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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 1 (1908-1909)

Heft: 19

Artikel: Rutschungen am "Necaxa"-Staudamm [Fortsetzung]

Autor: Hilgard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920186

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

gebunden, diesen Standpunkt der Bundesbahnen ohne weiteres zu akzeptieren; es gilt abzuwägen, ob nicht noch grössere Interessen einen Standpunkt aufzwingen, der dem der Bundesbahnen entgegengesetzt ist. So aufgefasst, muss man das vorliegende Gutachten begrüssen. An den Freunden der Großschiffahrt liegt es nun, nachzuweisen, dass eine grössere Summe von Interessen dafür spricht, entgegen dem der Bundesbahnen die Erstellung schiffbarer Wege zu fördern."

Neue Zürcher Nachrichten: „Hätte die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen den verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Ehrgeiz, den sie haben sollte, aber nicht hat, würde sie die Frage studieren, ob nicht darauf hinzusteuern wäre, später die Direktion für die schweizerische Großschiffahrt in die Hand zu bekommen. Man macht drohende Konkurrenten am besten damit unschädlich, indem man sie sich assoziert."

Nationalzeitung Basel: „So sehr wir das Bestreben der Generaldirektion, den Bundesbahnen ihre Rentabilität und Prosperität zu sichern, anerkennen, so halten wir doch dafür, sie sei in ihrer abweisenden Haltung gegenüber der Binnenschiffahrt zu weit gegangen. Jedenfalls müssen noch weitere Studien gemacht werden. Es handelt sich hier um eine Frage, die wohl erst in zehn oder zwanzig Jahren ihre volle Aktualität erlangen wird, und heute vornehmlich darum, sie nicht in ungeschickter Weise zu präjudizieren. Da gilt es, in die Zukunft zu schauen und anstatt gegenwärtiger Verhältnisse und Werte, diejenigen einer vermutlichen spätern Entwicklung in die Rechnung einzusetzen."

Gazette de Lausanne: „Il est évident que notre intérêt immédiat n'est pas de rendre navigables les cours d'eau intérieurs. Notre intérêt est actuellement hors de nos frontières. Il est, comme la Direction générale l'a fort bien compris d'ailleurs et fort bien relevé, de réaliser avec intensité la navigation du Rhin jusqu'à Bâle, du Rhône jusqu'à Genève, du Tessin jusqu'au lac Majeur. Nous accroîtrons, de cette façon-là, de manière sensible, le trafic de nos chemins de fer.

Il se peut toutefois que la direction des C. F. F. n'ait pas vu d'une vue assez nette la question de la navigabilité du Rhin, de Bâle au lac de Constance. Cette œuvre est trop dans les probabilités de demain déjà, pour être tuée ou ralentie par un rapport. Pour qui a suivi attentivement le processus de la navigation sur le Rhin allemand, la question de la navigation sur le Rhin germano-suisse n'est plus qu'une affaire d'années. La navigabilité du Rhin allemand s'est faite par étapes et conformément aux besoins. Aujourd'hui, les bateaux arrivent à Bâle. Ils ont transporté quinze mille tonnes l'année dernière. On compte sur un chiffre double cette année. Le port de Bâle sera bientôt fort actif.

Il est impossible que le mouvement ne se propage pas au-delà, sur le Rhin suisse.

L'électricité que l'on trouve à profusion dans les eaux du grand fleuve amène la création sur ses bords d'entreprises de plus en plus nombreuses. Ce seront ces entreprises industrielles qui, peu à peu, obligeront à développer la navigation. Et les chemins de fer fédéraux finiront, eux aussi, par y trouver leur profit.

La navigabilité du Rhin et de nos autres cours d'eau ne s'effectuera pas d'un seul coup, comme le voudraient les promoteurs. C'est œuvre de longue haleine, progressive, qui naîtra et croîtra au fur et à mesure des besoins."

Rutschungen am „Necaxa"-Staudamm.

Die interessanten für eine Reproduktion mit der Abbildung 1 in dem Artikel der letzten Nummer der „Schweizerischen Wasserwirtschaft" leider nicht mehr frühzeitig genug eingetroffenen Aufnahmen, kurz vor und unmittelbar nach der Katastrophe, folgen hier nach.

Abbildung 2 zeigt den in Abbildung 1 (Nr. 18 der Schweizerischen Wasserwirtschaft) nicht sichtbaren talseitigen, stehengebliebenen Dammfuss aus Mauerwerk. Dieses Bild wurde vom rechtsseitigen oder Südufer des Flusses aus gegen das Nordende des Staudammes hin, dessen Krone nahezu in einer Nord-Südrichtung verläuft, etwas über einen Monat vor der Katastrophe aufgenommen.

Im Hintergrunde oben im Bild ist die Lösung und Einschwemmung von Füllmaterial mittels eines hydraulischen „Monitors" (Riesenwendrohr) deutlich sichtbar.

Abbildung 3 ist von einem etwas mehr bergseitigen Standpunkte des südlichen Talabhanges aus aufgenommen, als Abbildung 2.

In der Mitte des Bildes ist die durch den schief gegen den Beschauer zu ausgebrochenen Dammkern entstandene Bresche zwischen dem oberen und unteren Dammfuss sichtbar.

Abbildung 4 ist vom Nordende des unteren stehengebliebenen Dammfusses gegen das Südende des oberen Dammfusses hin aufgenommen.

In der Mitte dieses Bildes ist die durch den Ausbruch des Dammkörpers nach rechts hin entstandene Bresche und ein Teil des nun im Stausee abgelagerten Füllmaterials deutlich sichtbar.

Im Hintergrunde der rechtsseitigen Hälfte des Bildes ragt der Mauerwerkskörper des Entnahme-Turmes, in welchen der auf Abbildung 1 (Nr. 18 der Schweizerischen Wasserwirtschaft) sichtbare eiserne Schacht eingebaut ist, über den Dammfuss empor! Nach dem bereits erstatteten Expertenbericht soll der entstandene Schaden in einem Jahr behoben werden können. Hilgard.

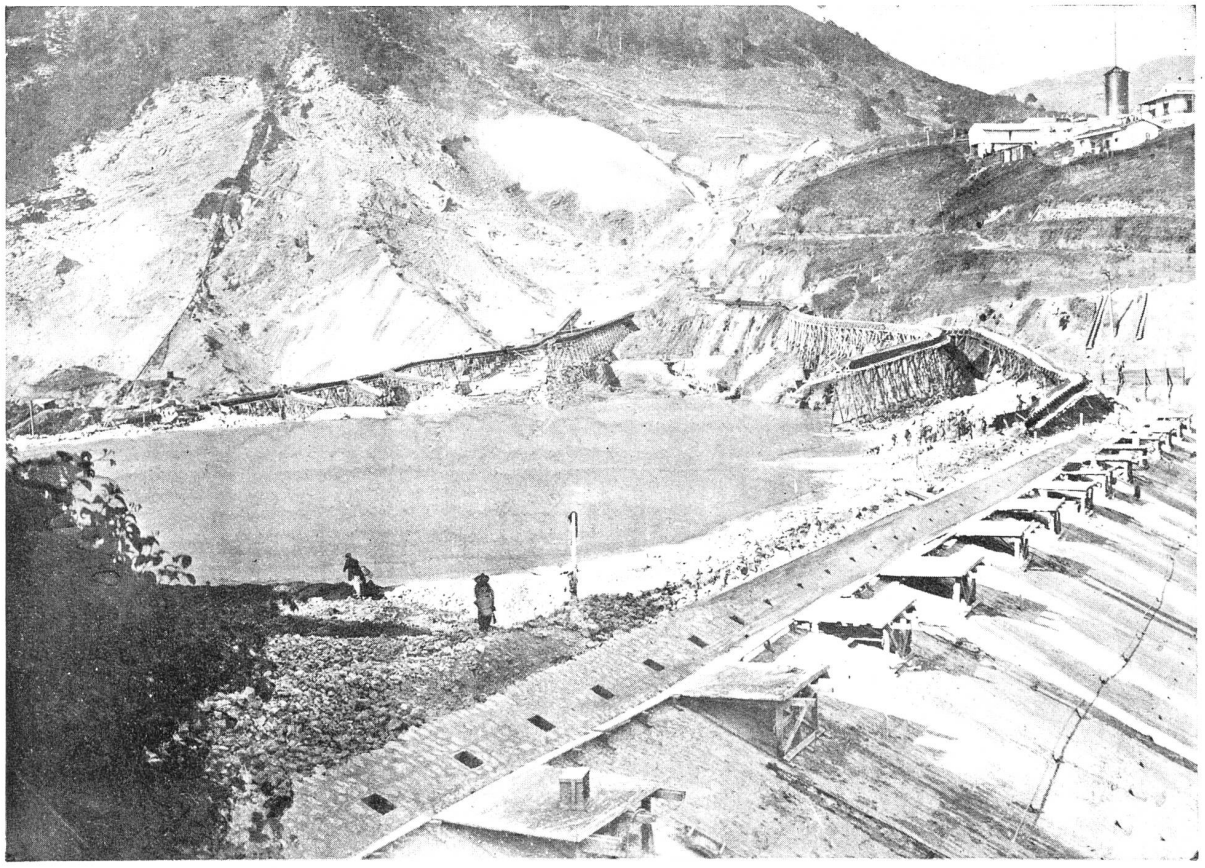

Abbildung 2. Talseitiger Fuss des Staudammes am 16. März 1909 vor der Katastrophe, von der Südseite gesehen.

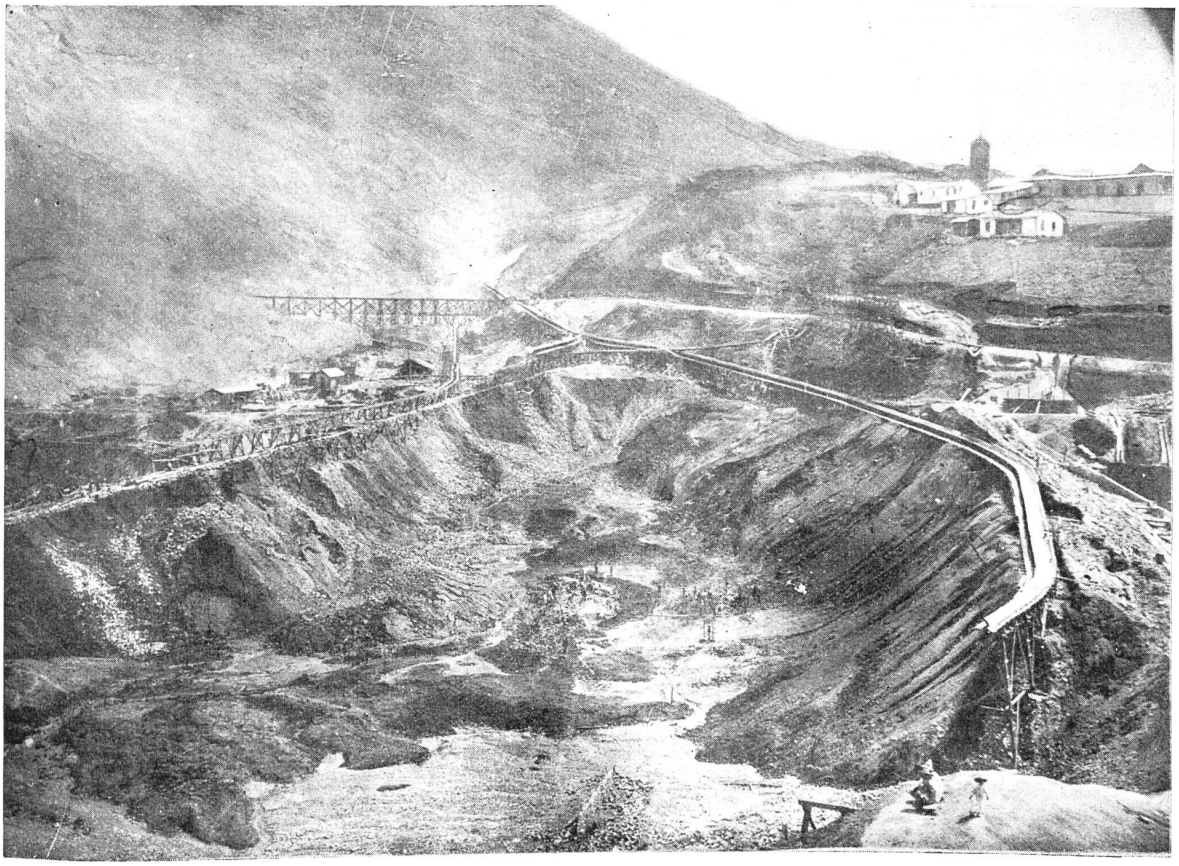

Abbildung 3. Stehengebliebener unterer Fuss des Staudammes und Bresche im Dammkörper direkt nach der Katastrophe am 20. Mai 1909, von Süden aus gesehen.