

Der gegenwärtige Stand der Vorarbeiten für die Vierwaldstättersee-Regulierung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt**

Band (Jahr): **25 (1933)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-922410>

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.



Elektrizitätswerk Interlaken. Dachwehr in der Aare zwischen Briener- und Thunersee.

Tiefbauarbeiten unter dessen Leitung durch ortsansässige Werkstätten und Unternehmer. Mit den Bauarbeiten wurde am 1. Dezember 1931 begonnen und Ende März 1932 konnte das Dachwehr in Betrieb genommen werden.

Die Kosten des Wehrrumbaus einschließlich Ingenieurhonorar und Stromlieferung für die Pumpen beliefen sich auf rund Fr. 92,000.—, dazu kamen noch einige Arbeiten, die im Zusammenhange mit dem Wehrbau ausgeführt wurden, wie Abtragung einer Sohlenschwelle unterhalb, Ufersicherungen etc. im Kostenbetrage von rund Fr. 6000.—.

Gegen das Dachwehr wird zuweilen vorgebracht, das Wasser im Dachraum könne zu einem Eisklotz zusammenfrieren und das Wehr so aus einem beweglichen zu einem festen werden. Bei Ausführung des Belages in Holz besteht diese Gefahr nicht, das Dachwehr ist im Gegenteil auch bei strenger Kälte betriebsbereit oder kann wenigstens mit geringem Arbeitsaufwand in kurzer Zeit betriebsfähig gemacht werden, wie der strenge Winter 1929 bewiesen hat.

Mißerfolge sind allerdings auch bei diesem Wehrsystem anfänglich vorgekommen. Sie hatten ihre Ursache hauptsächlich darin, daß der Spülung des Dachraumes nicht genügende Aufmerksamkeit geschenkt wurde und man zunächst nicht die richtigen Mittel fand zur Entfernung der Ablagerungen von Sand und Schlamm.

Mit der Zeit hat sich aber das Dachwehr, nach dessen Urbild, dem Beartrap-Wehr, in Amerika schon vor 100 Jahren große Wehre für Schifffahrtzwecke erstellt wurden, doch durchgesetzt, nicht nur im Auslande, sondern auch im Inlande.

Der gegenwärtige Stand der Vorarbeiten für die Vierwaldstättersee-Regulierung.

Nachdem es den Anschein hatte, als ob diese schon seit über 20 Jahren hängige Angelegenheit wieder eingeschlafen sei, erhielten die Interessenten unerwartet eine Einladung zu einer Konferenz auf den 10. Januar 1933 in Luzern.

Vor den anwesenden Vertretern von Stadt und Kanton Luzern, der Urkantone und des Reußverbandes referierten die Herren Dir. Mutzner und Dr. Kobelt vom Amt für Wasserwirtschaft in Bern über den Stand der Angelegenheit und die weiter zu treffenden Maßnahmen.

Im Vordergrund des Interesses standen die Beschlußfassung und Finanzierung von Vorarbeiten für die Aufstellung zuverlässiger Kostenschätzungen zu den verschiedenen Varianten. Diese Vorarbeiten betreffen hauptsächlich Sondierungen im Reußbett auf der Strecke Reußbrücke — Reußinsel, und zwar sowohl für die Korrektur des Reußprofils auf dieser Strecke, wie namentlich auch für die Fundation des neuen Regulierwehres. Für letztere sind vorläufig zwei Varianten in Aussicht genommen, nämlich eine obere in der Nähe oder etwas unterhalb des alten Nadelwehres beim Gewerbegebäude und eine untere Variante etwa 60 m unterhalb der Gotthardbahnbrücke. Die verschiedenen Projektvarianten über die Reußkorrektur auf oben genannter Strecke sowie über das Regulierwehr wurden von den Referenten anhand ausgestellter Pläne erläutert.

Das Ergebnis dieser Sondierungen sowie weitere Argumente (städtebaulicher Natur etc.) sollen den endgültigen Entscheid über die Lage des Regulierwehres bringen. Auch der Umfang der Reußkorrektur selber (drei Varianten mit mehr oder weniger großer Tieferlegung der Reußsohle) soll durch das Ergebnis der Sondierungen noch besser abgeklärt werden.

Die Sondierungen im oberen Teil der Korrekturstrecke auf 10 bis 12 m Tiefe, im unteren Teil auf 5 bis 6 m Tiefe sowie ihre geologische Auswertung sind nach eingeholten Offerten des Amtes für Wasserwirtschaft zu rund Fr. 25,000.— veranschlagt und wurden von den Referenten für die gegenwärtige Niedrigwasserperiode zur Durchführung empfohlen. Dieser Vorschlag fand bei den anwesenden Vertretern allgemeine Zustimmung und wurde mit dem Versprechen mit nach Hause genommen,

dafür besorgt zu sein, daß er von ihren Behörden genehmigt werde, was umso leichter fallen dürfte, als der Bund in sehr entgegenkommender Weise sich bereit erklärt hat, 44 Prozent der Kosten zu übernehmen, so daß der noch verbleibende Rest die sechs Interessenten nicht allzu sehr belasten wird. Mit den Sondierungen ist inzwischen bereits begonnen worden. A.

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Zirkular Nr. 31 an die Mitglieder des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes.

EINLADUNG

zur XIV. öffentlichen Diskussionsversammlung über das Thema «Neuartige Dichtungen und Befestigungen im Wasserbau», Referent: Prof. Dr. ing. Otto Kirschmer in der Techn. Hochschule in Dresden.

Freitag, den 31. März 1933, 16.15 Uhr, in Zürich, Konferenzsaal (Buffet II. Klasse), Hauptbahnhof.

Der Vortragende wird ein neues Verfahren zur Abdichtung von Wasserbauten zur Darstellung bringen. Es ist die Verwendung von bituminösen Decken, die sich bekanntlich bisher im Straßenbau ausgezeichnet bewährt haben.

Unser Verband hat sich, wie Ihnen bekannt ist, in den Jahren 1918 bis 1927 durch seine Kommission für Abdichtungen sehr intensiv mit dem Problem der Abdichtung von Wasserbauwerken befaßt. Die Resultate der Untersuchungen sind im Schlußbericht der Kommission, der als Verbandsschrift Nr. 15 im September 1927 erschienen ist, niedergelegt. Sie haben ergeben, daß die bisher üblichen Dichtungs- und Sicherungsmittel, wie Lehm, Ton und Beton, nicht immer voll entsprochen haben. Schon die Versuche der Abdichtungskommission und später umfangreiche Versuche, die das Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft in seinen Versuchsanlagen Oberrach am Walchensee durchführte, zeigten, daß Dichtungsdecken, deren Bindemittel aus Asphalt besteht, eine Reihe von Vorteilen aufweisen. Der Vortragende, Professor für Wasserbau an der Technischen Hochschule in Dresden und Vorstand des genannten Forschungsinstitutes, wird über die Durchführung der Versuche in der Versuchsanstalt Oberrach und über ausgeführte Anlagen anhand von Lichtbildern und einem Film referieren.

Wir erwarten eine zahlreiche Beteiligung unserer Mitglieder an der Veranstaltung.

Mit aller Hochachtung!

Für den Vorstand des Schweizerischen
Wasserwirtschaftsverbandes:

Der Präsident: Der Sekretär:

Ständerat Dr. O. Wettstein. Ingenieur A. H ä r r y.

Wasserkraftausnutzung

Kraftwerk Rheinau. Zwischen der Stadt Winterthur und den Nordostschweizerischen Kraftwerken schweben Unterhandlungen über eine Zusammenlegung der Konzessionen dieser beiden Baubewerber. Für den Fall der Einigung stünden sich dann nur noch die Einigungskonzessionen und das Konzessionsgesuch von Ingenieur Lüscher, Elektrizitätsgesellschaft, vormals W. Lahmeyer & Co. in Frankfurt a. M., in Aarau gegenüber.

Kraftwerk Birsfelden. Am 21. Februar 1933 hat in einer Versammlung in Birsfelden Landrat Scheibler die Frage des baldigen Baues des Kraftwerkes Birsfelden zur Sprache gebracht. Er wurde beauftragt, im Landrat des Kantons Basel-Land eine Motion einzubringen, um die Frage abzuklären, ob nicht mit Rücksicht auf die Arbeitsbeschaffung und die Geldflüssigkeit im Jahre 1934 mit dem Bau des Werkes begonnen werden sollte.

So sehr der Bau eines Kraftwerkes aus den angelegenen Gründen zu begrüßen wäre, ist er unter den heutigen Verhältnissen doch ein Wagnis, von dem entschieden abgeraten werden muß. Das neue Kraftwerk müßte seinen Stromabsatz zur Hauptsache in der Stadt Basel suchen. Dort hat man aber durch den Neubau der Gasfabrik, die nun auch Absatz suchen muß und mit dem Elektrizitätswerk in schwerster Konkurrenz steht, die Vorbedingungen zu einer starken Absatzsteigerung elektrischer Energie selbst unterbunden.

Wasserbau und Flußkorrekturen

Schweizerische Bauwirtschaftliche Zentralstelle. Der Bundesrat hat mit Beschluß vom 10. Januar 1933 eine bauwirtschaftliche Zentralstelle geschaffen, die der eidgenössischen Baudirektion angegliedert wird. Bei der Zentralstelle müssen alle öffentlichen Verwaltungen von Bund, Kantonen und größeren Gemeinwesen Arbeiten im Betrage von über Fr. 40,000 anmelden. Das Amt gewinnt dadurch einen Ueberblick über den Markt und kann so veranlassen, daß Arbeiten hinsichtlich der Zeit richtig verteilt werden und namentlich in der toten Saison zur Ausführung kommen. Das Amt steht also im Zusammenhang mit den Bestrebungen zur Bekämpfung der Wirtschaftskrise. An einer Konferenz, die am 23. Februar 1933 in Bern stattfand, wurde angeregt, daß auch der Bau von Elektrizitätswerken vom Bund gefördert werden sollte.

Schifffahrt und Kanalbauten

Schweizerische Rheinkommission. Der Bundesrat hat beschlossen, die Amtsdauer der schweizerischen Rheinkommission ab 1. Januar 1933 auf drei Jahre zu verlängern. Die Kommission besteht aus folgenden Mitgliedern: Vorsitzender Bundesrat Motta; Minister de Stoutz als Vertreter des eidgen. Politischen Departements, Direktor Mutzner vom eidgen. Wasserwirtschaftsamt als Vertreter des eidgen. Post- und Eisenbahndepartements, Professor Dr. R. Haab in Basel als Vertreter des eidg. Justiz- und Polizeidepartements, Oberstdivisionär Dr. R. Miescher, Basel, als Vertreter des Kantons Baselstadt, Nationalrat Dr. A. Seiler in Liestal als Vertreter des Kantons Baselland, Ständerat Dr. Oscar Wettstein in Zürich als Vertreter des Kantons Zürich, Nationalrat Zschokke als Vertreter des Kantons Aargau, Professor Dr. W. Burckhardt in Bern, Dr. R. Herold, Kreisdirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, in Zürich, und Dr. J. Vallotton, Advokat in Lausanne, als Delegierte der Rheinzentalkommission. Sekretär der Kommission ist Dr. R. Hohl, Sektionschef des eidgenössischen politischen Departements.

Ein Rheinhafen bei Badisch-Rheinfelden. Der erste Versuch, die Rheinschifffahrt über Basel hinaus rheinaufwärts auf dem nicht konventionellen Rhein auszuweiten, ging im Jahr 1908 vom Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein in Basel aus durch die Einführung von Personenfahrten mit zwei Raddampfern aus Köln auf der Strecke Basel—Rheinfelden. In den nachfolgenden Jahren wurden jährlich auf dieser Strecke in der kurzen Sommersaison über 50,000 Fahrkarten abgegeben.