Exkursion vom Freitag 4. Juli 1969

Autor(en): **Gerber-Lattmann, M.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **61 (1969)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-939267

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Exkursion vom Freitag, 4. Juli 1969

Der Morgen des 4. Juli lässt keinen Zweifel über die günstigen Wetteraussichten, so dass wohl kaum jemandem das Aufstehen schwer fällt. Es braucht aber einigen Aufwand an Beobachtung und Kombination, um die offenbar aus verkehrstechnischen Gründen unerwartet abseits des Bahnhofes postierten Cars zu entdecken, die rund 165, meist kofferbepackten, Teilnehmer unter den übrigen Passanten der 7-Uhr-Morgenstunde von ferne zu erkennen und sie heranzuwinken. Die Fahrt mit den modernen bequemen Cars über Ins nach Murten durch die Gegend des mit der I. Juragewässerkorrektion geretteten Kulturlandes erinnert an die frühern Besichtigungen — z. B. nach der Generalversammlung 1964 des Verbandes Aare-Rheinwerke — während die Wasserstrecken eindeutig eine grosse Veränderung durch die mehrheitlich vollendeten Kanalverbreiterungen zeigen.

In Murten besteigen wir bei der mit Material aus den Kanalverbreiterungen geschütteten neuen, zu einem Park gestalteten Hafenanlage ein Sonderschiff der Société de Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat und überqueren in Seemitte die, zwar unsichtbare, Deponie des übrigen Aushubs, der einen Bruchteil des Seebodens beansprucht und als sterile Masse keine Verschmutzung oder Verkrautung bewirken könne. Gegenüber am Mont Vully leuchten zwei helle Bänder in halber Höhe, es sind Molassefelsen, welche obere und untere Wasserspiegel des nacheiszeitlichen Jurasees vor seinem Auslaufen kennzeichnen. Nach dem Verschwinden des die Gegend von 15000 bis 8000 v. Chr. bedeckenden Sees waren die erst in späterer Zeit wieder versumpften Gebiete ganz trocken, was u. a. durch die Entdeckung einer Römerstrasse quer durch das Grosse Moos und entlang der Zihl nachgewiesen wurde.

Die ganze Fahrt wird zu einer eindrücklichen Demonstration der am Vortag erläuterten Korrektionsarbeiten und archäologischen Tätigkeit, vor allem weil Prof. Dr. R. Müller und Dr. Hanni Schwab abwechselnd erläutern: Prof. Müller begeistert und begeisternd über seine Aufgabe, sattelfest und selbstbewusst in seiner Hydraulik und Wasserbautechnik, verständnisvoll und einfühlend für die Erhaltung und Schaffung von Naturschönheiten und erfrischend neidlos in der Anerkennung der Leistungen seiner Mitarbeiter — Dr. Hanni Schwab ruhig aber mit beeindrukkender Kenntnis, auch über die Korrektionsarbeiten, und starker Verbundenheit mit ihrer Aufgabe, die sichtlich in den besten Händen liegt.

Der Kanal der Broye, die Verbindung zwischen Murten- und Neuenburgersee, ist in seiner neuen Breite vollendet. Seine Ufer sind gesichert und häufig mit Bäumchen und Gebüsch bepflanzt, deren frisches Grün in der sommerlichen Morgenluft leuchtet; sie werden stellenweise von Pfählen überragt, welche als Hochsitze für die Vögel gedacht sind, um sie vom Niedersitzen auf den anfänglich schwachen Bäumchenwipfeln abzuhalten. Prof. Müller stellt bei dieser Gelegenheit Herrn H. Anliker vor, welcher den Bepflanzungsdienst der II. JGK fachkundig betreut. Die Ufer sind allerdings kantonalhoheitliche Gebiete, an einigen Strecken sind offenbar vor kurzem die Böschungen geschwendet worden, die vielleicht meterhohen Bäumchen sind angesengt oder verbrannt und dürr.

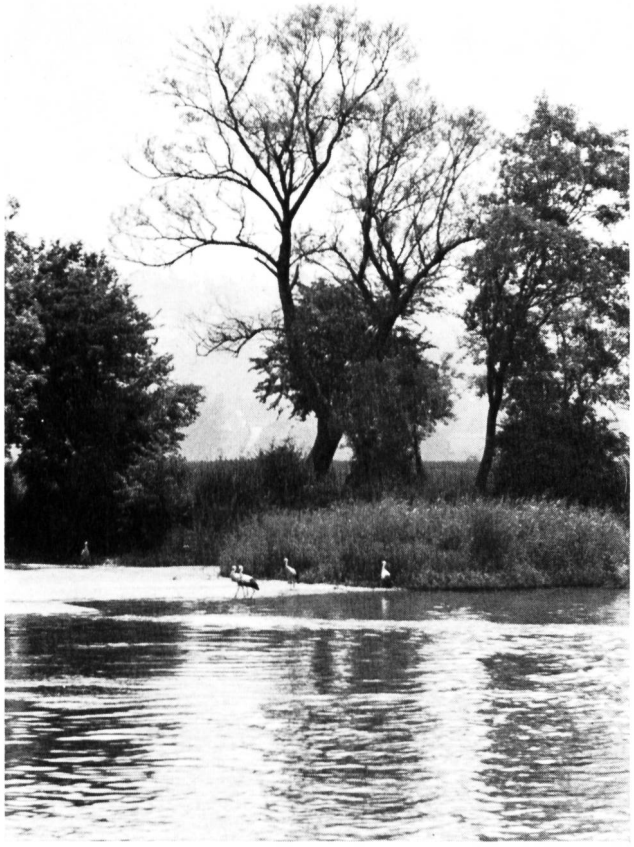
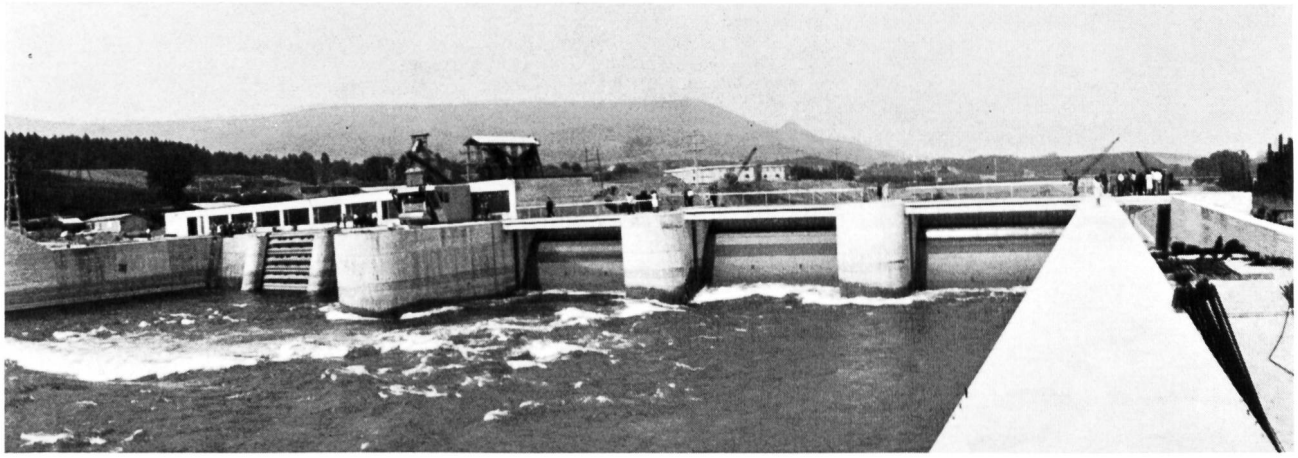


Bild 10 Störche bei Altreu an der Aare

Bild 11 Kraftwerk Flumenthal an der Aare vom Oberwasser gesehen



Bei der Ausfahrt in den Neuenburgersee liegt rechter Hand eine neue Insel, die zur Erweiterung der Vogelschutzkolonie Fanel, z. T. auch als Ersatz für verlorene Uferstreifen des verbreiterten Kanals mit dem gleichen Material neu geschüttet wurde, mit flacher Ostküste und gegen die Seeströmung gesicherter Westküste. Die neuen Molen des Zihlkanals, der den Abfluss des Neuenburgersees aufnimmt, sind mit Blockwurf bereits gesichert, wie auch die Kanalböschungen, die teilweise schon wieder eingewachsen sind. Am Ort der noch im Bau stehenden neuen Brücken beim Schlösschen Thielle und bei St. Johannsen sind die bisherigen Ufer noch nicht angestochen, so dass deutlich das Ausmass der Kanalverbreiterung zu erkennen ist. Die Eisenbahnbrücke der Bern—Neuenburg—Bahn wird vorläufig noch belassen, das Kanalprofil bleibt hier für eine kurze Strecke noch das alte; das Bett wurde deshalb vertieft, um trotzdem den gewünschten ausreichenden Abfluss der Seen bewältigen zu können. Das moderne Bild der neu entstandenen Industriegegend an den linksseitigen, vor Ueberschwemmungen nun gesicherten, Ufern bei Cornaux und Cressier, mit der Konzentration von Zementfabrik, Raffinerie, thermischer Zentrale, wird abgelöst vom Einblick in das verwachsene Auenwaldgebiet der alten Zihl, das ebenfalls als urtümliches Reduit für Wasservögel und Pflanzen bestehen bleibt.

Nach einem kurzen Bogen in den Anfang des Bielersees hinein kehrt das Schiff zur Brücke bei St. Johannsen zurück, wo wir aussteigen und durch grobes Strandgras auf Bauwegen zu den Autocars wandern, die uns entlang dem linken Seeufer nach Biel an die Schifflände bringen. Nach der Fahrt durch die Schleusen des Regulierwehres bei Nidau — einem Manöver, das immer wieder zu fesseln vermag, besonders wenn Neulinge dabei sind — folgt die reizvolle Flussreise auf einem der geräumigen Schiffe der Aareschiffahrt AG, der «Romandie», auf den Mäanderstrecken der Aare. Die Aussenkurven werden durch Verbauung gegen die Strömung gesichert, die innern Bögen bleiben natürliches Ufer, wobei zu sagen ist, dass diese vor etwa 80 Jahren auch künstlich durch die damaligen Korrektionsarbeiten geschaffen wurden und nun beweisen, dass auch die verbauten Strecken später einwachsen werden. Die Ufersicherungen der Aussenkurven sind noch nicht überall vollendet, teilweise sind sie erst geschüttet, die von Hand anzubringende Blockbedeckung fehlt noch. Hin und wieder ist ein besonders sorgfältig plazierter Steinschutz um alte Uferbäume herum zu bewundern. Ein paar Störche im Ufersand beim Aareknie in Altreu wecken das allgemeine Entzücken und lassen die Photoapparate klikken, die ohnehin kaum zur Ruhe kommen.

An der Schifflände in Solothurn beim alten Turm nehmen uns wieder die vier Cars auf für die Strecke bis Bad Attisholz zum Mittagessen als Gäste der Aare-Tessin AG/ATEL. Der anschliessende Besuch der Baustelle für das Aarekraftwerk Flumenthal der ATEL vermittelt nach der idyllischen Flussfahrt eine andere Welt. Es ist wiederum eine moderne Baustelle mit Grossgeräten für ein neuzeitliches Werk, wie uns auch der Anfang der Exkursion eines gezeigt hat. Wir wandern auf dem bald vollendeten Kraftwerk umher, das mit Rohrturbinen ausgerüstet wird und keinen hochragenden Aufbau besitzt. (Das Werk wurde im Hauptversammlungsheft der WEW, Nr. 7/8 1969, auf den Seiten 212 bis 219 eingehend beschrieben.) Der helle Jurastein ist wieder präsent, Sand und Kies auf der Baustelle gleissen in der Sonne, leichter Dunst liegt über den Ufern, und mit diesem Erlebnis am rauschenden Fluss inmitten der hellen Kalksteinlandschaft schliesst der Tag an den Juragewässern.

M. Gerber-Lattmann

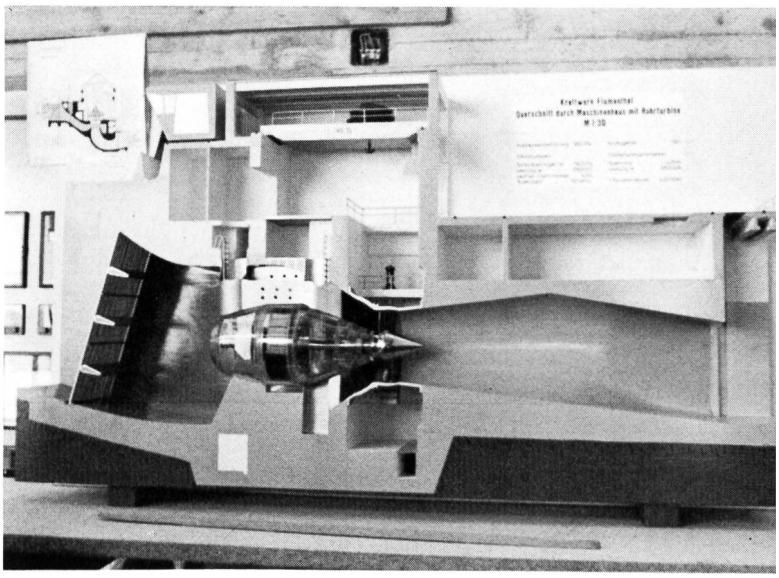


Bild 12 Modell der Rohrturbinen für das Kraftwerk Flumenthal

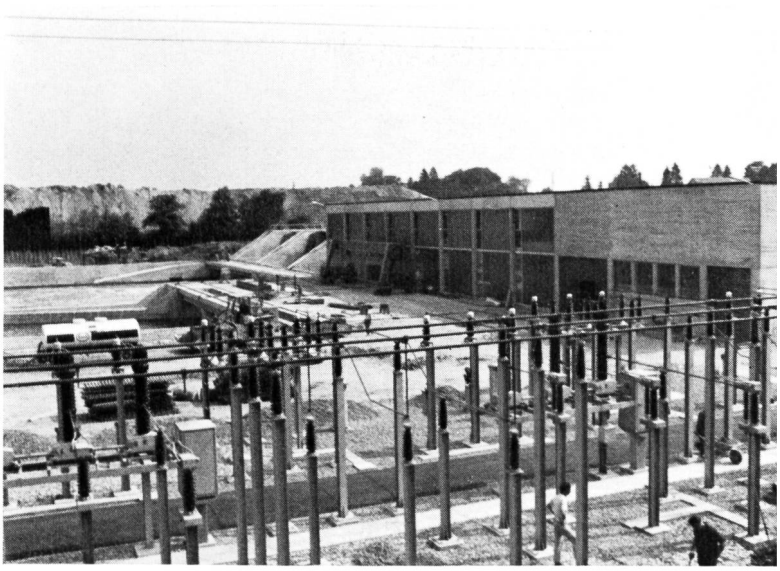


Bild 13 Schaltanlage und Kraftwerk Flumenthal vom Unterwasser gesehen

Bild 14 Angeregte Gespräche in Flumenthal
(Bilder 1, 2, 5/10 Photos Cl. Diebold — 3, 4, 11/14 Photos G.A. Töndury)