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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 17 (1925)

Heft: 12

Artikel: Entwicklung und Entwicklungstendenzen der Ober-Rheinschifffahrt

Autor: Krucker, H,

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920412

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: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

den Eindruck erweckt, daß die besondere Eigenart der Felsunterlage am Mauerbruch vielleicht doch nicht ganz unbeteiligt ist, zum Mindesten eine gewisse Disposition dazu geschaffen hat. Auf alle Fälle dürfte es sich lohnen, das Problem in dieser Richtung weiter zu verfolgen, um die daraus gewonnenen Erfahrungen allgemein nutzbar zu machen.

Entwicklung und Entwicklungstendenzen der Ober-Rheinschiffahrt.

Von H. Krucker, St. Gallen.

Bis zum Ausbruch des Weltkrieges hat der Rheinverkehr eine kräftig aufsteigende Entwicklung genommen; sie erlitt 1914 einen plötzlichen Unterbruch und ist bis heute nicht mehr in die alten aufsteigenden Bahnen zurückgekehrt. Seit Friedensschluß erfolgten verschiedene Störungen, die das Bild einer gefährlichen Erkrankung und bleibenden Schwächung der Rheinstromschiffahrt erweckten. Eine solche Deutung der heutigen Zustände in der Rheinschiffahrt trifft aber nicht das Richtige.

Es handelt sich nicht um eine Herabminderung der Bedeutung des Stromes als Verkehrsstraße, sondern vielmehr um eine gründliche Neuorientierung der Uferanstößer und der Reedereien, die durch die Anpassung an die Folgen des Versailler-Friedensvertrages notwendig geworden ist.

Ueber die ungebrochen ansteigende, glänzende Entwicklung des Rheinverkehrs vor dem Kriege geben folgende Zahlen Aufschluß.

In 1000 Tonnen berechnet erreichte der Gesamtverkehr des Rheins:

1869	3131 T.
1880	4638
1890	9767
1900	20663
1910	40018
1913	52459

Verdoppelt (Verladen und Löschen) geben diese Zahlen den Gesamtumschlag aller Rheinstromhäfen.

Diese Entwicklung des Rheines als Verkehrsstraße brach sich Bahn trotz des großen Nachteiles, daß der Strom einer eigenen deutschen Mündung ins offene Meer entbehrt und daher die Rheinschiffahrt durch eine, die Elbe- und Weserhäfen stark begünstigende deutsche Seehafenpolitik gehemmt wurde.

Diesem Nachteil gegenüber machten sich allerdings auch wiede' wirksame, die Rheinschiffahrt erheblich begünstigende Ausnahmetarife der deutschen Bahnen geltend, so aus dem Ruhrgebiet zu den Haupthäfen von Duisburg und ab Mittel- und Oberrheinhäfen. Die Tarifpolitik der deutschen Bahnen war vor dem Kriege gegenüber den Wasserstraßen im allgemeinen duldsam und richtete sich weniger nach eigenen Vorteilen, als nach volkswirtschaftlichen Prinzipien.

Umfangreiche technische Stromarbeiten förderten die Rheinschiffahrt und gaben ihre Entwicklung frei. Der heutige Zustand der Rheinwasserstraße als der bedeutendsten Großschiffahrtsstraße des Kontinentes ist beinahe ganz kostspieligen Korrektionsanlagen zu verdanken. Durch diese ständigen Stromarbeiten sind heute auf den Hauptstrecken folgende Fahrtiefen erreicht:

	M. N. W.	M. W.
Basel-Strassburg (nicht ausgebaut)	0,70 m	1,60 m
Strassburg-Sondernheim	1,20—2,00 m	2,40—3,60 m
Sondernheim-Mannheim	1,50—2,00 m	3,16—3,60 m
Mannheim-St. Goar	2,00 m	2,75—4,20 m
St. Goar-Köln	2,50 m	3,60 m
Köln-Reichsgrenze-Meer	3,00 m	4,40 m

Von 1831—1913 wurden für Stromkorrektionen, die zum Nutzen der Schiffahrt ausgeführt worden sind, oder ihr in hohem Maße zugute kommen, von sämtlichen Uferstaaten rund 440 Millionen Mark verausgabt. Auf die einzelnen Uferstaaten entfallen hievon:

Elsaß-Lothringen	62,16 Mill.
Baden	91,56
Bayern	26,17
Hessen	17,43
Preußen	134,20
Niederlande	108,00

Hand in Hand mit der Verbesserung der Fahrstraße ging auch eine ständige Vervollkommnung des Fahrparkes (stärkere Dampfereinheiten, größere Kahnräume, Verbesserung der Lade- und Löscheinrichtungen, Einführung des Eilgüterdienstes etc.)

In diesen beiden Entwicklungsrichtungen (Verbesserung von Fahrweg und Fahrpark) scheinen nun aber doch gewisse Grenzen erreicht zu sein, und mehr als bisher wird die fernere Entwicklungsmöglichkeit in der Ausdehnung und Erweiterung des Einzugs- und Einflußgebietes der Wasserstraße zu suchen sein.

Der Krieg brachte der Rheinschiffahrt erhebliche Einschränkung. Diese machte sich besonders im Uebergange über die deutsch-holländische Grenze geltend. Wenig bis gar nicht wurde der Verkehr auf dem deutschen Nieder-

und Mittelrhein betroffen, wo sich die privaten Schiffahrtsorganisationen sofort in den Heeresdienst einordneten und von diesem ihre Frachtaufträge erhielten. Die starke Anspannung und Reservestellung der deutschen Bahnen brachte es mit sich, daß die Wassertransporte reichlich benützt wurden.

Schwere Störungen setzten in der Nachkriegszeit ein. Nach Abschluß des Waffenstillstandes übten die internationalen Organe eine scharfe Kontrolle über die Rheinschiffahrt aus, die mit außergewöhnlichen Zwangsmaßnahmen für diese verbunden war. Es kamen hinzu die Bestimmungen des Versailler-Vertrages über Abgabe eines Teiles der deutschen Rheinflotte an die Alliierten, die Besetzung der Brückenköpfe von Kehl, Mannheim, Mainz, Köln, mit welchem Mittel nachteilige Verkehrssperren entlang des Rheines durchgeführt wurden und die vorübergehende Besetzung der Ruhr. Schwer hemmend wirkte auch die nachkriegszeitliche Tarifgestaltung der Eisenbahnen. Im Bestreben, den von den Rohstoffbezirken und Meerhäfen fern gelegenen Gebieten Deutschlands entgegenzukommen, wurden Bahnstaffeltarife eingeführt mit stark fallenden Ansätzen auf großen Strecken. Diese erreichten wohl ihren Zweck, brachten aber der Schiffahrt enorme Nachteile. Die wirtschaftlichen Ferntransporte gingen ihr verloren, und der Nahgüterverkehr wurde durch die neuen Tarife derart belastet, daß der Wasserweg zusehends vernachlässigt wurde.

Auf große Strecken arbeitete die Eisenbahn unter Selbstkosten; auf kurze Distanzen aber wurden die Tarife bis an die Grenze des Möglichen gesteigert. Heute scheint man die schweren Nachteile eines solchen Vorgehens für die ganze Volkswirtschaft erkannt zu haben und dieses einseitige System wieder abschwächen zu wollen (Schaffung neuer Umschlagstarife), doch frägt es sich, wie weit die durch das Dawesabkommen zu rücksichtsloserer Konkurrenzierung aller andern Verkehrsanstalten gezwungene Reichsbahngesellschaft den Verhältnissen noch Rechnung tragen kann.

Dem Drucke, der auf der deutschen Rheinschiffahrt lastet, stand die Erschwerung der holländischen Schiffahrt durch die zu hohen Valutatarife der eigenen Betriebe gegenüber, und ebenso wenig vermochte die Unerfahrenheit Frankreichs in den ersten Nachkriegsjahren die Rheinschiffahrt kräftiger zu stützen. — Zu diesen Lähmungen gesellten sich ungünstige Witterungsperioden 1921 und 1923, die mit zu niedern Wasserständen die Schiffahrt über das gewohnte Maß hinaus beeinträchtigten.

So ist es begreiflich, daß unter diesen Umständen der Rheinschiffahrt in den sechs Nachkriegsjahren eine fortschreitende Entwicklung versagt blieb. Während der Kriegszeit belief sich der Rückgang der gesamten Rhein-Verkehrsmengen auf etwa 40 % von 1913, mit 1920 trat eine Besserung auf 50 % ein, die 1922 den Verkehr wieder auf 70 % der Vorkriegszeit zu heben vermochte. Aber auch heute sind die Vorkriegsziffern noch nicht erreicht.

Bei diesem wenig erfreulichen Bild, das die Rheinschiffahrt heute noch bietet, darf aber nicht übersehen werden, daß sich seit 1919 ebenso bedeutsame Faktoren herauszubilden begonnen haben, die ein kräftiges Gegengewicht gegen diese Hemmnisse bilden und der Rheinschiffahrt schon für eine nahe Zukunft eine neue Aera des Aufstieges verheißen.

Es sind zunächst die Pläne, dem Mittel- und Oberrhein neue wirtschaftskräftige Gebiete anzugliedern. Am Main wie am Neckar sind Arbeiten in Fluß gekommen, die der Rheinschiffahrt ein vergrößertes Wirkungsfeld erschließen. Die Großschiffahrt hat vor zwei Jahren ihre Erweiterung um 45 km von Offenbach bis Aschaffenburg (1924 Umschlag von 860.000 T.) gefunden, womit Bayern an den Rhein angeschlossen ist. Für den weiteren Ausbau des Mains und die Ueberlandverbindung zur Donau ist die staatlich gestützte Rhein-Main-Donau A.-G. tätig.

Am Neckar wurde in der Nachkriegszeit unter dem Namen Neckar A.-G. ebenfalls eine Baugesellschaft gegründet, die den Anschluß Württembergs an die Rheingroßschiffahrt mit späterer Verbindung zur Donau bezweckt. Mit drei teils vollendeten, teils der Vollendung entgegengehenden Kraftstufen (zwei unterhalb Heidelberg, eine zwischen Heidelberg und Heilbronn) ist der neue Schiffahrtsweg streckenweise dem Verkehr übergeben. Trotz kräftiger Gegenbewegung des Heimatschutzes (Durchgang Heidelberg und Veränderungen im Neckartal) scheint der Ausbau bis Heilbronn sichergestellt. Der Anschluß von Cannstadt, Stuttgart, Plochingen wird nur mehr eine Frage der Zeit sein.

Bei diesen Schiffahrtswerken sind zwei bemerkenswerte Tatsachen festzuhalten: Es ist anzuerkennen, daß man es verstanden hat, die verfrühten Ueberlandprojekte zur Donau wieder zurückzustellen, wobei ihre spätere Durchführbarkeit erwiesen und die Möglichkeit einer Eingliederung der Hauptprojekte von Main und Neckar in ein zusammenhängendes mitteleuropäisches Wasserstraßennetz dargetan wurde. Am Main wie am Neckar hat man sich auf das

Naheliegendste einzuschränken verstanden. Die beiden Gesellschaften konnten über die Zeiten des Währungszerfalles durchgehalten und auf die Goldwährung abgestellt werden.

Nicht gleichen Schritt zu halten vermochten mit Neckar und Main die Pläne des Moselausbaues für den 1200 T.-Kahn. Schuld daran sind die politischen Verhältnisse. Schon in der Vorkriegszeit hat Deutschland dem Moselausbau ein gewisses Desinteressement entgegengebracht, wofür Konkurrenzbefürchtungen der westfälischen Industrie gegenüber einem vermehrten Anschlusse der lothringischen Eisenerzgebiete an den Rhein bestimmend waren. Mit Hülfe des Friedensvertrages wird es Frankreich aber ohne Zweifel versuchen, die ihm wichtige Frage des Moselausbaues gegen den Rhein wieder in Fluß zu bringen.

Einen neuen Entwicklungskern am Rheine stellt Straßburg dar. Seit Kriegsende hat sich Frankreich größte Mühe gegeben, mit seinem Stützpunkte in Straßburg zu einer führenden Beteiligung an der Rheinschiffahrt zu gelangen. Straßburg soll zum östlichen Eingangstore Frankreichs gemacht werden. Sein Einflußgebiet reicht über die elsässischen Grenzen hinaus bis in das Herz von Frankreich. Gegen Westen zu hat es durch seine Zugehörigkeit zu Frankreich eine Stellung errungen, wie sie Mannheim gegen Osten zu besitzt. — Zur Hebung des Straßburger Verkehrs wurden die surtaxes d'entrepôt für Straßburg aufgehoben. Mit Belgien hat man sich über die Benutzung von Antwerpen für den Umschlag französischer Meergüter, unter der Bedingung kostenfreien Schleppdienstes von der Schelde bis zum Rheine, geeinigt. Der französische Staat hat größten Wert darauf gelegt, die Entwicklung Straßburgs als Rheinhafen selbst in die Hand zu nehmen. In dem ihm laut Versailler-Vertrag und amerikanischem Schiedsspruch zugefallenen deutschen Schiffspark (32 Dampfer mit 24,000 PS und 298 Kähne mit 360,000 T. Laderaum) erblickte er ein wertvolles Mittel, um in Straßburg systematisch eine französische Rheinschiffahrt großzuziehen. In der von ihm 1924 ins Leben gerufenen „Compagnie générale pour la navigation du Rhin", der er in der Hauptsache das Schleppmaterial zum eigenen Betriebe oder zur mietweisen Abgabe an andere Gesellschaften übertrug, hat er sich einen starken Einfluß auf die gesamte französische Reederei gesichert. Der Kahnraum ist teils an die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften verkauft, teils vermietet worden. In kurzer Zeit haben sich in Straßburg fünf französische Reedereien niedergelassen, die unter dem Protektorate der französischen Regierung den Wettbewerb mit der deutschen Rheinreederei erfolgreich aufnahmen. In Straßburg hat sich in der Nachkriegszeit eine bemerkenswerte Hebung des Rheinumsatzes vollzogen:

1913	1,988,000 T.	1922	1,589,000 T.
1919	1,055,000 T.	1923	1,805,000 T.
1920	1,450,000 T.	1924	2,729,000 T.*)
1921	344,000 T.	1925	2,281,000 T.*) (10 Monate)

Gestützt auf diese Entwicklungsaussichten hat sich Frankreich nicht gescheut, die schon von Deutschland erwogenen und vorbereiteten neuen Hafenbaupläne sofort in die Tat umzusetzen. Unter führender Beteiligung der Stadt Straßburg und des französischen Staates ist eine Hafengesellschaft gegründet worden, in der der Staat die Verpflichtung zum Ausbau eines neuen großen Hafenbeckens auf sich genommen hat. Während die sämtlichen Hafenanlagen Straßburgs mit einer Quailänge von 10 km heute eine Leistungsfähigkeit von ca. 2 Millionen T. haben, sollen sie durch die neuen Anlagen mit nochmals 10 km Uferfront auf 4 Millionen T. gehoben werden. Jede wünschenswerte Erweiterungsmöglichkeit ist in den Projekten vorgesehen.

Der Ausbau des Rheins oberhalb Straßburg bis Basel wird der Rheinschiffahrt auch im Süden ein stark verkehrsbedürftiges Neuland erschließen. Auch in dieser Richtung hat der rheinische Verkehrsgedanke in der Nachkriegszeit durchschlagende Kraft entfaltet. Die nach Kriegsschluß sofort aufgenommenen Verhandlungen über die Oeffnung der Schiffahrtsstraße oberhalb Straßburg bis Basel haben in bemerkenswert kurzer Zeit eine Klarstellung schwieriger technischer Ausbaufragen gebracht, die jahrelang vor dem Kriege einer wenig fruchtbaren Diskussion unterlagen, und die durch die gegenseitigen Forderungen der Kraftnutzung und der Schiffahrt an den Rheinstrom schwierige und neuartige Probleme schufen.

In Erwartung eines raschen Ausbaues hat sich Basel mit Unterstützung der ganzen Schweiz nicht gescheut, der kommenden Entwicklung durch Anlage eines neuen Hafenbeckens, das bei Vollausbau mit dem bestehenden Quai 1 Million T. umzuschlagen imstande ist, sowie durch die Gründung einer schweiz. Reederei vorzuarbeiten. Gerade durch diese Gründung ist es der Schweiz gelungen, sich auf dem Rheine wertvollen Einfluß gegenüber den andern Uferstaaten zu sichern. Die eigene Reederei wird sie auch in die Lage versetzen, in dem ihr neuen Verkehrsgebiete Erfahrungen zu sammeln.

Das Erscheinen der französischen und der

*) inkl. Kehl, Zone B.

schweizerischen Flagge auf dem Rheine bildet den Ausdruck neuer Interessen und neuer Entwicklungskräfte. Wenn Straßburg sich in der Nachkriegszeit sofort zu einem 3 Millionen-Tonnenverkehr emporhob, so brachte das Jahr 1924 Basel bei guten Wasserständen einen Verkehr von 290,000 T., was gegenüber 1913 mit 171,500 T. einen sprunghaften Aufstieg bedeutet.

Man erkennt, daß aus der gegenwärtigen, vielfach gehemmten Lage der Stromschiffahrt ein Urteil über ihre Zukunft nicht ausgesprochen werden darf. Die fördernden Faktoren überwiegen derart, daß der Rheinverkehr zu neuer Blüte gelangen wird.

Unterstützt wird diese Entwicklung durch die erfolgreiche Tätigkeit der Rheinzentralkommission in Straßburg. Diese hat nicht gezögert, nebst den heikeln Beratungen über Stromausbaufragen und über viele sich aus den unklaren politischen Verhältnissen ergebende Rheinkonflikte auch die Fragen von Spezialkonventionen für die Rheinschiffahrt aufzugreifen und neben den Vorberatungen für eine neue Rheinschiffahrtsakte die ersten Erhebungen für die Aufstellung eines einheitlichen Rheinschiffahrtsrechtes durchzuführen.

Die Wasserstandsverhältnisse im Winter 1925/26.

Vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

Nach den Mitteilungen der meteorologischen Zentralanstalt machte sich von Mitte November bis gegen Monatsende (26. November) eine starke Trockenheit bemerkbar. Die Höhen waren vielfach sonnig, die Niederungen meist neblig. Vom 26. November an setzte in den Bergen und im Mittelland starker Schneefall ein, der mit wenig Unterbrechungen bis gegen Mitte Dezember dauerte. Man zählte während dieser Zeit nahezu ein Dutzend Tage mit Schnee. Am 18. Dezember wurden folgende Schneehöhen gemessen: Glarus 26 cm, Basel 7 cm, Weissenstein 40 cm, Einsiedeln 35 cm, Engelberg 50 cm, Grindelwald 32 cm, Davos 27 cm, Rigi-Kulm 75 cm, St. Moritz 17 cm, Gotthard 45 cm, Säntis 120 cm. Den Verhältnissen entsprechend gingen die Gewässer stark zurück. Vom 20. Dezember an trat unter starkem Föhneinbruch Tauwetter mit ziemlich hoher Temperatur ein und die Gewässer stiegen in der Folge rasch. Die gesammelte Schmelzwassermenge betrug in der Niederung, z. B. Zürich, gegen 40 mm, in den Bergen wohl das Doppelte.

Folgende Tabelle giebt einen Ueberblick über den Stand der in den größeren schweizerischen Seen und Sammelbecken aufgespeicherten Wassermengen am 15. Dezember 1925 gegenüber dem 15. Dezember 1920, 1924 und dem 15. November 1925 nach den Angaben des eidg. Amtes für Wasserwirtschaft und der Werke.

See bezw. Staubecken	15. Dez. 1920	15. Dez. 1924	15. Dez. 1925	Diff. 15. Dez. 1925 gegenüber 15. Dez. 1920	15. Dez. 1924	15. Nov. 1925
	Mill. m³	Mill. m³	Mill. m³	Mill. m³	Mill. m³	Mill. m³
Davosersee	—	10,4	13,8	+ 13,8	+ 3,4	+ 2,9
Bodensee	178,0	253,0	254,0	+ 76,0	+ 1,0	—225,2
Brienzersee	15,0	23,0	24,8	+ 9,8	+ 1,8	— 6,1
Thunersee	17,0	40,0	32,6	+ 15,6	— 7,4	— 12,8
Juraseen	167,0	144,0	95,0	— 72,0	—49,0	— 99,4
Vierwaldst'see	11,0	32,0	37,6	+ 26,6	+ 5,6	— 6,8
Zugersee	3,0	11,0	11,0	+ 8,0	—	— 5,4
Klöntalersee	26,0	35,0	31,6	+ 5,6	— 3,4	— 13,6
Wallensee	5,0	9,0	7,7	+ 2,7	— 1,3	— 6,1
Wäggital	—	38,0	74,6	+ 74,6	+36,6	— 8,4
Zürichsee	47,0	61,0	67,2	+ 20,2	+ 6,2	— 4,5
Barberine	—	4,5	13,5	+ 13,5	+ 9,0	— 1,0
Genfersee	471,0	686,0	652,0	+181,0	—34,0	—150,3
Ritom	25,6	23,8	23,6	— 2,0	— 0,2	— 2,4
	965,6	1370,7	1339,0	+375,4	—31,7	—539,1

Seit dem 15. November dieses Jahres ist der Inhalt der Seen und Sammelbecken um 539 Millionen m³ zurückgegangen; dazu haben namentlich der Bodensee, die Juraseen und der Genfersee beigetragen. Gegenüber Mitte Dezember 1920 verfügen beinahe alle Seen und beinahe alle Sammelbecken über größere Wassermengen, der Mehrbetrag ist rund 375 Millionen m³. Bemerkenswert ist wiederum die Differenz von 72 Millionen m³ bei den Juraseen als Folge des defekten Wehres und des Wegfalls der Stauung.

Gegenüber dem 15. Dezember 1924 ist der Inhalt der Seen und Sammelbecken um zirka 32 Millionen m³ kleiner. An der Differenz sind namentlich der Thunersee, die Juraseen und der Genfersee beteiligt.

Die folgende Tabelle orientiert auf Grund der Angaben des eidg. Amtes für Wasserwirtschaft über den Stand der Wasserführung der wichtigeren Gewässer am 11. Dezember 1925 im Vergleich zu den Jahren 1920 und 1924, sowie den 13. Nov. 1925.

Gewässer	Abflußmengen der wichtigeren Gewässer am 11. Dezember 1920, 1924 u. 1925: 11. Dez. 1920	11. Dez. 1924	11. Dez. 1925	Diff. 13. Dez. 1925 gegenüber 11. Dez. 1920	11. Dez. 1924	13. Nov. 1925
	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.	m³/sek.
Rhein, Rekingen	170	228	256	+ 86	+ 28	— 99
Rhein, Basel	387	499	581	+194	+ 82	—167
Aare, Brügg	90	128	115	+ 25	— 13	— 43
Aare, Döttingen	186	256	266	+ 80	+ 10	— 82
Reuss, Mellingen	30	45	48	+ 18	+ 3	— 24
Limmat, Unterhard	28	40	42	+ 14	+ 2	— 28
Rhone, Chancy	178*	171*	164	— 14	— 7	— 14

* La Plaine

Seit Mitte November 1925 ist die Wasserführung der Gewässer zurückgegangen, sie ist dann vom 20. Dezember an als Folge des Tauwetters allgemein wieder gestiegen. Gegenüber dem Dezember 1920 ist die Wasserführung mit Ausnahme der Rhone bedeutend besser, ebenso gegenüber dem 11. Dezember 1924, mit Ausnahme der Aare bei Brügg und der Rhone.