Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 1 (1908-1909)

Heft: 3

Artikel: Die Rheinwasserwerke und die Binnenschiffahrt

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920137

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

réservons donc d'approfondie ce projet d'une façon complète avant d'on indiquer le coût.

Genève, le 23 octobre 1908.

George Autran, Ingénieur.

* * *

Der Vorstand der westschweizerischen Vereinigung zur Förderung der Binnenschiffahrt hat sich am 2. November in Genf konstituiert; Präsident wurde Buchdruckereibesitzer Isaak Soullier, erster Vizepräsident Ingenieur Autran, zweiter Vizepräsident Fabrikant Mégevet, Aktuar Advokat Balmer, Schatzmeister Kaufmann Camille Morel. Der Vorstand beschloss, sich durch Vertreter der fünf welschen Kantone zu ergänzen und dem Basler Schiffahrtsverband als Sektion beizutreten.

Die Rheinwasserwerke und die Binnenschiffahrt.

Aus dem Kanton Aargau wird uns geschrieben:

M. Die Doppelstellung, welche die Wasserwerke zu den Interessen der Flußschiffahrt im allgemeinen einnehmen, — Begünstigung einerseits infolge Beseitigung natürlicher Hindernisse im Gewässer und Verhinderung anderseits durch Errichtung neuer künstlicher Barrieren — tritt selbstverständlich auch bei den am schweizerisch-badischen Rhein, zwischen Koblenz und Basel erstellten und in der Erstellung begriffenen Wasserwerken zutage. Als die Konzessionen für diese Wasserwerke (Rheinfelden, Laufenburg und Augst) in langen und schwierigen Verhandlungen zwischen den Uferstaaten aufgestellt wurden, da stand die Frage der Schiffbarmachung unserer Flüsse noch nicht dergestalt im Vordergrund der Tagespolitik wie heute. Dies gilt namentlich für das Wasserwerk in Rheinfelden, dessen Konzessionen aus den Jahren 1891 und 1894 stammen. Immerhin enthalten auch diese Bewilligungen gewisse, allerdings noch unentwickelte Kautelen zugunsten der Großschiffahrt. So muss im natürlichen Strombett des Rheins unter allen Umständen eine Wassermenge von 50 m^3 in der Sekunde erhalten bleiben, auch beim niedrigsten Wasserstande. Es ist also hier wenigstens für die Speisung allfälliger Schiffahrtseinrichtungen Vorsorge getroffen. Die erstellte Schiffahrtsschleuse ist freilich nur für Kähne dimensioniert worden (3 m : 15 m), allein es wurde die allgemeine Klausel beigefügt, dass auch in Zukunft die Unternehmer alle vom Gesichtspunkt der Schiffahrtsinteressen erforderlichen Einrichtungen und Massnahmen zu treffen haben.

In der Konzession für das Laufenburger Werk (1905) erscheint nun der Vorbehalt zugunsten der Binnenschiffahrt in deutlicher und genauer Fassung. Er lautet: „Der Unternehmung steht ein Anspruch auf Schadloshaltung nicht zu, wenn früher oder später die zur Speisung und zum Betrieb eines Schiffahrtskanals, von Schiffsschleusen oder Schiffshebewerken erforderliche Wassermenge dem Rheine entnommen würde. — Sofern solche der Schiffahrt dienende Einrichtungen zweckmässig in Verbindung mit Anlagen des Wasserwerkes erstellt werden, hat die Unternehmung dieses Werkes den Anschluss und die Mitbenützung zu dulden. Für die hieraus etwa erwachsenden Betriebsstörungen oder wesentlichen Schädigungen wäre der Unternehmung Ersatz zu leisten."

Die wörtlich gleiche Bestimmung steht in den Konzessionsbedingungen für das Wasserwerk in Augst-Wyhlen. Ausserdem finden wir hier noch den Vorbehalt, dass „die Wassermengen nur soweit benutzt werden dürfen, als sie nicht erforderlich sind, um die im Interesse der Schiffahrt, der Flösserei und Fischerei jetzt oder künftig zu erstellenden Einrichtungen zu speisen".

Die Erstellung von Schiffsschleusen für den Großschiffahrtsverkehr in Verbindung mit den Wasserwerken wurde anlässlich der Erteilung der Bewilligungen darum nicht ohne weiteres gefordert, weil man es nicht für billig gehalten hätte, den Unternehmungen a priori die ganz bedeutenden Mehrkosten solcher Anlagen — sie gehen in die Hunderttausende — aufzubürden und weil dannzumal bestimmte einheitliche Normalien noch nicht aufgestellt waren.

In einer Techniker-Konferenz vom Mai dieses Jahres, die einige Abänderungsvorschläge zum Laufenburger Projekt zu beraten hatte, wurde dann vom Vertreter des Bundes mit allem Grund darauf aufmerksam gemacht, dass seit der Erteilung der Konzession die Frage der Schiffahrt wesentlich aktueller geworden sei und dass daher die Gelegenheit der Planabänderung dazu benutzt werden sollte, wenigstens das obere Haupt der Schiffsschleuse ausgestalten zu lassen, damit, wenn die Schiffahrt zur Verwirklichung gelange, die Ausbildung der Schleuse ohne grosse Schwierigkeit erfolgen könne. Im Einverständnis mit den badischen Behörden wurde hierauf festgestellt, dass bei einer Durchschleusung von 1000 Tonnen-Kähnen die Abmessungen der Schleuse betragen sollen: 12 m Breite, 85 m Nutzlänge und 2,5 m Tiefe. Bei diesen Dimensionen wäre es möglich, kürzere Kähne und das Schleppschiff auf einmal durchzuschleusen, was eine bedeutende Zeitersparnis bedeuten würde. Die Behörden des Bundes und des Kantons sind daher darüber einig, dass bei Ausführung des Wasserwerks in Laufenburg nach diesen Normalien auf die künftige Entstehung und Entwicklung der Großschiffahrt Rücksicht genommen werden soll. Die Unterhandlungen zwischen den Behörden und der Unternehmung sind zurzeit noch nicht zum Abschluss gelangt.

Selbstverständlich ist diese Frage für das in Ausführung begriffene Werk in Augst ebenfalls anhängig. Auch hier wurde die Erstellung einer Großschiffahrtsschleuse (12 : 85 : 2,5 m) in Anregung gebracht, und es sind darüber ernste Verhandlungen in der Schwebe.

Mit den angegebenen Massen sind nun allerdings, was der Vollständigkeit halber beizufügen ist, nicht alle Techniker vorbehaltlos einverstanden. Es wird von einigen behauptet, die grössten Schleppkähne

auf der Oder halten nur 400 Tonnen und auf der Elbe 600 Tonnen; 1000 Tonnen-Kähne verkehren einzig auf dem untern Rhein von Mannheim abwärts. Es sei daher ganz undenkbar, dass jemals solche gewaltige Schleppkähne auf dem Oberrhein zirkulieren werden, daher seien die angenommenen Dimensionen viel zu gross; 10 m Breite, 75 m Länge und 2,5 m Tiefe würden nach dieser Ansicht vollkommen genügen. Es wäre, wird ferner gefolgert, denn doch eine grosse Unbilligkeit, von den Wasserwerken die Erstellung ungebührlich gross dimensionierter teurer Anlagen zu verlangen, welche in absehbarer Zeit gar nie voll ausgenützt würden. Jedenfalls sollte der Ausbau auf die ganze Länge nicht gefordert werden, da das untere Schleusentor leicht versetzt werden könne, wenn später eine grössere Ausdehnung in der Längsrichtung sich als notwendig herausstellen sollte. Die Diskussion über diese Kontroverse ist noch nicht geschlossen. Dessenungeachtet darf konstatiert werden, dass der neue Artikel 24bis, der soeben das Referendum glücklich und glänzend überstanden hat, in seinem Satze „dabei ist auch die Binnenschiffahrt nach Möglichkeit zu berücksichtigen" am Rheine bereits in der Ausführung begriffen ist und dass die in Kreisen der Schiffahrtsinteressenten hie und da gehörte Äusserung, es handle sich um einen blossen Dekorationsartikel, zum mindesten hier nicht zutrifft. Es steht auch zu hoffen, dass die noch schwebenden technischen Meinungsdifferenzen, auf welche hier hingewiesen wurde, sich bald abklären werden, damit die wahren und wirklichen Interessen der zu erwartenden Schiffahrt durch die Behörden von hüben und drüben in einheitlicher Aktion gewahrt werden können; der gute Wille hiezu ist allseitig vorhanden. Nur soll nichts Unpraktisches oder Unmögliches verlangt werden; denn es stehen sich in dieser Frage grosse wirtschaftliche Interessen gegenüber, die objektiv gewürdigt und sorgfältig gegeneinander abgewogen werden müssen, um Kollisionen zu vermeiden und, soweit möglich, beiden gerecht zu werden.

Nachtrag. Diese Ausführungen waren bereits niedergeschrieben, als dem Verfasser der Artikel des Herrn Ingenieur Gelpke über „das Kraftwerk Laufenburg und die Schiffahrt" in Nummer 2 dieser Zeitschrift zu Gesicht kam. Wir hatten jedoch keine Veranlassung, an unserem Artikel etwas zu ändern, denn dieser bildet eine Erweiterung und aktenmässige Ergänzung der Darstellung des Herrn Gelpke. Für die technischen Fragen der Schleusenanlagen stellt auch er reduzierte Forderungen auf, wodurch die in vorstehenden Ausführungen geäusserten Bedenken unterstützt werden. Auf der anderen Seite ist mit Genugtuung zu konstatieren, dass, wie wir auseinandergesetzt haben, die Anregungen des Herrn Gelpke bereits in das Stadium der baldigen Verwirklichung getreten sind.

WASSERRECHT

Der Wasserwirtschaftsrat in Baden. Aus Freiburg in Baden wird uns geschrieben: Zur Beratung des Ministeriums des Innern in Angelegenheiten, die den Ausbau der bestehenden und die Anlage neuer Wasserstrassen, sowie die wirtschaftliche Ausnützung der öffentlichen und nicht öffentlichen Gewässer betreffen, wurde durch eine landesherrliche Verordnung vom 14. Mai 1908 ein Wasserwirtschaftsrat errichtet, der die Aufgabe hat, in den bezeichneten Angelegenheiten, soweit ihnen eine allgemeine Bedeutung zukommt, beratend mitzuwirken, insbesondere vor gesetzlicher oder behördlicher Regelung solcher Angelegenheiten ein Gutachten abzugeben, sowie Mitteilungen, Wünsche und Anregungen zur Kenntnis des Ministeriums zu bringen. Die Mitglieder des Wasserwirtschaftsrates üben ihre Obliegenheiten als Ehrenamt aus, doch erhalten diejenigen, welche nicht am Versammlungsorte selber wohnen, ausser Vergütung der Reisekosten eine Entschädigung von 12 Mark für den Tag.

Der Wasserwirtschaftsrat besteht aus den von den zuständigen Ministerien bezeichneten Mitgliedern der Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues, der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Forst- und Domänendirektion, aus den von dem Ministerium der Justiz, des Kultus und Unterrichts berufenen Mitgliedern aus der Zahl der Lehrer der Volkswirtschaftslehre an den drei Hochschulen, sowie des Wasserbaues, der Wasserkraftanlagen und der Elektrotechnik an der Technischen Hochschule, aus vier von den Handelskammern und je zwei von den Handwerkskammern und Landwirtschaftskammer zu wählenden Mitgliedern, aus je einem von den Städten der Städteordnung und dem Verband der mittleren Städte und zwei von den Kreisausschüssen des Landes gewählten Vertretern, aus je einem von den Fischereivereinen gewählten und von dem Ministerium aus den Fischereisachverständigen ernannten Mitglied, aus je einem von dem Ministerium des Innern aus dem Kreise der Gross- und Kleinschiffahrttreibenden ernannten Mitglied und endlich aus den weiteren vom Ministerium des Innern in der Zahl von höchstens sechs ernannten Mitgliedern.

Der Vorsitzende des Wasserwirtschaftsrates ist, sofern der Präsident des Ministeriums des Innern nicht selbst den Vorsitz übernimmt, der Direktor des Wasser- und Strassenbaues oder, im Falle seiner Behinderung, ein von dem genannten Ministerium ernannter Stellvertreter.

Zu den Sitzungen des Wasserwirtschaftsrates werden diejenigen Räte des Ministeriums des Innern und der andern Ministerien zugezogen, deren Beteiligung für zweckmässig erachtet wird.

Dem Ministerium des Innern bleibt vorbehalten, behufs Beratung einzelner Fragen zu den Sitzungen des Wasserwirtschaftsrates auch weitere Beamte und Sachverständige beizuziehen, die nicht Mitglieder des Wasserwirtschaftsrates sind.

Der Wasserwirtschaftsrat wird nach Bedarf durch das Ministerium des Innern einberufen. Jedes Mitglied des Kollegiums ist berechtigt, seine Ansichten in den Sitzungen schriftlich zu Protokoll zu geben. Ehrler.

Wir können heute beifügen, dass das badische Ministerium des Innern die Wahlen für den Wasserwirtschaftsrat auf den 18. November festgesetzt und den Geheimen Oberregierungsrat Wiener zum Wahlkommissar ernannt hat.

Die Red.

Preussischer Wassergesetzentwurf. Der Oberschlesische Berg- und Hüttenmännische Verein hat auf Ersuchen des Handelsministers diesem ein Gutachten über den Entwurf eines preussischen Wassergesetzes erstattet. Es geht dahin, dass der neue Entwurf wohl eine verdienstvolle Kodifikation der zerstreuten Vorschriften sei, den Bedürfnissen der Industrie aber zu wenig gerecht werde und die Landwirtschaft unbillig bevorzuge. Die Verhältnisse der Fischerei durch ein besonderes Gesetz zu regeln, sei bedenklich, das Fischereigesetz solle man in das Wassergesetz aufnehmen. Desgleichen seien das Hochwasserschutzgesetz und