffahrtsverbandes hat im Einvernehmen mit dem Amt für Wasserwirtschaft das frühere Projekt für den kleinen Schifffahrtstunnel umgearbeitet, um es den Bedürfnissen des Schifffahrtsbetriebes noch besser anzupassen und um die obere Zufahrt zum Tunnel in Sécheron den durch die Erstellung der Gebäude des Völkerbundes und des Internationalen Arbeitsamtes geschaffenen Bauungsverhältnissen anzupassen.

Die Stadt Genf stellte eine neue *Baulinie für den Quai Turrettini* längs des im Umbau befindlichen Quartier du Seujet auf, die vorsieht, die Quaimauer der Rhone so weit zurückzusetzen, dass eine ausreichende Verbreiterung des Rhonebettes möglich wird. Diese Verbreiterung ist notwendig, um die Abflussverhältnisse der Rhone derart zu verbessern und den Genfersee in der Weise zu regulieren, wie dies Frankreich als Gegenleistung für die Schiffbarmachung der französischen Rhone verlangt. Da die Stadt Genf mit dem Umbau des Quartier du Seujet bereits im Berichtjahr begonnen hat, haben die Bundesbehörden und die an der Genferseeregulierung und Rhoneschifffahrt zunächst interessierten Seeuferkantone der neuen Baulinie zugestimmt.

In Frankreich wurde am 31. Januar 1931 ein Präsidialdekret erlassen, nach dem für die gesamten Arbeiten des Ausbaues der französischen Rhone von der Schweizergrenze bis zum Meer eine einzige Konzession der *Compagnie nationale du Rhône* durch Dekret erteilt werden soll. An dieser Unternehmung werden sich Departemente, Gemeinden, öffentliche und interessierte private Unternehmungen beteiligen. Der französische Staat übernimmt die Zinsengarantie für das Obligationenkapital dieser Gesellschaft, das bis zu $\frac{9}{10}$ des Aktienkapitals ansteigen darf. Für die Erteilung der Konzession ist noch ein besonderes Dekret erforderlich.

Die Behörden des Kantons Genf unterbreiteten unter dem 14. Oktober 1931 den Bundesbehörden ein von den Services industriels de Genève aufgestelltes Projekt zur Genehmigung für ein *Grosskraftwerk*, das bei *Cartigny* an der Rhone zu erstellen beabsichtigt wird. Dieses Projekt sieht vor, durch ein Flusskraftwerk das gesamte Gefälle der Rhone von der bereits bestehenden Wasserkraftanlage Coulouvrenière bis zum obern Ende des Rückstaues des Kraftwerkes Chancy-Pougny in einer einzigen Kraftstufe auszunützen. Das bestehende Kraftwerk Chèvres würde eingehen. Das Amt prüft die verschiedenen, mit diesem Projekt in Zusammenhang stehenden, namentlich im Hinblick auf die Geschiefbeführung ziemlich heiklen Fragen; es führte im Sommer des Berichtjahres bereits im Hinblick auf diese Prüfung hydrometrische Untersuchungen.

durch. Es wird auch gemeinsam mit den Services industriels de Genève Erhebungen über die Profilveränderung in der Stauhaltung Chèvres durchführen.

Die vorläufig zwischen den Services industriels de Genève und dem Kraftwerk Chancy-Pougny geführten Verhandlungen über eine *Stauerhöhung beim Kraftwerk Chancy-Pougny* sind auf Ende des Berichtjahres noch nicht zum Abschluss gekommen. Sofern sich ergibt, dass der nachgesuchte Höherstau mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Interessen möglich ist, wird die Erteilung einer Zusatzkonzession in Aussicht genommen.

Die Ausnützung der noch nicht ausgenützten französisch-schweizerischen *Rhonestrecke unterhalb des Kraftwerkes Chancy-Pougny* hat gemäss Konzessionsbestimmungen durch die Société des forces motrices de Chancy-Pougny zu erfolgen. Es wurden hierfür im Berichtjahr keine neuen Projekte eingereicht.

Tessinische Grenzgewässer.

Um bis zur Aufnahme von Verhandlungen mit Italien die Studien schweizerischerseits fortsetzen zu können, setzten sich die schweizerischen Behörden mit der italienischen Regierung in Verbindung, damit die noch notwendigen technischen Erhebungen an den schweizerisch-italienischen Gewässerstrecken bei Lavena und an der Tresa ausgeführt werden können. Die italienische Regierung stimmte diesem Vorschlag zu. Die Erhebungen sollen im Jahre 1932 gemacht werden.

Damit bei einem Umbau des Seedammes Melide-Bissone, der bei der Erstellung des zweiten Bundesbahngleises notwendig wird, den Bedürfnissen der Dampfschiffahrt und des gesicherten Wasserdurchflusses vor und nach der Luganensee-Regulierung in angemessener Weise Rechnung getragen wird, fand am 16. September in Lugano eine Konferenz statt, an der Vertreter des Kantons Tessin, des Amtes für Wasserwirtschaft, der Eisenbahnabteilung, der Bundesbahnen, der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Luganersees und der Stadt Lugano teilnahmen. Die Bundesbahnen, die die Projekte für den Dammumbau aufstellen, werden den geäußerten Wünschen nach Möglichkeit Rechnung tragen.

Regulierung des Bodensees.

Die Bundesbahnen haben sich bemüht, die Verwirklichung dieses nützlichen Werkes möglichst zu fördern.

Die bereits 1930 begonnenen Untersuchungen über die Gründungsverhältnisse bei der vorgesehenen Baustelle für Stauwehr und Schiffschleuse in Hemishofen mit Probe-Caissons, die unter erhöhtem Luftdruck unter die Flusssohle abgeteufelt wurden und in denen Belastungsproben des Baugrundes durchgeführt wurden, kamen im Berichtsjahr zum Abschluss. Sie lieferten genügend Aufschlüsse für die Wahl der zweckmässigsten Gründungsart. Um auch die Kolkgefahr beim Stauwehr auf ein Minimum zu beschränken, wurden in der Versuchsanstalt der Eidg. Techn. Hochschule an einem Wehrmodell in verkleinertem Masstabe Kolkversuche durchgeführt, die zu günstigen Ergebnissen führten. Die Kantone St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen und Zürich haben diese Untersuchungen durch Beiträge unterstützt. Ähnliche Modellversuche für die zweckmässige Ausgestaltung der Schiffschleuse sind in Vorbereitung. Das Amt hat verschiedene weitere technische Studien durchgeführt, die dazu dienen, das generelle Projekt in ein Bauprojekt umzuwandeln.

Die vom Amt aufgestellten Vorentwürfe für den *Staatsvertrag*, für ein *Bundesgesetz* zur Regelung des Verhältnisses des Bundes zu den Kantonen und den Kraftwerken, sowie für ein *Wehrreglement* wurden den Regierungen der direkt beteiligten Kantone am 13. April 1931 zugestellt und an einer Konferenz mit den Vertretern dieser Kantone beraten. Der Bundesrat hat bereits im Jahre 1928 beschlossen, den eidgenössischen Räten zu beantragen, 50% des der Schweiz nach Abzug der Kraftwerkbeiträge zufallenden Kostenanteils zu übernehmen. Auf Wunsch der Kantone bearbeitete das Amt einen Vorschlag für die Aufteilung des den Kantonen zufallenden Kostenanteils, sowie für die schweizerseitige Regelung der Betriebs- und Unterhaltsverhältnisse.

Die *Beiträge der Kraftwerke* sollen von der Schweiz und von Baden nach gleichen Grundsätzen erhoben werden. Das Amt hat mit der badischen Wasser- und Strassenbaudirektion die Methode vereinbart, nach der der Nutzen der Kraftwerke aus der Bodenseeregulierung, den man der Festsetzung der Kraftwerkbeiträge zugrunde legen soll, berechnet werden muss. Nach dieser Methode führte das Amt im Berichtsjahr diese umfangreichen Berechnungen

durch und stellte die Ergebnisse auch den badischen Behörden zur Verfügung. Weitere Verhandlungen sind in Aussicht genommen.

Regulierung der innerschweizerischen Seen.

Juraseen.

Der Bericht der technischen Kommission, die vom Bundesrat mit der Ueberprüfung der technischen Projekte beauftragt worden war, bildete am 16. Juli 1931 Gegenstand einer Konferenz zwischen den Vertretern des Bundes und der direkt beteiligten Kantone. Während alle Konferenzteilnehmer dem vom Amt in Anlehnung an den bernischen Projektvorschlag aufgestellten und von der Kommission empfohlenen technischen Projekt zustimmten, konnte über einen vom Kanton Bern aufgestellten Finanzierungsplan eine Verständigung nicht erzielt werden. Die Kantonsregierungen wurden eingeladen, nach erneuter Prüfung der Angelegenheit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ihre Vernehmlassungen zugehen zu lassen.

Vierwaldstättersee.

Am 29. April fand eine Konferenz zwischen den Vertretern des Bundes und der Uferkantone des Vierwaldstättersees statt, an der die Konferenzteilnehmer über den Fortgang der Projektierungsarbeiten des Amtes für Wasserwirtschaft orientiert wurden und ihre Wünsche und Anregungen vorbringen konnten. Es wurden wesentliche Richtlinien für die Fortsetzung der Studien festgelegt.

Zürichsee.

Der Verband der Grundeigentümer des Zürichsees und im Linthgebiet sprach die Befürchtung aus, dass zufolge der grossen Schneemassen im Einzugsgebiet bei ungeeigneter Handhabung der Schleusen in Zürich eine Hochwasserkatastrophe bevorstehen könnte. An einer auf den 20. März einberufenen Konferenz zwischen den Vertretern des Bundes, der Kantone und anderer interessierten Instanzen und Verbände konnte der Beweis erbracht werden, dass alles, was heute ohne teure Bauten zur Abwendung einer Hochwassergefahr vorzukehren möglich ist, vorgekehrt wurde. Die Befürchtungen der Grundeigentümer konnten zerstreut werden.

Das von der interkantonalen Seedammkommission aufgestellte Projekt für den Umbau der Strasse und Bahn zwischen Rapperswil und Pfäffikon wurde auch im Hinblick auf die Durchflussverhältnisse vom Obersee zum Untersee eingehend geprüft. Das Amt hat über die bisherigen Durchflussverhältnisse Erhebungen durchgeführt.

Hochdruck-Anlagen an Grenzgewässern.

Doubs. Das im Jahre 1930 in Bern unterzeichnete Uebereinkommen über die Wasserkraftanlage Châtelot, die in der Hauptsache die Ausnützung des *obern Teils* der schweizerisch-französischen Doubsstrecke umfasst, wurde durch die Schweiz am 6. Januar 1931 ratifiziert. Die Ratifikation seitens Frankreichs steht noch aus.

Die französische Delegation antwortete noch nicht auf die Vorschläge der schweizerischen Delegation vom Januar 1930 über den technisch-wirtschaftlichen Ausbau des *unteren Teiles* der schweizerisch-französischen Doubsstrecke. Es möge hier daran erinnert werden, dass die Grenzverhältnisse am oberen Teil der schweizerisch-französischen Doubsstrecke (oberhalb der bernisch-neuenburgischen Grenze) verschieden sind von jenen des unteren Teils.

Innwerk. Das Konzessionsgesuch für ein Innkraftwerk mit grossem Speicherbecken auf Schweizerboden, von Schuls bis Martinsbruck, wurde im Berichtsjahre zurückgezogen.

Ausbau der internen Flussläufe.

Genehmigte Projekte. Es wurden im Berichtsjahr sechs Wasserkraftprojekte genehmigt, darunter die Niederdruck-Kraftwerke Dietikon der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich und Klingnau der Aarewerke A.-G. Brugg. Bezüglich des gegenwärtig im Bau befindlichen Dixence-Werkes war das Amt für Wasserwirtschaft bemüht, mit Bezug auf die Frage der Standfestigkeit der rd. 90 m hohen Staumauer im Val des Dix, insbesondere mit Rücksicht auf ihre neuere Konstruktionsart (Gewichtsmauer mit Sparräumen), dem Kanton Wallis alle Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die ihm dienlich sein konnten.

Projekte, die noch nicht abschliessend behandelt oder vorläufig zurückgelegt wurden. Von den 12 Projekten, die meistens noch eine eingehendere Abklärung verlangen, sind zu nennen das Kraftwerk Sämbtisersee-Fählensee der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke A.-G., St. Gallen, das Kraftwerk Wildeggen-Brugg der Aarewerke A.-G., Brugg und das (oben erwähnte) dritte Rhonekraftwerk der Stadt Genf bei Cartigny.

(Schluss folgt).