Amt für Wasserwirtschaft des Schweiz. Departements des Innern

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 24

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-37277

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

Amt für Wasserwirtschaft des Schweizer. Departement des Innern.

Nach dem kürzlich erschienenen Bericht des Amtes für Wasserwirtschaft über seine Geschäftsführung im Jahre 1920 geben wir im Folgenden einen gedrängten Auszug über den Stand der für unsern Leserkreis Interesse bietenden Fragen.

Hydrographie.

Ablagerungen in Staugebieten. Die Untersuchungen zur Bestimmung der Grösse und des Umfanges der Kies- und Schlamm-Ablagerungen im Staugebiet des *Kraftwerkes Kallnach* (Aare- und Saanegebiet) wurden, wie im Jahre 1919, auch in diesem Jahre weitergeführt und abgeschlossen. Zur Aufnahme gelangten 30 Aare- und 15 Saane-Querprofile, sowie das zugehörige Längenprofil. Ferner wurden bei der Saanemündung weitere 13 Querprofile aufgenommen. Für die Feststellung des Zustandes des Aarebettes im obern Staugebiet des *Kraftwerkes Mühleberg*, namentlich im Bereiche des Elektrizitätswerkes Felsenau der Stadt Bern, sind unmittelbar vor der Inbetriebstellung des Werkes, entsprechend den Aufnahmen des vorangegangenen Jahres, 32 Querprofile sowie das zugehörige Längenprofil aufgenommen worden. Die im Jahre 1919 für die Feststellung des Zustandes der vom *Kraftwerk Eglisau* oberhalb des Stauwehres zu benutzenden und unterhalb des Stauwehres in Mitleidenschaft gezogenen Stromstrecke im schweizerisch-badischen Grenzgebiet begonnenen Arbeiten wurden im Berichtjahre zu Ende geführt und ausgearbeitet.

Grundwasser-Untersuchungen. Im Berichtjahre gelangten folgende Einzelstudien zur Ausführung: a) im oberen Emmegebiet, b) im Thurgebiet und am Walensee, c) im Urnerboden (Linthgebiet), im Gasternboden (Kandertal) und d) in der Umgebung des Kraftwerkes Eglisau. Der Kostenfrage wegen sind die Grundwasser-Untersuchungen auf solche grundsätzliche Fälle beschränkt worden, deren unmittelbare Abklärung durch die Wasserkraftnutzung erforderlich wird. Solche Fälle sind: 1. Entzug von Wasser aus dem natürlichen Lauf des Gewässers infolge Vorhandenseins eines Grundwasserstromes (Fall a). 2. Entzug von Wasser aus einem topographischen Flussgebiet infolge Vorhandenseins unterirdischer Wasserläufe in ein anderes Flussgebiet, sodass also das topographische und das hydrographische Flussgebiet nicht zusammenfallen (Fall b). 3. Akkumulierung von Flusswasser in Grundwasserbecken (Fall c). 4. Der Einfluss eingestauter Flussläufe auf das anliegende Gelände (Verlauf der Grundwasseroberfläche) (Fall d).

Wasserkräfte.

Die Anzahl der während des Berichtjahres dem Departement des Innern eingereichten Konzessionsbegehren belief sich auf 26, gegenüber 37 im Vorjahr.

Im Berichtjahre wurden in Betrieb gesetzt die Werke: Eglisau (Nordostschweizerische Kraftwerke), Ritom (Schweizerische Bundesbahnen), Heidseewerk (Stadt Zürich) und Mühleberg (Bernische Kraftwerke). Die Betriebseröffnung steht in nächster Zeit bevor einzig bei Broc (Entreprises Electriques Fribourgeoises). Es werden voraussichtlich folgen: Amsteg (Schweizerische Bundesbahnen) und Klosters-Küblis (Bündner Kraftwerke).

Während des Berichtjahres ist kein neues Kraftwerk in Bau genommen worden, sodass wir bezüglich der Ende 1920 in Ausführung begriffenen Werke auf die in Verbindung mit dem Bericht über das Jahr 1919 auf Seite 206 von Band LXXV (1. Mai 1920) gegebene Tabelle verweisen können. Die an gleichem Orte mitgeteilte Zusammenstellung der in Aussicht genommenen Kraftwerke ist ebenfalls unverändert geblieben.

In Bezug auf die Ausnutzung der Grenzgewässer ist folgendes zu erwähnen:

Kraftwerk Eglisau: Nach Beendigung des Einstaues des Rheins, der am 31. März begonnen hatte, konnte am 16. April 1920 die erste Turbine in Betrieb gesetzt werden.

Kraftwerk Laufenburg: Die Bundesbehörden haben, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 7. August 1918 betreffend die Elektrizitätsversorgung des Landes, die notwendigen Erhebungen angeordnet, um die bereits früher durchgeführte provisorische Höherstauung neuerdings zu ermöglichen. Inzwischen ist auch die Frage einer allfälligen definitiven Höherstauung zur Behandlung gekommen. Die Entscheidung dieser Angelegenheit fällt nicht mehr ins Berichtjahr.

Kraftwerk Augst-Wyhlen: Die Sicherungsarbeiten zum Schutze der Stauwehrfundamente sind im Berichtjahr im vorgesehenen Rahmen des Bauprogrammes gefördert worden. Auch für dieses Kraftwerk sind die Verhandlungen für eine provisorische Bewilligung einer Stauerhöhung eingeleitet worden, die voraussichtlich in eine endgültige umgewandelt werden kann.

Projektierte neue Rheinkraftwerke: Zur Besprechung technischer Fragen sind im September 1920 Vertreter der Schweiz und Badens in Schaffhausen zusammengetreten und haben die Richtlinien festgelegt, nach denen der Ausbau der Strecke Basel-Bodensee erfolgen soll.

Kraftwerk Chancy-Pougny: Das zu Anfang des Berichtjahres eingereichte definitive Bauprojekt musste wesentliche Aenderungen erfahren, bevor die Bewilligung zum Bau erteilt werden konnte. Ein Meinungsaustausch zwischen Vertretern der Schweiz und Frankreichs, der im August in Genf stattfand, zeigte hinsichtlich der Gestaltung des Projektes übereinstimmende Auffassung zwischen den beiden Ländern. Die geologische Abklärung zeigte, dass gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Anlage eine Verschiebung des Wehres von Chancy-Pougny flussabwärts notwendig wurde.

Wasserkräfte des Doubs: Die geologischen Untersuchungen über einen Teil des Flusslaufes sind beendigt, vom andern Teil werden die Untersuchungen in Bälde abgeschlossen sein. Die hydrologischen und topographischen Erhebungen sind durchgeführt worden, soweit es die hierfür bewilligten Kredite gestatteten. Die Arbeiten können noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden.

Ausfuhr elektrischer Energie.

Am 31. Dezember 1920 waren Ausfuhrbewilligungen in Kraft für 36 610 *kW* (1919: 29 710 *kW*) nach Deutschland, 24 296 (32 207) *kW* nach Frankreich, 46 859 (44 510) *kW* nach Italien, während Oesterreich gegenüber 2500 *kW* im Vorjahre nichts mehr bezog. Dies ergibt zusammen 107 765 *kW* gegenüber 108 927 *kW* Ende 1919. Davon bezieht sich eine Quote von maximal 11 040 *kW* auf ein noch nicht erstelltes Kraftwerk im Maggiagebiet. Die tatsächliche Stromausfuhr betrug im Jahre 1920 im Maximum 90 000 *kW*, die Gesamtsumme der ausgeführten Energie rund 378 Mill. *kWh*. Hiervon sind 221 Mill. *kWh* Sommerenergie (1. April bis 30. September), der Rest Winterenergie.

Miscellanea.

Zur Verstaatlichung der Seetalbahn wird dem „Bund" aus Luzern geschrieben: „Durch Botschaft vom 21. Januar 1921 beantragte der Bundesrat der Bundesversammlung die Verstaatlichung der Seetalbahn, jener 54 *km* langen elektrisch betriebenen Strassenbahn, die bei Wildegg das Bundesbahnnetz verlässt und in Emmenbrücke bei Luzern wieder in dasselbe einmündet. Gegen diese Verstaatlichungsaktion macht sich indessen eine scharfe Opposition seitens der interessierten aargauischen und luzernischen Gemeinden geltend, deren Komitee ausführt, dass die Gründe, welche den Bundesrat zur Verstaatlichung veranlassen, kurz die folgenden sind: Schon beim Rückkauf der Hauptbahnen wurde die Verstaatlichung der Nebenbahnen auf einen späteren Zeitpunkt in Aussicht genommen. Mit der Seetalbahn soll nun diese zweite Rückkauf-Etappe eingeleitet werden, und zwar möchte der Bund schon den ersten Rückkaufstermin, d. h. den 1. Januar 1922, wählen, weil er das für besonders günstig erachtet. Die Reinerträgnisse der Bahn, die für die Berechnung des in der bundesrätlichen Botschaft mit rund 4,8 Millionen Fr. eingesetzten Rückkaufwertes massgebend sind, weisen nämlich eine steigende Tendenz auf. Damit steigt automatisch der Preis, der zu zahlen ist.

Die Bevölkerung des Seetals ist mit der Seetalbahn wohl zufrieden und wünscht keinen Wechsel. Wertvolle Vergünstigungen wie Kilometerhefte und Sonntagsbillets würden damit in Wegfall kommen; das heute bescheidene und genügsame Personal würde seine Bescheidenheit verlieren; statt eines nüchternen Schuppens aus Holz würde jedes Statiönchen und jedes Haltstellchen einen massiven, stilgerechten Bahnhof verlangen und wohl auch erhalten. Kurz, die Rentabilität des heute mit grosser Umsicht und beinahe patriarchalischer Sparsamkeit geleiteten Unternehmens würde rasch verschwinden." —

Viele den direkt betroffenen Kreisen Fernstehende teilen, nach allen bis heute gemachten Erfahrungen die Bedenken jener Landesgegenden. Sie können vor allem nicht erkennen, dass *gerade jetz*