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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 14 (1921-1922)

**Heft:** 12

**Artikel:** Zur Rheinfrage Basel-Strassburg

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-920316

**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**

# SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT

**OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES**

**ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT .·. ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFAHRT RHEIN-BODENSEE**

GEGRÜNDET VON DR O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL

Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH 1
**Telephon Selnau 3111 .·..·. Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.**

Alleinige Inseraten-Annahme durch:
**SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH**
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
**und übrige Filialen.**
Insertionspreis: Annoncen 40 Cts., Reklamen Fr. 1.—
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
**Telephon: Selnau 224**
Erscheint monatlich
Abonnementspreis Fr. 18.— jährlich und Fr. 9.— halbjährlich
für das Ausland Fr. 3.— Portozuschlag
Einzelne Nummer von der Administration zu beziehen Fr. 1.50 plus Porto.

**No. 12** **ZÜRICH, 25. September 1922** **XIV. Jahrgang**


## Inhaltsverzeichnis:


Zur Rheinfrage Basel-Strassburg. — Der Stand der Arbeiten für die Elektrifizierung der österreichischen Bundesbahnen zu Beginn des Jahres 1922 (Fortsetzung). — Mitteilungen des Verbandes der Aare-Rheinwerke (Schluss). — Das erste Teilstück der von Deutschland in Frankreich auszuführenden öffentlichen Arbeiten. — Schweiz. Wasserwirtschaftsverband. — Schiffahrtsverbände. — Wasserkraftausnutzung. — Wasserbau und Flusskorrektionen. — Geschäftliche Mitteilungen. — Redaktionelle Notiz. — Mitteilungen des Linth-Limmatverbandes.


## Zur Rheinfrage Basel-Strassburg.

Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband hat am 18. März 1922 eine Konferenz schweizerischer Fachmänner zur Besprechung der Rheinfrage Basel-Strassburg nach Zürich einberufen. An Referate der Herren Oberingenieur R. Schätti über die in Diskussion stehenden Projekte und Ingenieur A. Härry über die historische Entwicklung der Rechtsfragen, schloss sich ein Meinungsaustausch an, an dem sich sämtliche Anwesende beteiligten.

Das Ergebnis der Aussprache wurde gemäss Beschluss der Konferenz durch eine Eingabe vom 30. März 1922 dem Eidg. Departement des Innern bekannt gegeben und lautet folgendermassen:

„Die Konferenz ist der Ansicht, dass politisch und vom Standpunkt des Schiffahrtsbetriebes aus die Regulierung des bestehenden Rheinlaufes jeder anderen Lösung der Schiffbarmachung vorzuziehen wäre, da der Rhein die einzige Möglichkeit einer hindernisfreien Verbindung der Schweiz mit dem Meere darbietet. Die Konferenz ist aber anderseits auch der Überzeugung, dass, selbst wenn Frankreich auf die Regulierung einginge, Subventionen anderer Staaten oder von Städten und Gemeinden an den Bau und den Unterhalt der regulierten Schiffahrtsstrasse nicht erwartet werden könnten, was für die Wirtschaftlichkeit der Schiffahrt von entscheidender Bedeutung ist. Eine Ausführung der Regulierung durch die Schweiz allein würde aber, abgesehen von den finanziellen Schwierigkeiten, auf unübersehbare Hindernisse stossen.

Die Konferenz ist ferner der Ansicht, dass aus allgemein wirtschaftlichen Gründen und aus politischen Rücksichten unsere Nachbarländer ohne triftigen Grund nicht an der Ausnutzung ihrer Wasserkräfte gehindert werden sollten, die wir ja selbst in weitestem Masse durchführen. Dies umso weniger, als einerseits bei Ausstattung des Kanals oder des kanalisierten Rheins mit Doppelschleppzugsschleusen die jährlich mögliche Transportmenge für den gesamten zu erwartenden Verkehr der Schweiz ausreicht und anderseits die Frage der Wirtschaftlichkeit der Kraftnutzung die Schiffahrtsinteressen der Schweiz nicht berührt. Es ist ferner zu beachten, dass im Gegensatz zur Schweiz grosse Teile von Frankreich und namentlich auch der Osten mit Elsass-Lothringen einer ausreichenden Versorgung mit elektrischer Energie aus eigenen Kraftquellen entbehren. Im Momente, da Deutschland und die Schweiz zusammen oberhalb Basel an den Ausbau neuer grosser Kraftwerke herangehen, um eine Flußstrecke auszunutzen, die ähnliche Gefällsverhältnisse aufweist, wie der Rhein unterhalb Basel bis Breisach, kann man das Verlangen von Frankreich umso eher verstehen.

Es besteht nach Ansicht der Konferenz die Gefahr, dass bei andauernder Opposition der Schweiz gegen die Kraftnutzung der heute schon erhobene Vorwurf, mag er noch so ungerechtfertigt sein, verschärft würde, diese Opposition erfolge aus selbstsüchtigen Motiven, um die Erstellung von konkurrenzierenden Kraftwerken zu verhindern und die oben erwähnten Gebiete von der Schweiz aus mit Energie zu versorgen. Es sollte daher der richtige Moment nicht verpasst werden, um durch Gewährung von Konzessionen das bestmögliche für die Schweiz zu erreichen.

Die Konferenz ist der Ansicht, es sei den eidgenössischen Behörden zu empfehlen, mit Frankreich in Verhandlungen über ein Übereinkommen zu treten, das den Interessen der beiden Länder nach Möglichkeit gerecht zu werden versucht. Die Schweiz würde ihrerseits die Ausnutzung der obern gefällsreichen Strecke des Rheins von Basel bis Neuenburg (eventuell Neu-Breisach) in 2—4 Stufen gestatten unter Vorbehalt aller Rechte, die ihr durch das Mannheimer-Übereinkommen und den Versailler-Vertrag zustehen. Dabei soll der Aufstau der ersten Staustufe (Kembs) bis zum U. W. des projektierten Kraftwerkes Birsfelden erfolgen und es soll der Schweiz der ihr zufallende Kraftanteil zur Verfügung gestellt werden. Ferner soll in die Konzessionen für die zu bauenden Kraftwerke die Bestimmung aufgenommen werden, dass die Kraftwerke sich an den Kosten der im Einzugsgebiet des Rheins vorgenommenen oder vorzunehmenden Regulierungen von Seen oder künstlichen Sammelbecken angemessen beteiligen.

Die Konferenz ist der Ansicht, dass die Erstellung der Kraftwerke gestattet werden kann unter folgenden, für die Wahrung der Interessen der Schiffahrt nötigen Voraussetzungen und Bedingungen:

1. Der Rhein-Seiten-Kanal als Ersatzwasserstrasse für die betreffende Strecke des offenen Rheins oder der kanalisierte Rhein sind in allen in den Verträgen geregelten Beziehungen als Teil des konventionellen Rheins zu betrachten; es dürfen keine, die Schiffahrt belastenden Abgaben irgend welcher Art für die Benützung des Kanales und der Schleuseneinrichtungen erhoben werden.
2. Die Ersatzwasserstrasse ist von Frankreich stets in einem entsprechenden, der Schiffahrt dienenden Zustande zu erhalten; der Schiffahrtsbetrieb soll dem Kraftbetriebe vorangestellt werden.
3. Frankreich übernimmt die Regulierung und den Unterhalt des Rheins zwischen Strassburg und der schweizerischen Landesgrenze auf denjenigen Strecken, die nicht durch die Erstellung von Kraftwerken mit Schiffahrtsschleusen schiffbar gemacht sind.

   Frankreich erklärt sich damit einverstanden, sofort durch geeignete Mittel mit der Verbesserung der Fahrrinne des Rheins von Strassburg aufwärts, zu beginnen.
4. Während der Bauzeit der Kanalanlage ist der Rhein vom Kanalauslauf aufwärts bis Basel durch Baggerung der Kiesschwellen für eine 300tägige mittlere Betriebsdauer dauernd in betriebsbereitem Zustand zu halten. Die Schiffahrt soll durch den Einbau des Wehres keinen Einbruch erleiden, eventuell soll durch den Einbau einer rechtsufrigen Schleuse beim Wehr die ungehinderte Offenhaltung des Schiffahrtsweges garantiert werden.
5. Der Rhein soll auch nach Erstellung der Kanalanlage auf ihrer ganzen Länge zur Benützung während Störungen im Kanalbetrieb und zu Talfahrten bei genügender Abflussmenge dauernd in fahrbarem Zustand gehalten werden.
6. Die Schiffahrtseinrichtungen sind in einem Umfange zu erstellen, wie sie dem zu erwartenden Verkehre entsprechen. Als Mindestanforderungen an die künftigen, endgültigen Schiffahrtsanlagen sind zu betrachten:
   a) Wasserspiegelbreite im Kanal nicht unter 80 m.
   b) Max. Oberflächengeschwindigkeit 1,0 m bis 1,20 m/sek.
   c) Doppelschleppzugschleusen von je 270 m Länge und 25 m Breite. Für den gegenwärtigen und in naher Zukunft zu erwartenden Verkehr betrachten wir eine Schleuse von 185 m Länge und 25 m Breite als genügend.
   d) Die Schleusen sind derart zu konstruieren, dass die Schleusungszeiten auf ein Minimum herabgesetzt werden und damit eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Kanals erzielt wird.
   e) Ermöglichung der zukünftigen Erweiterung der Schiffahrtseinrichtungen bei sämtlichen Anlagen.
   f) Genügende Einrichtungen für einen sicheren Schiffahrtsverkehr, wie Anordnung von Leitwerken, Vorbassins, Wendeplätze etc.
   g) Möglichkeit der Einrichtung der elektrischen Treidelei.
   h) Vergrösserung der Schleuseneinrichtungen auf Kosten der Kraftwerke, sobald das Bedürfnis vorhanden ist.

      Für den Nachweis des Bedürfnisses zur Verlängerung der Schiffahrtsschleuse und Bau einer zweiten Schleuse sind genau umschriebene Bedingungen aufzustellen.
   i) Schutz des Schiffahrtsbetriebes gegen die vom Betrieb der Kraftwerke herrührenden

Unregelmässigkeiten in der Wasserführung durch automatisch wirkende Überfallwehre.

8. Die Erstellung, der Unterhalt und die Bedienung der sämtlichen der Schiffahrt dienenden Einrichtungen, gegebenenfalls auch die Beleuchtung des Umgehungskanals, die maschinellen Einrichtungen für das Ein- und Ausbringen der Schiffe beim Durchschleusen erfolgt auf Kosten der Kraftwerkgesellschaft.
9. Über das bei der Nutzbarmachung der Wasserkräfte und der Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg einzuhaltende Vorgehen in bezug auf bauliche Anlagen und den Zeitpunkt der Erstellung usw. ist von Frankreich möglichst bald ein Programm vorzulegen.
10. Der Verkehr der schweizerischen Schiffe auf dem Kanal oder kanalisierten Rhein ist dem Verkehr von Schiffen anderer Nationalität gleichzustellen. Die Überwachung der Kanalanlage und die Bedienung der Schleusen untersteht einer internationalen Kontrolle, wobei der Schweiz ein massgebender Einfluss einzuräumen ist.
11. In der Konferenz wurde der Wunsch ausgesprochen, es möchte das Projekt einer Kanalisation des bestehenden Rheinlaufes noch näher geprüft werden."

Mit aller Hochachtung!

Im Namen der Konferenz der schweizerischen Fachleute vom 18. März 1922 in Zürich:

**Der Vorstand**
**des Schweizerichen Wasserwirtschaftsverbandes.**

Folgen die Unterschriften der Teilnehmer, die obiger Eingabe zugestimmt haben:

**Archinard,** L., Ingénieur en chef de la ville de Genève, Genève.
**Böhi,** K., Oberingenieur der Rheinkorrektion, Rorschach.
**Boesch,** Oberingenieur i. Fa. Kürsteiner & Boesch, Zürich.
**Bonzanigo,** C. A., Ingegnere, Bellinzona.
**Gauchat,** D., Direktor der Bank für elektrische Unternehmungen, Zürich.
**Graff,** John, Ingénieur, Genf.
**Gruner,** H. E., Ingenieur, Basel.
**Gutzwiller,** E., Ingenieur, Basel.
**de Haller,** Charles, Ingénieur, Genève.
**Härry,** A., Ingenieur, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Zürich.
**Hilgard,** K. E.. a. Professor, Ingenieur consulent, Zürich.
**Hunziker,** G., Oberingenieur, Rheinfelden.
**Lüchinger,** J. M., Oberingenieur, Zürich 7.
**Meyer,** E., Ingenieur, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich.
**Nizzola,** A., Direktor der A.-G. Motor, Baden.
**Osterwalder,** J., Wasserrechtsingenieur des Kantons Aargau, Aarau.
**Peter,** H., Ingenieur, Zürich.
**Ringwald,** F.. Direktor der Zentralschweizerischen Kraftwerke, Luzern.
**Rohn,** A., Ingenieur, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule, Zürich.
**Ryniker,** Ad. J., Schiffbauingenieur, Basel.
**Schätti,** Rud., Oberingenieur, Zürich.
**Wettstein,** Dr. Oscar, Ständerat, Zürich.

## Der Stand der Arbeiten für die Elektrifizierung der österreichischen Bundesbahnen zu Beginn des Jahres 1922.

Von Sektionschef Ing. Paul DITTES
Direktor des Elektrifizierungsamtes der österreichischen Bundesbahnen.

(Fortsetzung.)

Die Abbildungen 9 bis 11 geben einige Werkstättenaufnahmen der Turbine wieder.

Die gesamten baulichen Herstellungen für die Ausgestaltung des Rutzwerkes — wozu auch der Bau zweier neuer Wohnhäuser für das Personal gehört — sind der Bauunternehmung Innerebner & Mayer in Innsbruck, die maschinelle und elektrische Ausrüstung der A. E. G.-Union E. G. in Wien übertragen. Die neue Turbine liefert die Maschinenfabrik und Giesserei J. M. Voith in St. Pölten.

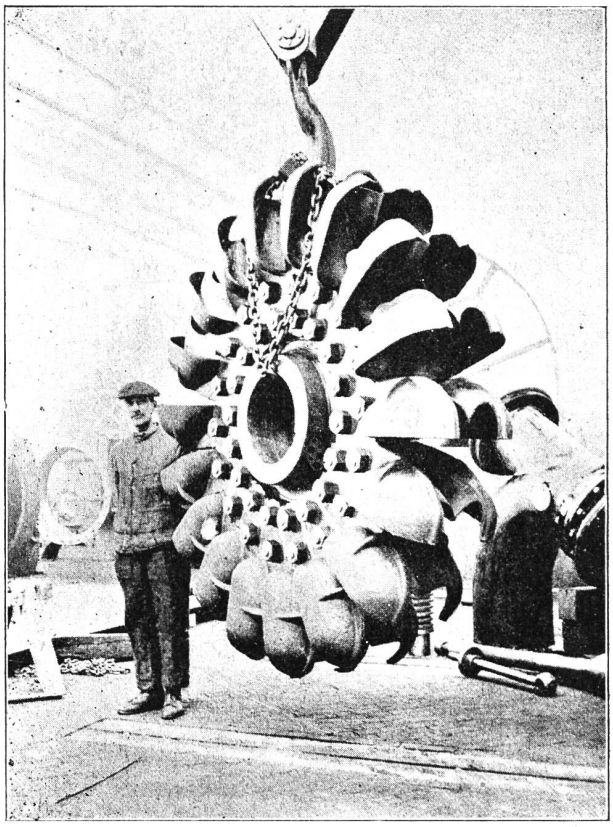

Abb. 9. **Rutzwerkerweiterung: Laufrad der 8000 PS-Turbine.**

Es sei hier eingeschaltet, dass keines der vier derzeit in Bau befindlichen Wasserkraftwerke der österreichischen Bundesbahnen so gelegen ist, dass es etwa einen unmittelbaren Geleiseanschluss erhalten könnte, ja das Rutzwerk und das Stubachwerk weisen ganz bedeutende Entfernungen von der nächstgelegenen Bahnstation auf. Aber auch das Mallnitzwerk und das Spullerseewerk sind in horizontaler und in vertikaler Richtung so weit von der Bahntrasse entfernt, dass ein direkter Geleiseanschluss unmöglich ist. Da es sich bei der Ausrüstung der Kraftwerke mit den Turbinen, den Stromerzeugern