

Illustrationen zum Bericht Binnenschifffahrt und Gewässerschutz

Objekttyp: **Appendix**

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

Band (Jahr): **57 (1965)**

Heft 1-3

PDF erstellt am: **29.06.2024**

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.

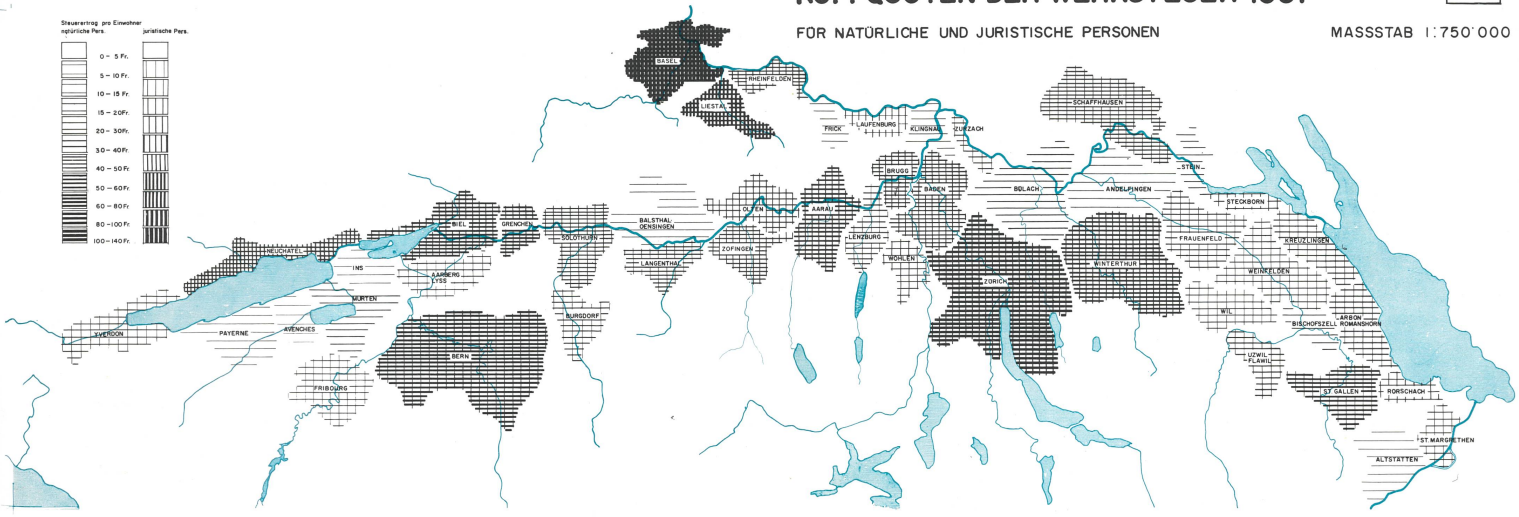
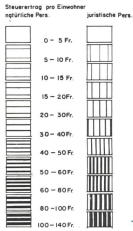
A N H A N G

Illustrationen zum Bericht Binnenschifffahrt und Gewässerschutz

KOPFQUOTEN DER WEHRSTEUER 1951

FÜR NATÜRLICHE UND JURISTISCHE PERSONEN

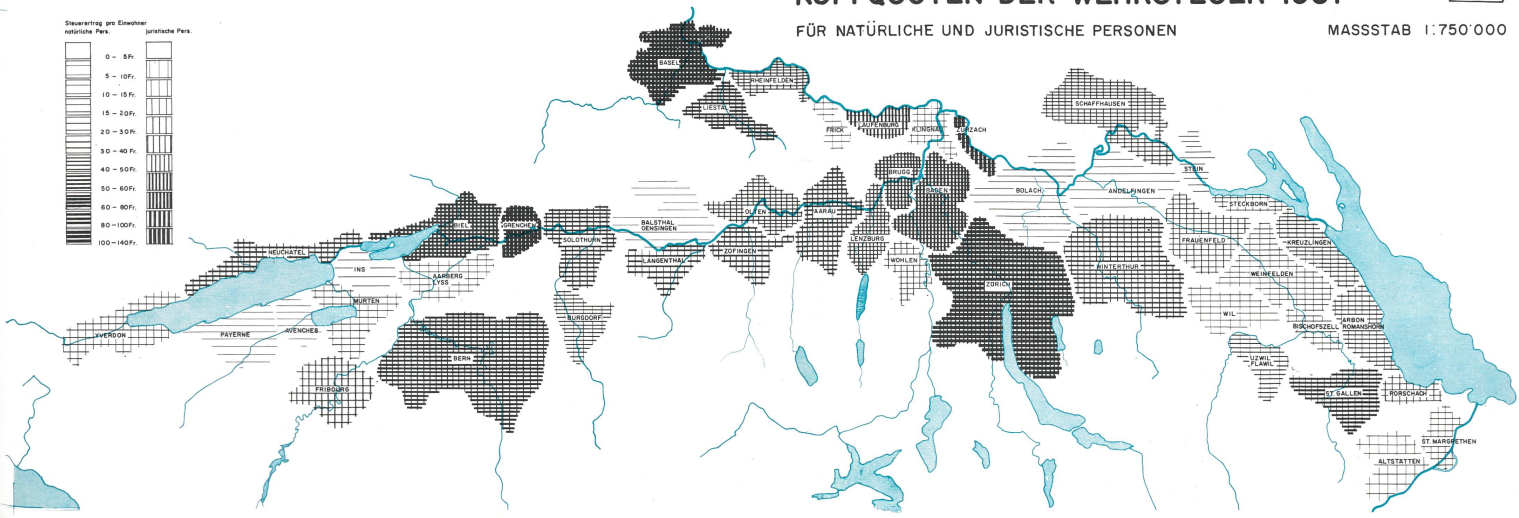
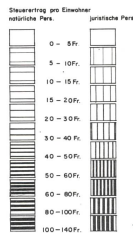
MASSTAB 1:750'000

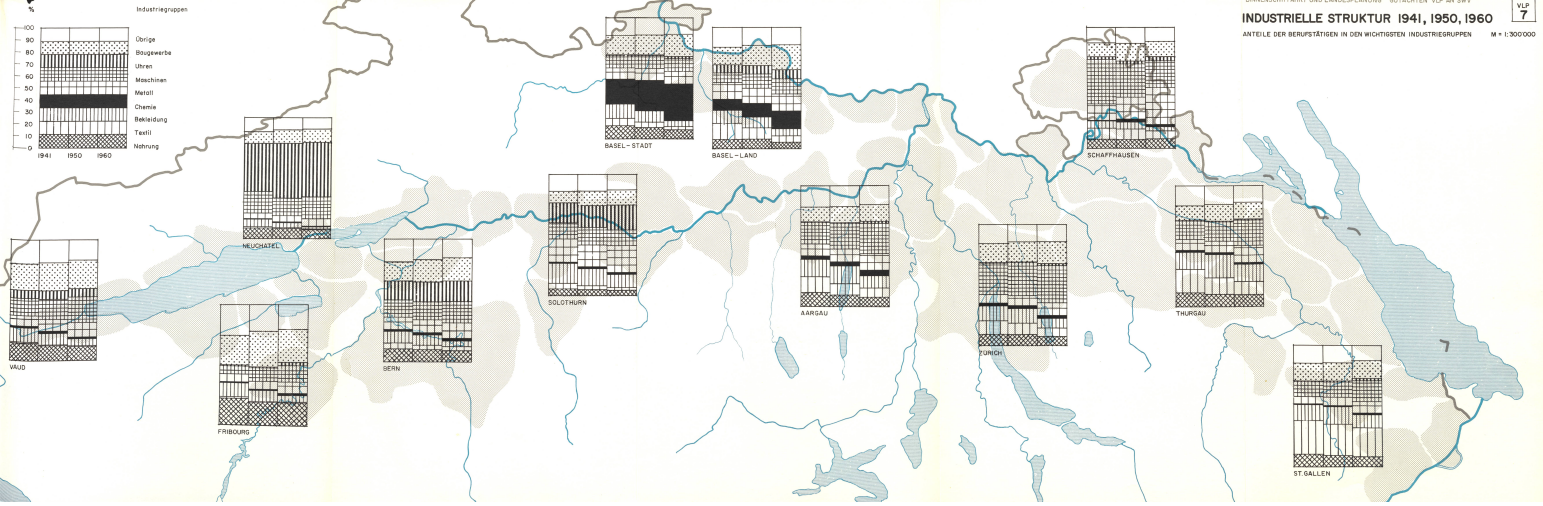
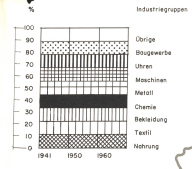


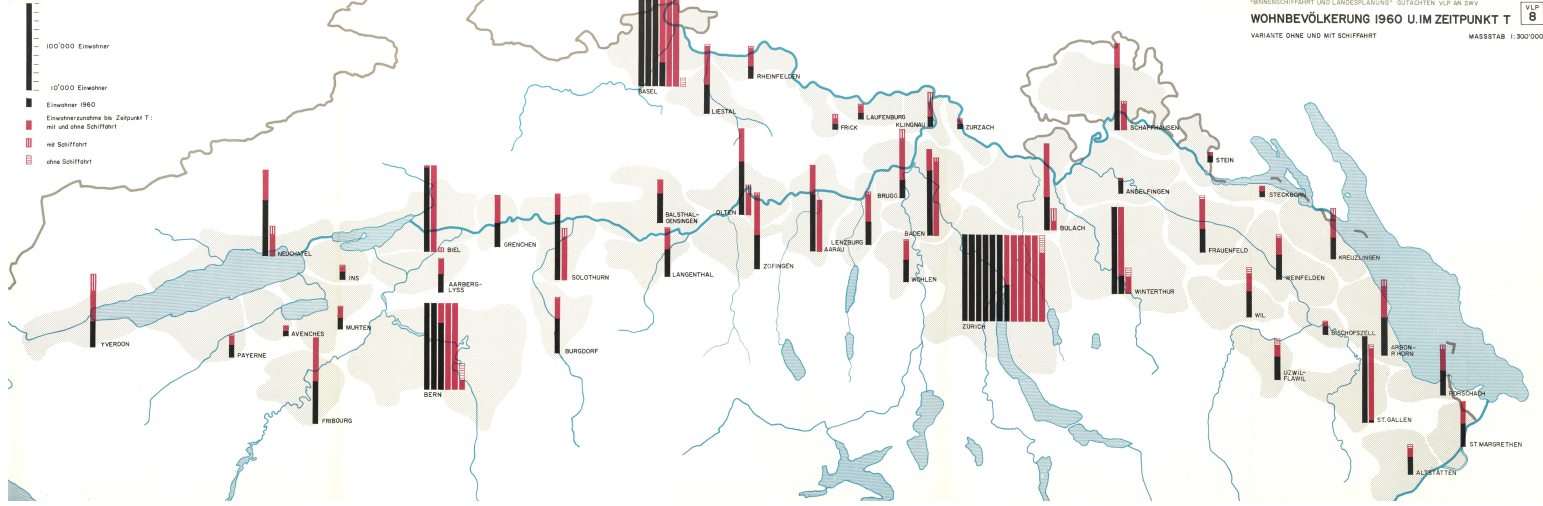
KOPFQUOTEN DER WEHRSTEUER 1957

FÜR NATÜRLICHE UND JURISTISCHE PERSONEN

MASSTAB 1:750'000





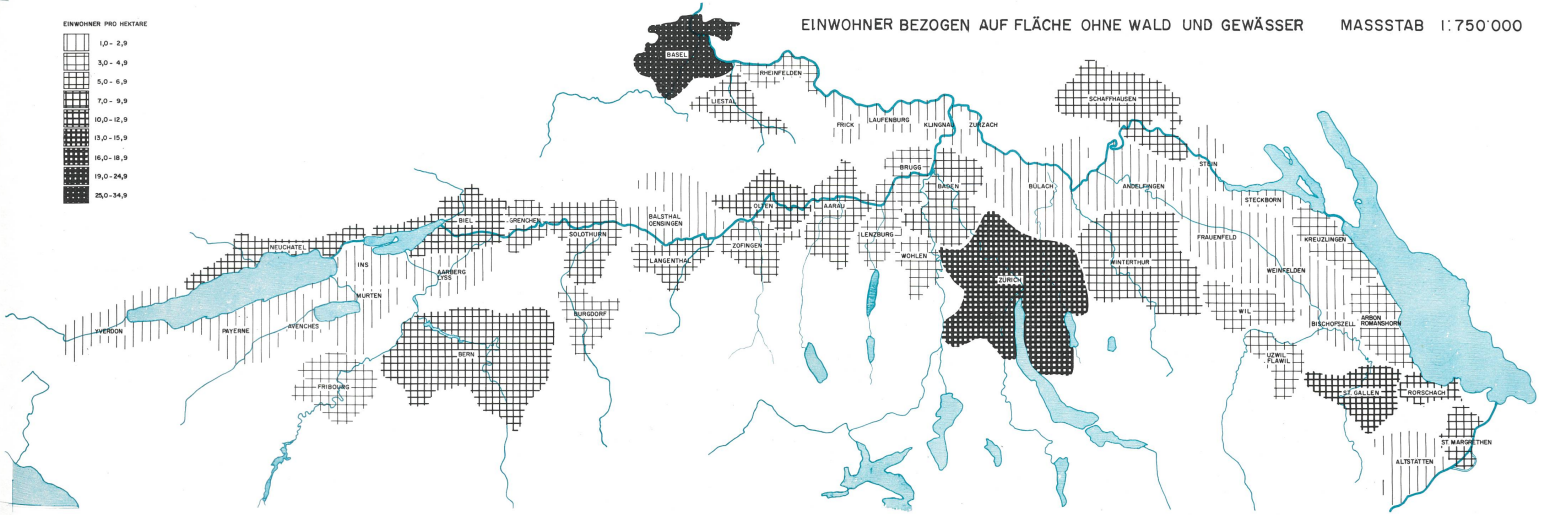
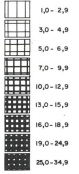


BEVÖLKERUNGSDICHTE 1960

EINWOHNER BEZOGEN AUF FLÄCHE OHNE WALD UND GEWÄSSER

MASSSTAB 1:750'000

ENWOHNER PRO HEKTARE

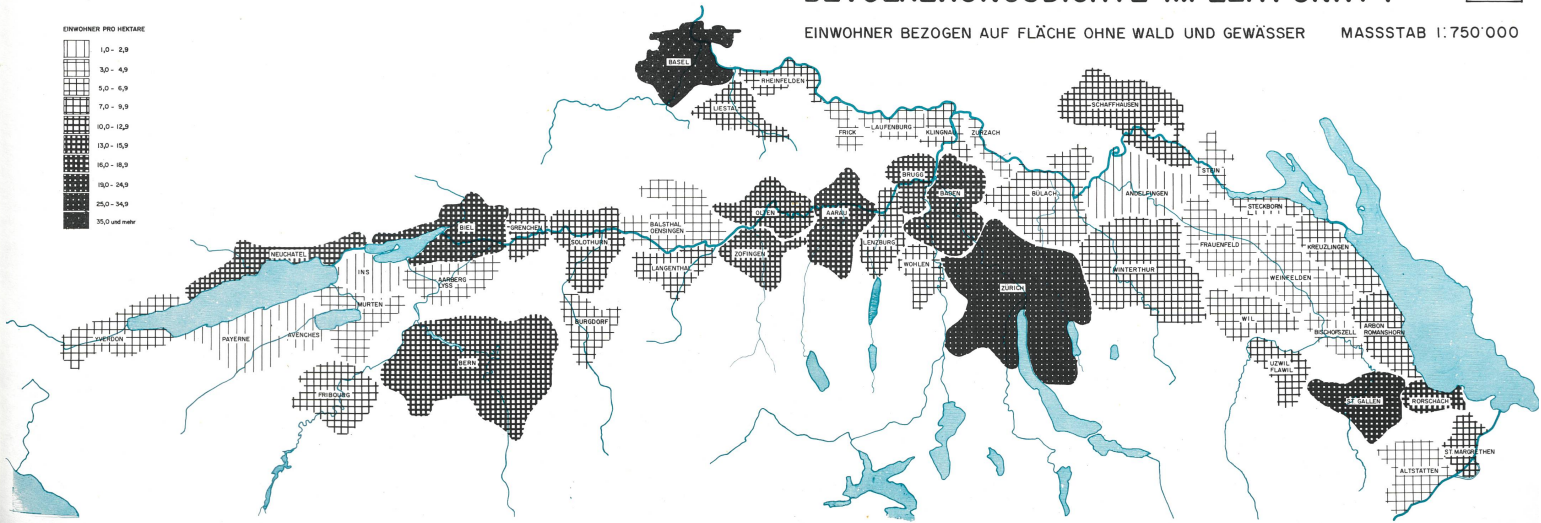
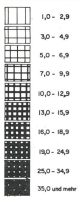


BEVÖLKERUNGSDICHTE IM ZEITPUNKT T

EINWOHNER BEZOGEN AUF FLÄCHE OHNE WALD UND GEWÄSSER

MASSSTAB 1:750'000

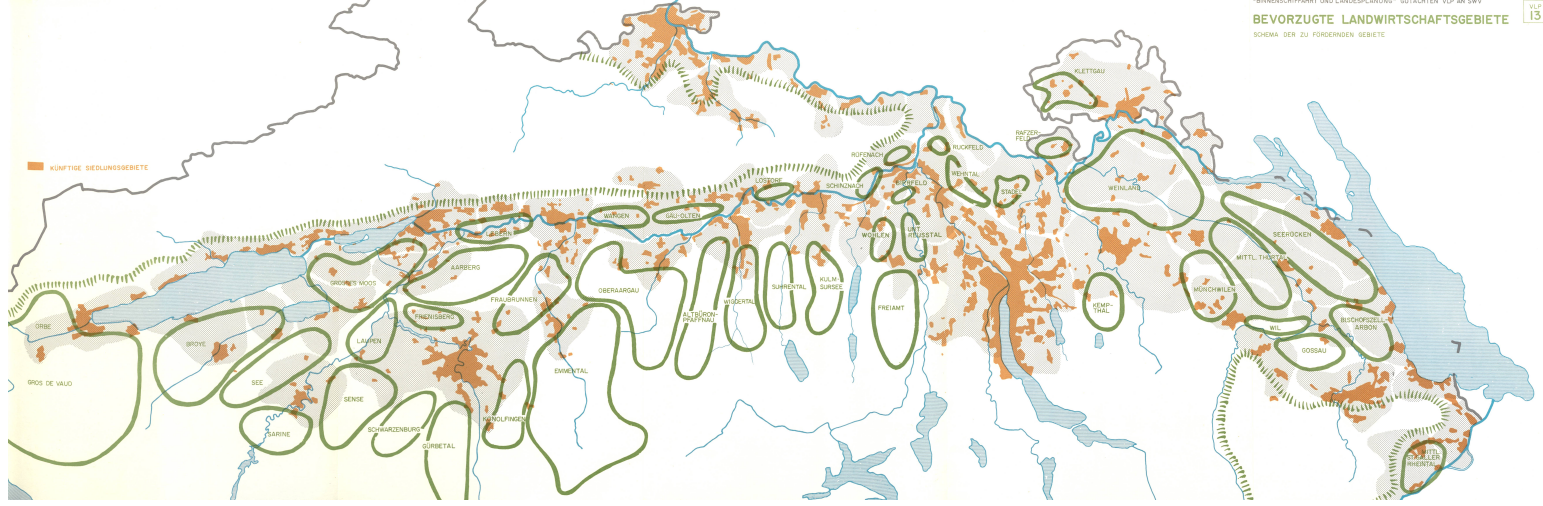
ENWOHNER PRO HEKTARE



BERUFSTÄTIGE IN
SEKTOR III (DIENSTLEISTUNGEN)
SEKTOR I (LANDWIRTSCHAFT)
SEKTOR II (INDUSTRIE)
ZEITRAUM T
REGION

ERWERBSSTRUKTUR 1941/1950/1960/T
ANTEILE DER BERUFSTÄTIGEN IN DEN DREI WIRTSCHAFTSSEKTOREN





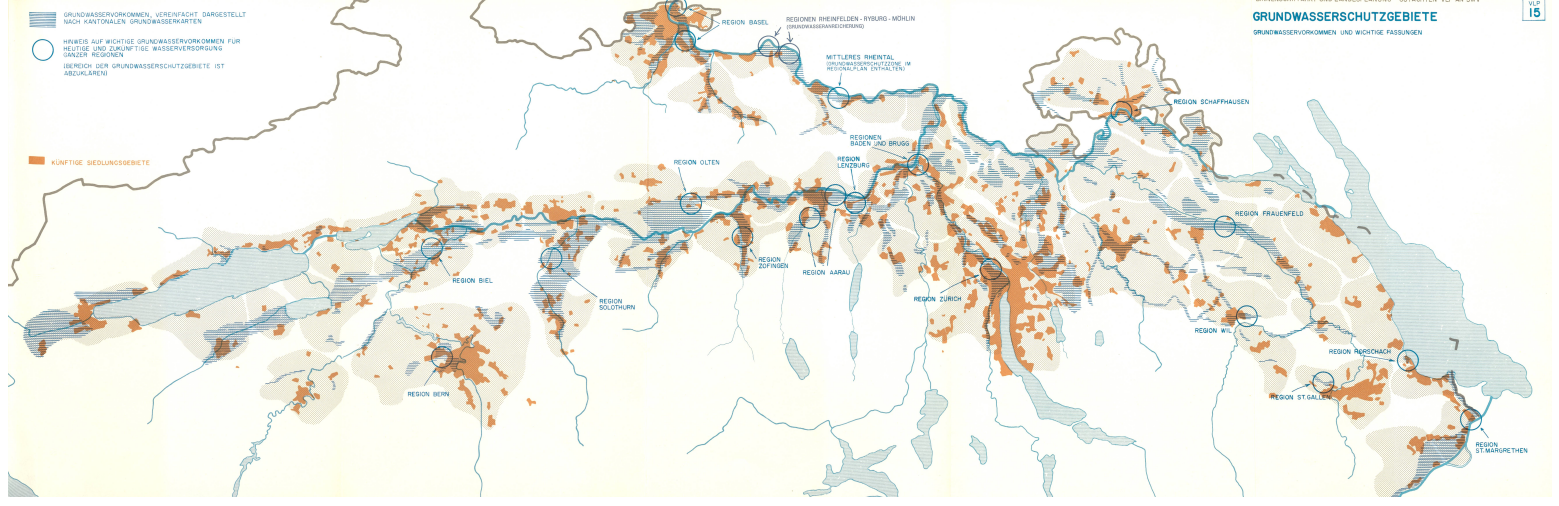
GRUNDWASSERSCHUTZGEBIETE

GRUNDWASSERVORKOMMEN UND WICHTIGE FASSUNGEN

GRUNDWASSERVORKOMMEN, VEREINFACHT DARGESTELLT NACH KANTONALEN GRUNDWASSERKARTEN

HINWEIS AUF WICHTIGE GRUNDWASSERVORKOMMEN FÜR HEUTIGE UND ZUKUNFTIGE WASSERVERSORGUNG (BEREICH DER GRUNDWASSERSCHUTZGEBIETE IST BEZEICHNET)

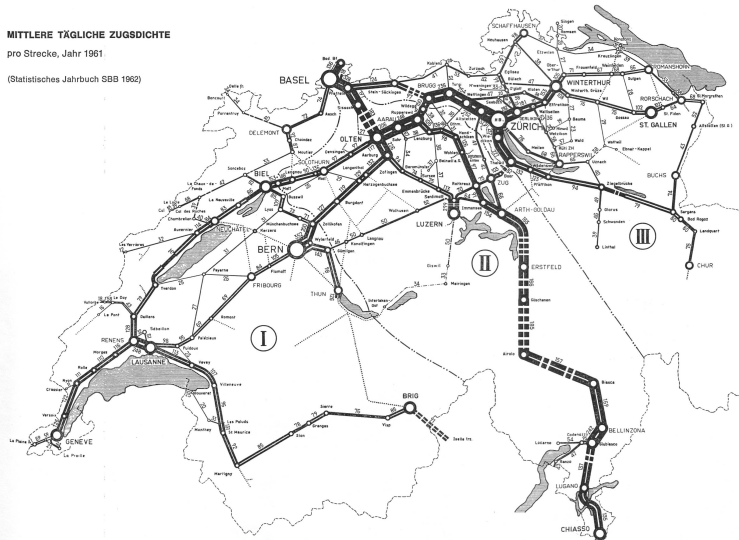
KUNFTIGE SIEDLUNGSGEBIETE



MITTLERE TÄGLICHE ZUGDICHTHE

pro Strecke, Jahr 1961

(Statistisches Jahrbuch SBB 1962)



Légende:
 25 = Nombre moyen des trains par jour
 L'épaisseur des traits correspond à la charge des lignes

Legende:
 25 = Mittlere Anzahl Züge pro Tag
 Die Dicke der Striche entspricht der Belastung der Linien

Vois normale CFF:
 Simple voie
 Double voie
 Tunnel

SBB - Normalspur:
 Einspur
 Doppelspur
 Tunnel

Vois étroite CFF:
 Chemins de fer privés
 à voie normale
 Arrondissement
 Limite d'arrondissement

SBB - Schmalspur:
 Normalspur-
 Privatbahnen
 Kreis
 Kreisgrenze

PLÄNE SBB

Die hier gezeigten Verkehrskarten der Schweizerischen Bundesbahnen zeigen sehr deutlich, dass die Hauptbelastung der Bahnliesen auf den Nord-Süd-Transitverkehr (Basel-Gothard-Chiasso) und auf die Richtung Genf-Juraseen-Otten bzw. Bern-Otten-Zürich-Winterthur entfallen.

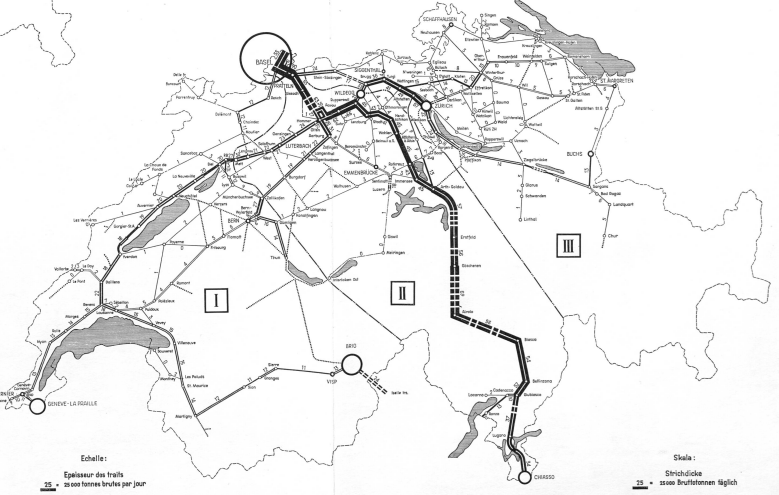
Die in diesem Bericht untersuchten Wasserstrassen des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee und der Aare von der Aaremündung bis Yverdon könnten die Südwest-Nordoststochade spürbar entlasten.

Gemäss «Statistisches Vademecum der SBB» betrug der Gütertransport für den Binnenverkehr 8,9 Mio t im Jahre 1963; bereits heute beträgt gemäss Angaben vom 9. Juli 1964 des Vereins Schweizerischer Bagger- und Motorschiffahrtsleiter der Binnenverkehr per Schiff auf den Schweizerseen rund 6 Mio t im Jahr, was verglichen mit dem Binnenverkehr der SBB als sehr beachtliche Menge bezeichnet werden kann und im allgemeinen unbekannt sein dürfte.

MITTLERE TÄGLICHE GÜTERZUGBELASTUNG

pro Strecke in Tausend Bruttotonnen, Jahr 1962

(Statistisches Jahrbuch SBB 1963)



Echelle:
 Epaisseur des traits
 25 = 25000 tonnes brutes par jour

Skala:
 Strichdicke
 25 = 25000 Bruttotonnen täglich

Legende:
 O Gares dont le poids des expéditions et des arrivages dépasse 500000 par an
 O 1000 tonnes nettes
 O autres gares et stations

Legende:
 O Bahnhöfe mit über 500 000 t Versand- und Empfangsgewicht pro Jahr
 O 1 Mio Nettotonnen
 O übrige Bahnhöfe und Stationen

Vois normale CFF:
 Simple voie
 Double voie
 Tunnel

SBB - Normalspur:
 Einspur
 Doppelspur
 Tunnel

Vois étroite CFF:
 Chemins de fer privés
 à voie normale
 Arrondissement
 Limite d'arrondissement

SBB - Schmalspur:
 Normalspur-
 Privatbahnen
 Kreis
 Kreisgrenze

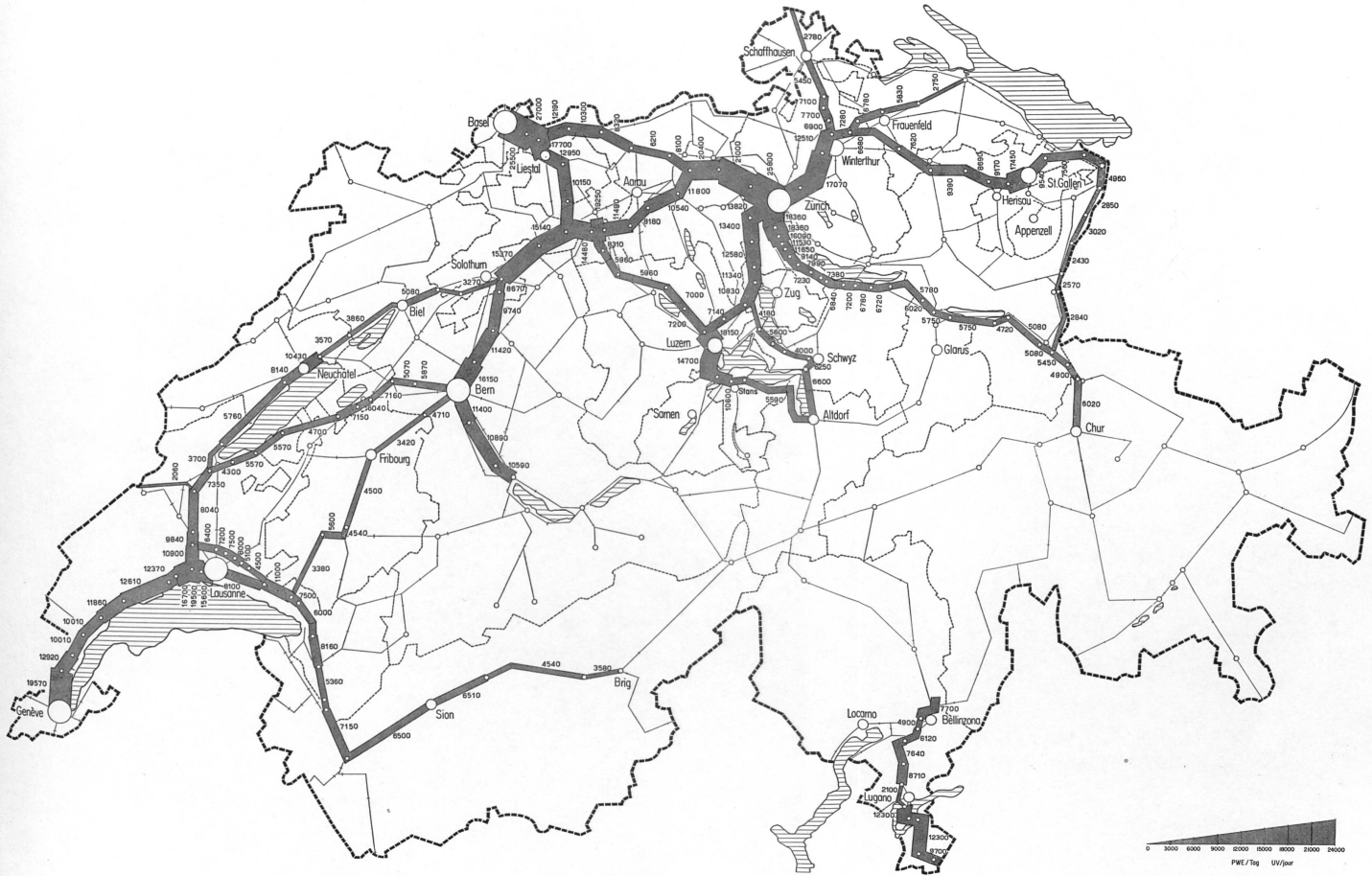
VERKEHRSBELASTUNG DER NATIONALSTRASSEN, OHNE ALPENÜBERGÄNGE

Durchschnittlicher Tagesverkehr in Personenwagen-Einheiten

Prognose für das Jahr 1980 der Kommission des Eidg. Departementes des Innern für die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes.

Diese Karte aus dem Jahr 1958 ist heute nach Mitteilung des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau überholt, da die Zunahme der Motorisierung viel rascher vor sich gegangen ist, als die Planungskommission seinerzeit angenommen hat; sie erreicht 1964 schon ungefähr den für 1980 vorgesehenen Stand, so dass die Belastungskarte wenigstens in der Grössenordnung dem heutigen Zustand entsprechen dürfte, wenn das Nationalstrassennetz bereits vorhanden wäre! Für 1980 wird die Verkehrsbelastung nach heutiger Schätzung etwa 2,4 mal grösser sein

Diese Strassenbelastungskarte lässt noch augenfälliger als die Belastungskarten der SBB erkennen, wie sehr die Nationalstrassen durch den Personenverkehr der Rochadelinie Genfersee–Bodensee belastet sein werden und wie zweckmässig daher eine Entlastung im Güterverkehr durch die Binnenschiffahrtsstrassen auf Aare und Hochrhein sein würde.





KOHLEN-EINFUHREN 1963

Aus den beiden Darstellungen geht die grosse Bedeutung von Basel als Einfuhrstation und die Bedeutung der per Schiff ankommenden Mengen (Ziffer 1) deutlich hervor (Ziffer 2 die per Bahn ankommenden Mengen). Die übrigen Pfeile kennzeichnen die andern Einfuhrorte mit Bahntransport; beim Oeltransport gelangen nun die für die Raffineries du Rhône bestimmten Rohölmengen per Pipeline via Grosser St. Bernhard in die Schweiz.

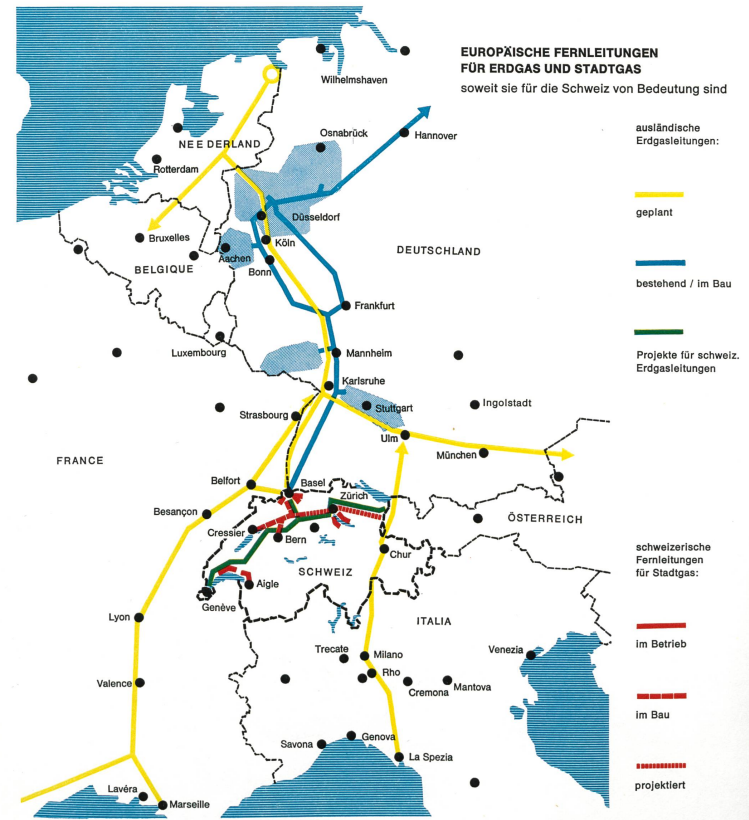
(Die Unterlagen für die vier Darstellungen sind uns freundlicherweise vom Gas- und Wasserwerk Basel zur Verfügung gestellt worden)

EINFUHREN FLÜSSIGER BRENN- UND TREIBSTOFFE 1963











EUROPÄISCHE ROHÖL-PIPELINES soweit sie für die Schweiz von Bedeutung sind

- im Betrieb
- - - im Bau
- projektiert



EUROPÄISCHE FERNLEITUNGEN FÜR ERDGAS UND STADTGAS soweit sie für die Schweiz von Bedeutung sind

- ausländische Erdgasleitungen:
 - geplant
 - bestehend / im Bau
 - Projekte für schweiz. Erdgasleitungen
-
- schweizerische Fernleitungen für Stadtgas:
 - im Betrieb
 - - - im Bau
 - projektiert

-  Schifffahrtstrecke im Falle Binnenschifffahrt
-  Hafenstandort in Erwägung
-  Hauptdurchgangslinien
-  Übrige Normalspurlinien
-  Wichtigere Schmalspurlinien
-  Rangierbahnhof
-  Gruppenbahnhof des Stückgutverkehrs
-  Schnellbahnhof

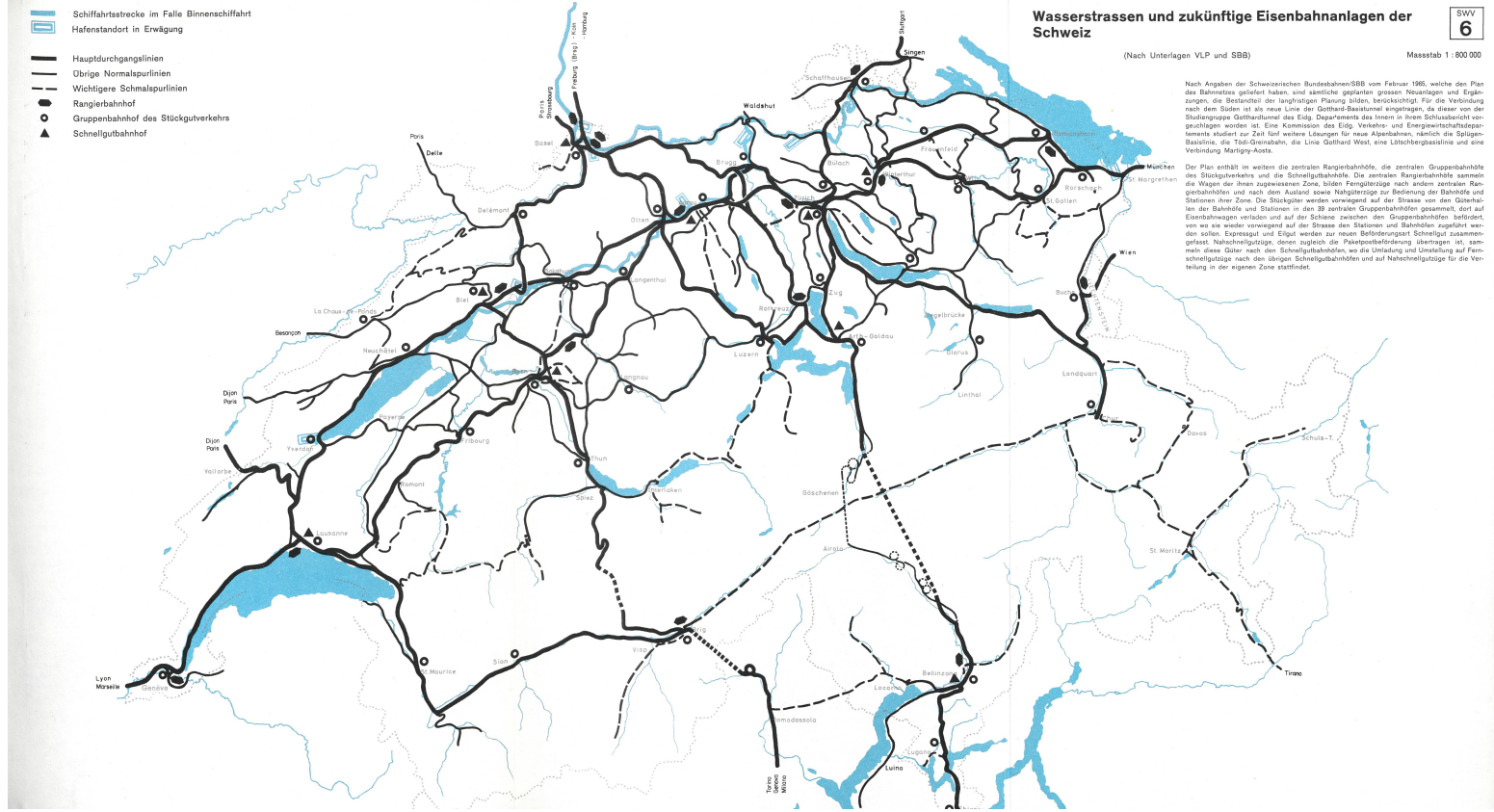
Wasserstrassen und zukünftige Eisenbahnanlagen der Schweiz

(Nach Unterlagen VLP und SBB)

Massstab 1:800 000

Nach Angaben der Schweizerischen Bundesbahnen/SBB vom Februar 1965, welche den Plan des Bahnetzes geliefert haben, sind sämtliche geplanten Neuanlagen und Ergänzungen, die Bestandteil der langfristigen Planung bilden, berücksichtigt. Für die Verbindung nach dem Süden ist als neue Linie der Gotthard-Basistunnel entworfen, da dieser von der Studiengruppe Gotthardtunnel des Eidg. Departements des Innern in ihrem Schlussbericht vorge schlagen worden ist. Eine Kommission des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements studiert zur Zeit fünf weitere Lösungen für neue Alpenbahnen, nämlich die Sprinzen-Basistune, die Tölz-Genèvebahn, die Linie Gotthard West, eine Lötschbergbasistune und eine Verbindung Martigny-Aosta.

Der Plan enthält in weitem die zentralen Rangierbahnhöfe, die zentralen Gruppenbahnhöfe des Stückgutverkehrs und die Schnellbahnhöfe. Die zentralen Rangierbahnhöfe sammeln die Wagen der ihnen zugewiesenen Zone, bilden Fernzüge nach anderen zentralen Rangierbahnhöfen und nach dem Ausland sowie Nahzüge zur Bedienung der Bahnhöfe und Stationen ihrer Zone. Die Stückgüter werden vorwiegend auf der Strasse von den Güterhaltern der Bahnhöfe und Stationen in den 30 zentralen Gruppenbahnhöfen gesammelt, dort auf Eisenbahnwagen verladen und auf der Schiene zwischen den Gruppenbahnhöfen befördert, von wo sie wieder vorwiegend auf der Strasse den Stationen und Bahnhöfen zugeführt werden sollen. Exportgut und Export werden zur neuen Beförderungsort Schnellgut zusammengefasst. Nahbahngüter, denen zugleich die Paketbeförderung übertragen ist, sammeln diese Güter nach den Schnellgutbahnhöfen, wo die Umladung und Umstellung auf Fernschienezüge nach den übrigen Schnellgutbahnhöfen und auf Nahschienezüge für die Verteilung in der eigenen Zone stattfindet.



Schiffahrtsstrecke im Falle Binnenschifffahrt
 Hafenstandort in Erwägung

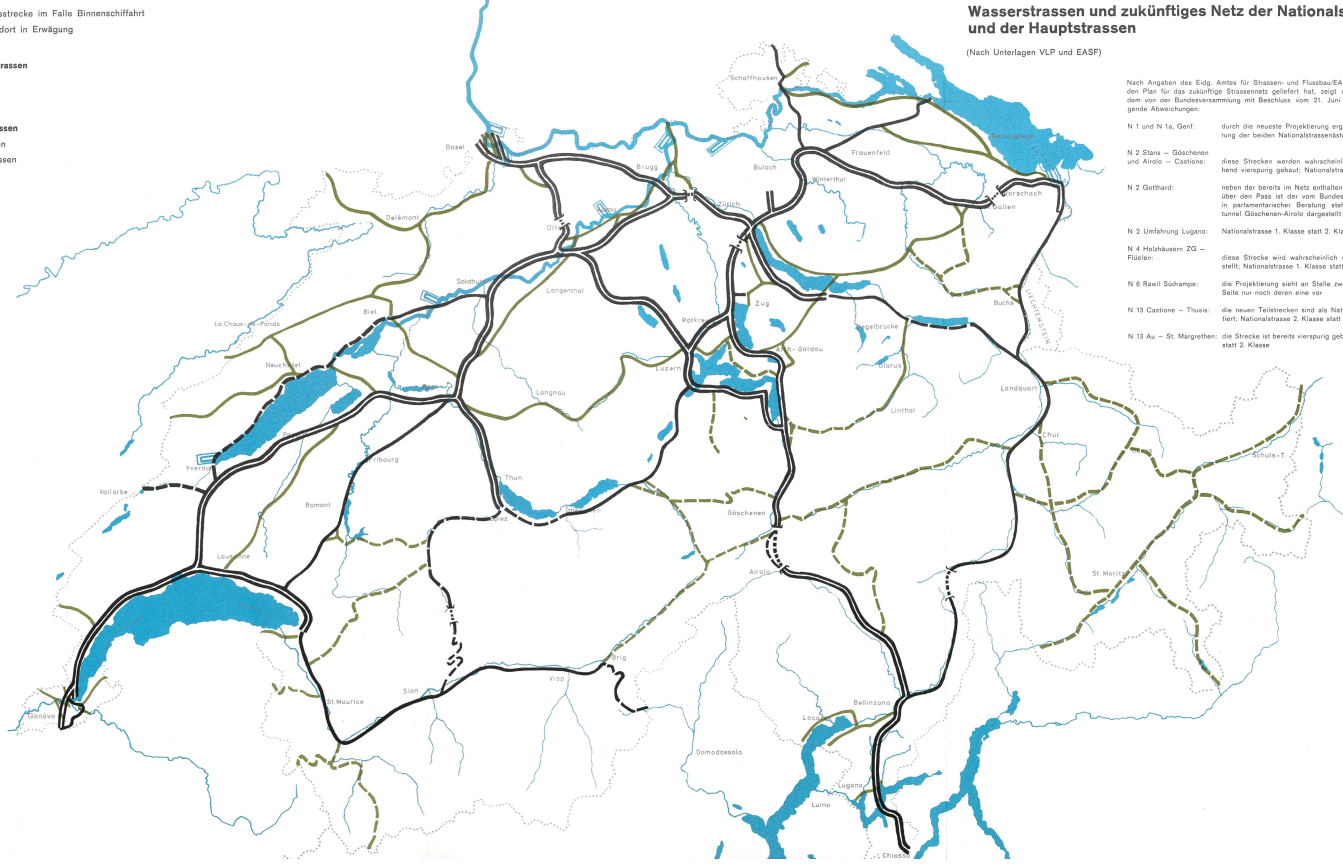
- Nationalstrassen**
- 1. Klasse
 - 2. Klasse
 - 3. Klasse
- Hauptstrassen**
- Talstrassen**
- Alpenstrassen**

Wasserstrassen und zukünftiges Netz der Nationalstrassen und der Hauptstrassen

(Nach Unterlagen VLP und EASF)

Massstab 1:800 000

- Nach Angaben des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau/EASF vom Januar 1965, welches den Plan für das zukünftige Strassennetz geliefert hat, zeigt diese Darstellung gegenüber dem von der Bundesversammlung mit Beschluss vom 21. Juni 1960 festgelegten Netz folgende Abweichungen:
- N 1 und N 1a, Genf: durch die neueste Projektierung ergibt sich eine veränderte Führung der beiden Nationalstrassen
 - N 2 Stars – Göschenen und Airolo – Castione: diese Strecken werden wahrscheinlich von Anfang an durchgehend vierspurig gebaut; Nationalstrasse 1. Klasse statt 2. Klasse
 - N 2 Gotthard: neben der bereits im Netz enthaltenen offenen Führung 3. Klasse über den Pass ist der vom Bundesrat vorgeschlagene und 1965 in parlamentarischer Beratung stehende zweispurige Strassentunnel Göschenen-Airolo dargestellt
 - N 2 Umfahrung Lugano: Nationalstrasse 1. Klasse statt 2. Klasse
 - N 4 Holzäckeren ZG – Fluelen: diese Strecke wird wahrscheinlich von Anfang an vierspurig errichtet; Nationalstrasse 1. Klasse statt 2. Klasse
 - N 6 Rawil Südrampe: die Projektierung sieht an Stelle zweier Rampen auf der Walliser Seite nur noch deren eine vor
 - N 13 Castione – Thuis: die neuen Teilstrecken sind als Nationalstrasse 2. Klasse projektiert; Nationalstrasse 2. Klasse statt 3. Klasse
 - N 13 Au – St. Margrethen: die Strecke ist bereits vierspurig gebaut; Nationalstrasse 1. Klasse statt 2. Klasse



Schiffahrtsstrecke im Falle Binnenschifffahrt
Hafenstandort in Erwägung

- Oelleitung (Pipeline)
- - - - - Oelleitung, projektiert
- ▲ Raffinerie in Betrieb
- △ Raffinerie – Standort in Erwägung
- Thermische Zentrale in Betrieb
- Thermische Zentrale – Standort in Erwägung
- Stadtgas, bestehende Leitungen
- - - - - Stadtgas, projektierte und geplante Leitungen (Verbund)
- Gaswerke
- Erdgas

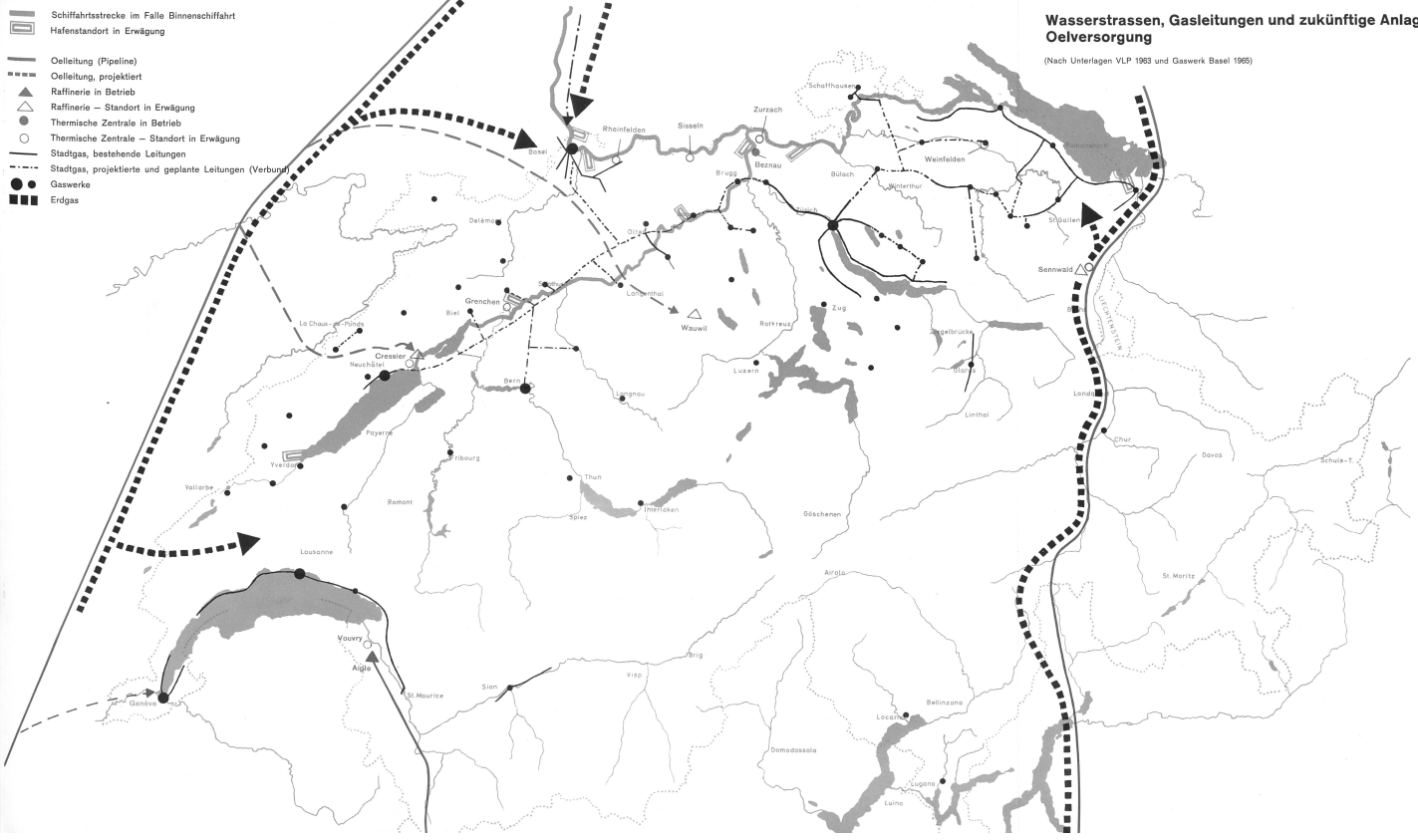
Wasserstrassen, Gasleitungen und zukünftige Anlagen der Oelversorgung

(Nach Unterlagen VLP 1965 und Gaswerk Basel 1965)

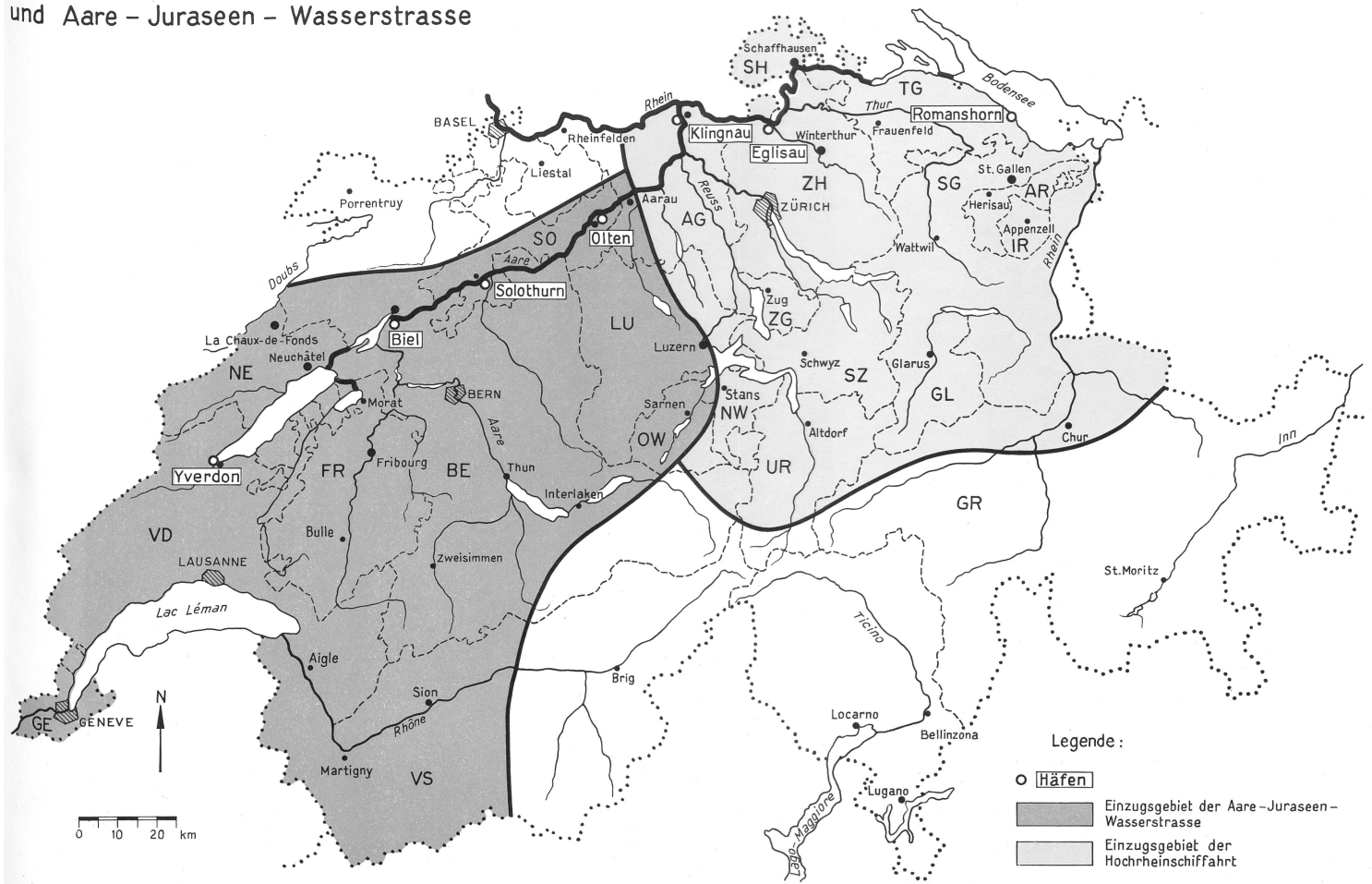
SWV

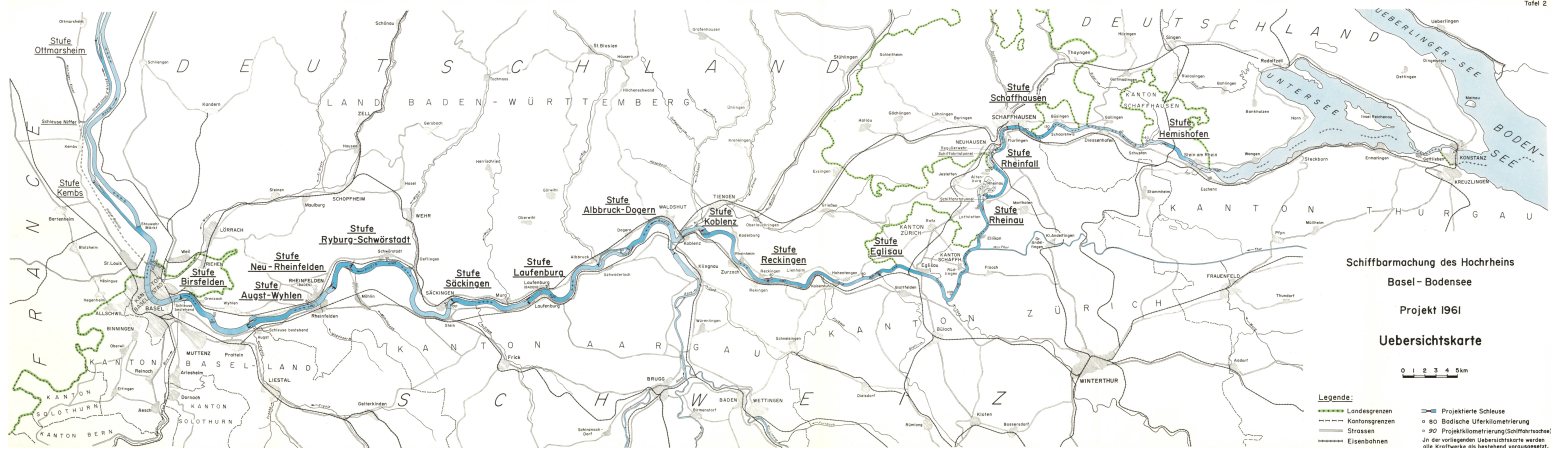
8

Maßstab 1 : 800 000



Einzugsgebiete der Hochrhein –
und Aare – Juraseen – Wasserstrasse

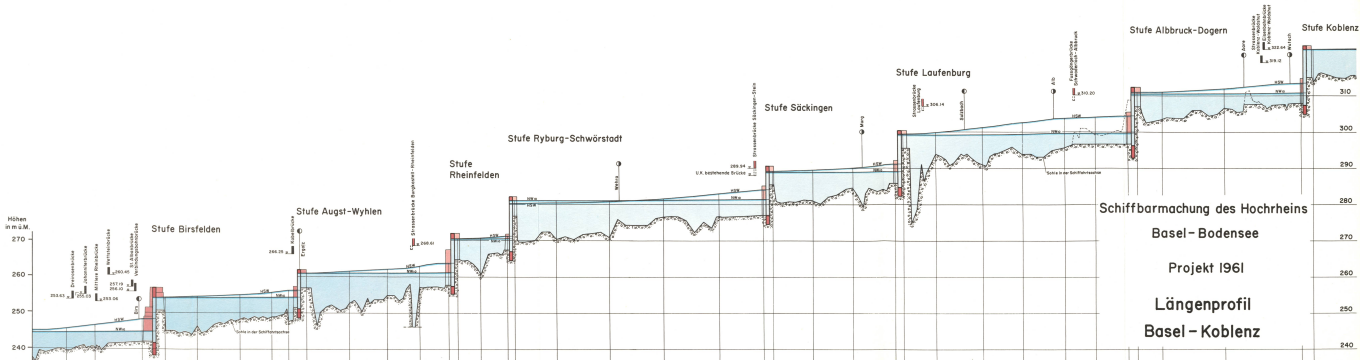




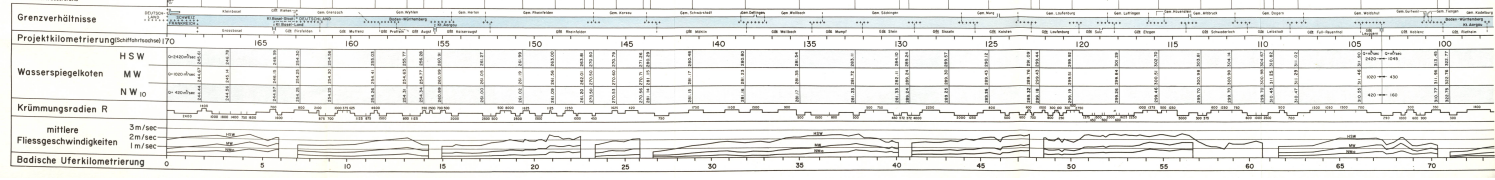
Höhen
 in d.M.
 270
 260
 250
 240

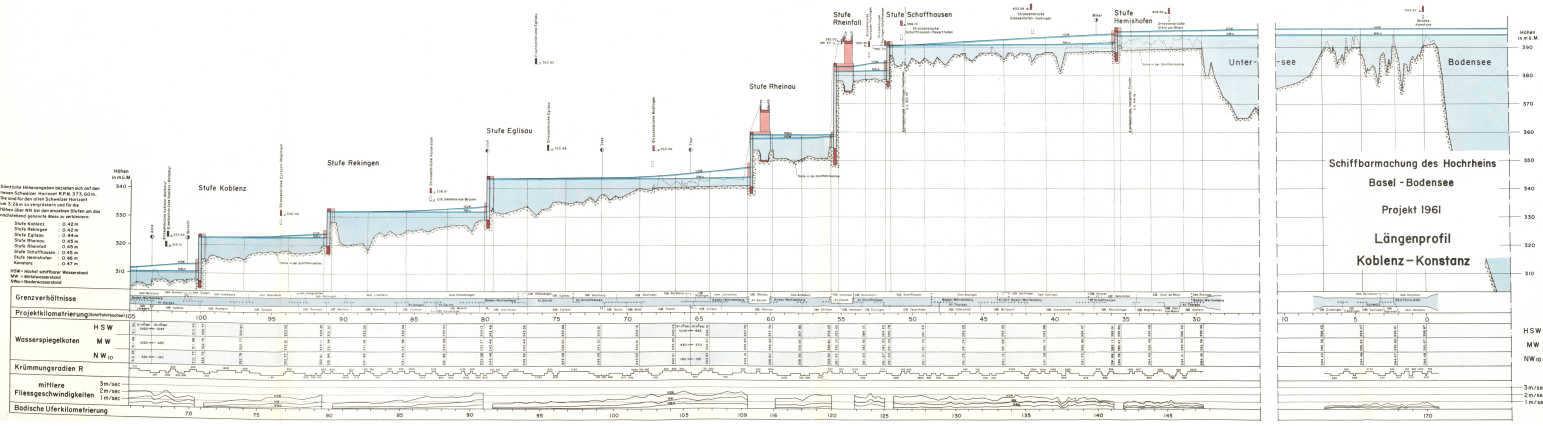
Sämtliche Höhenangaben beziehen sich auf den
 neuen Schweizer Horizont N.P.N. 373, 00m.
 Sie sind für den Höhen-Schnittverlauf ermittelt
 um 2,25 m zu erhöhen und für die
 Höhen über NN bei den einzelnen Stufen um den
 noch fehlenden gesamten Masse zu verkleinern:
 Stufe Birsfelden : 0,35 m
 Stufe Augst-Wyhlen : 0,40 m
 Stufe Rheinfelden : 0,41 m
 Stufe Ryburg-Schwörstadt : 0,41 m
 Stufe Säckingen : 0,41 m
 Stufe Laufenburg : 0,42 m
 Stufe Albrück-Dogern : 0,42 m
 Stufe Koblenz : 0,42 m

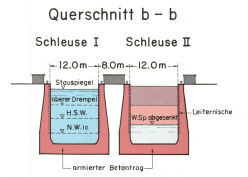
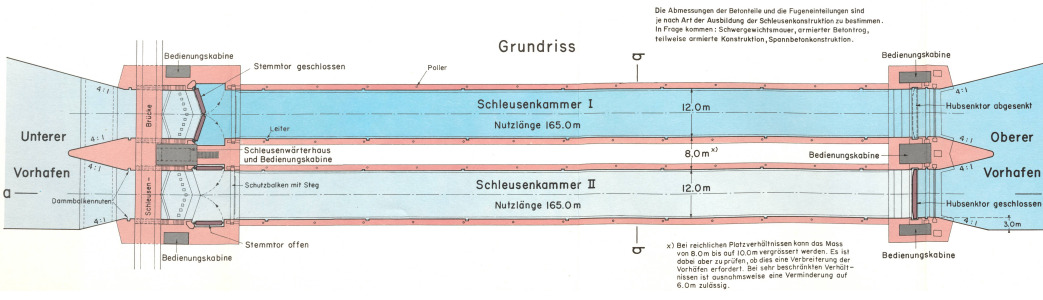
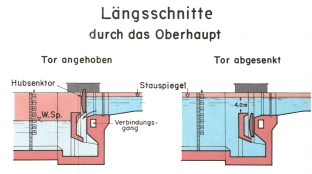
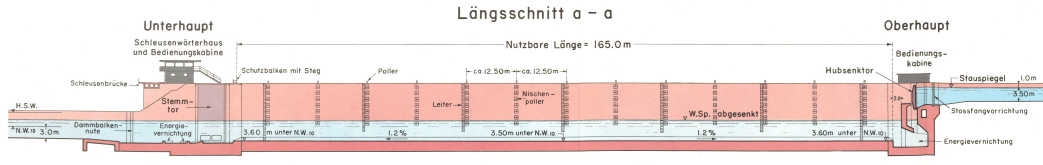
Höhe mittlere wasserführende Wasserstand
 MW = Mittelwasserstand
 MW = Mittelwasserstand
 MW = Mittelwasserstand



Schiffbarmachung des Hochrheins
 Basel - Bodensee
 Projekt 1961
 Längsprofil
 Basel - Koblenz

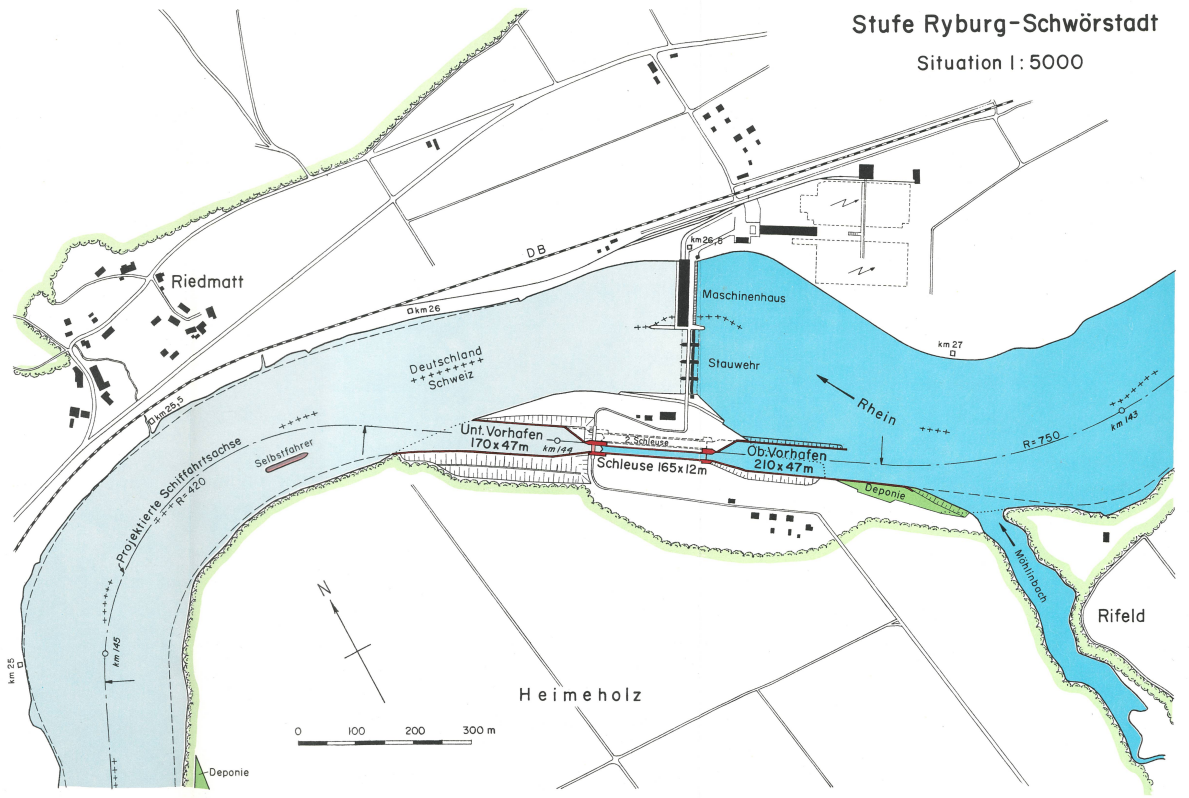


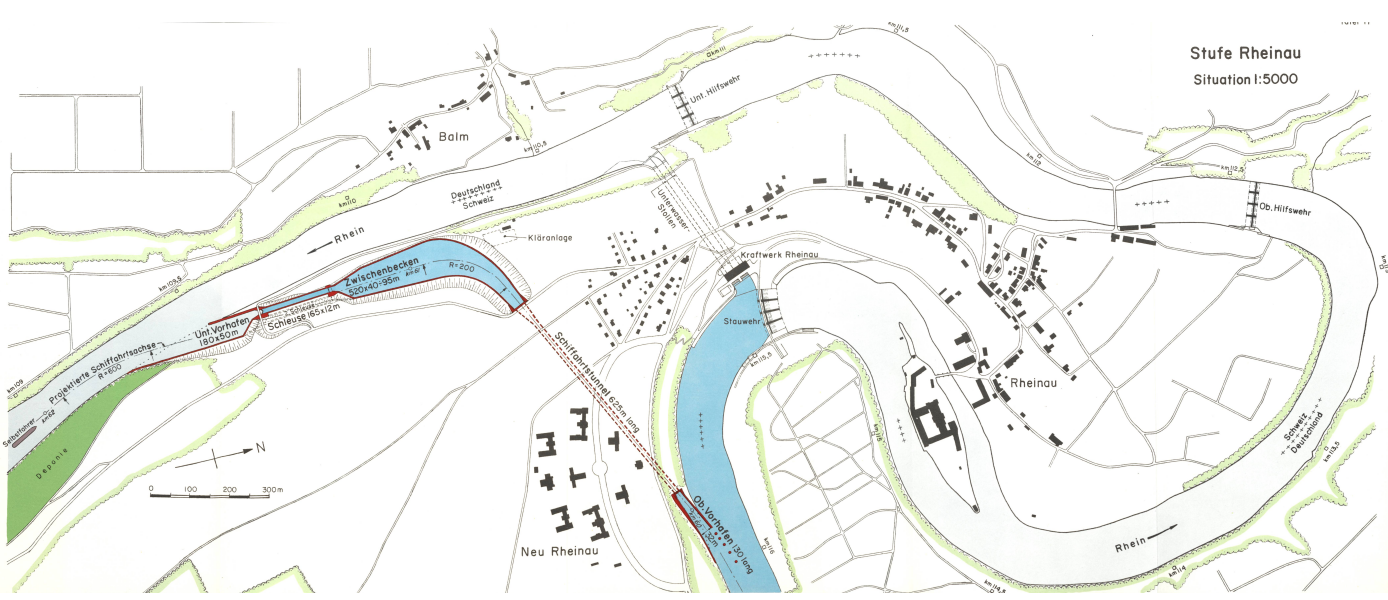


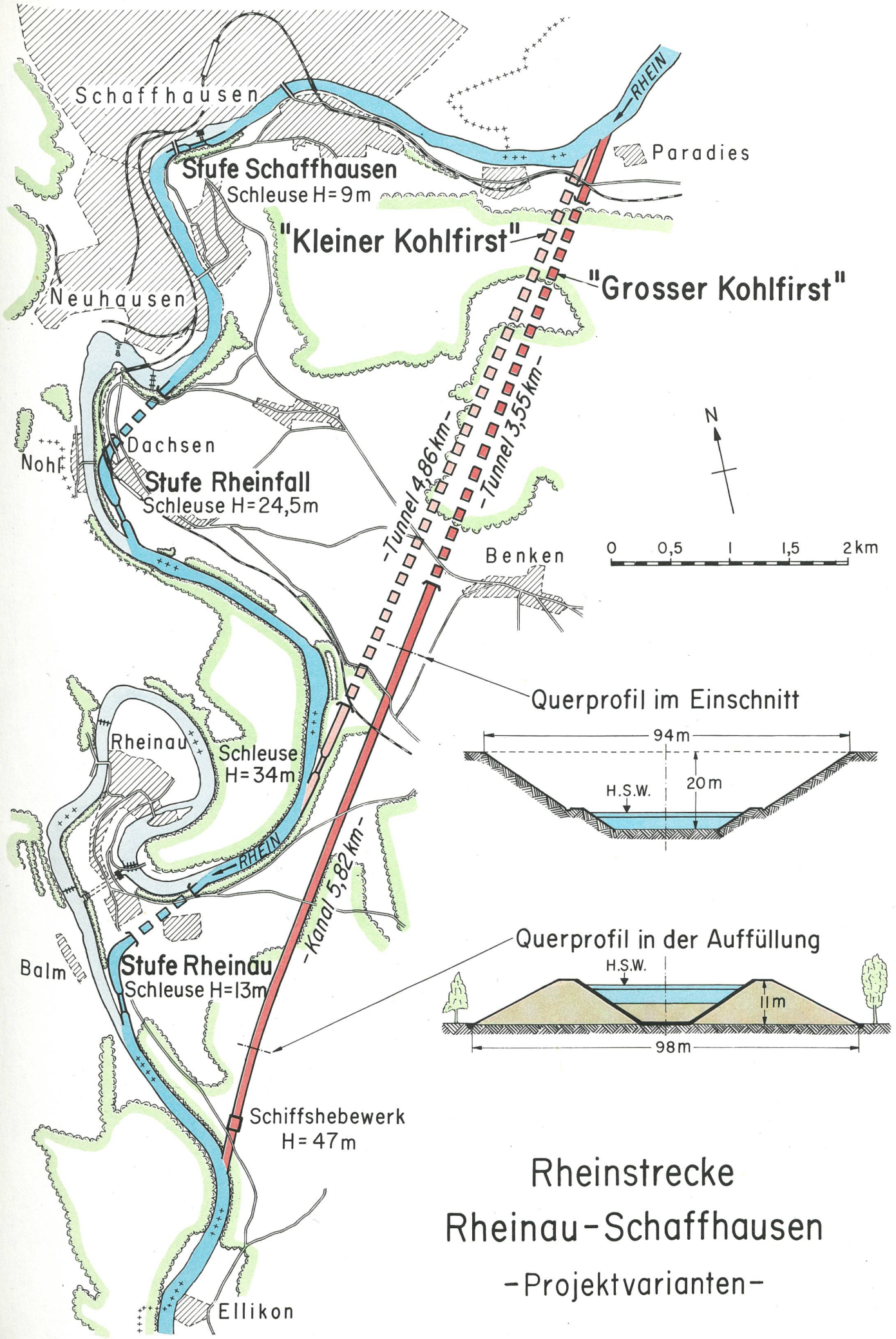


Stufe Ryburg-Schwörstadt

Situation I : 5000

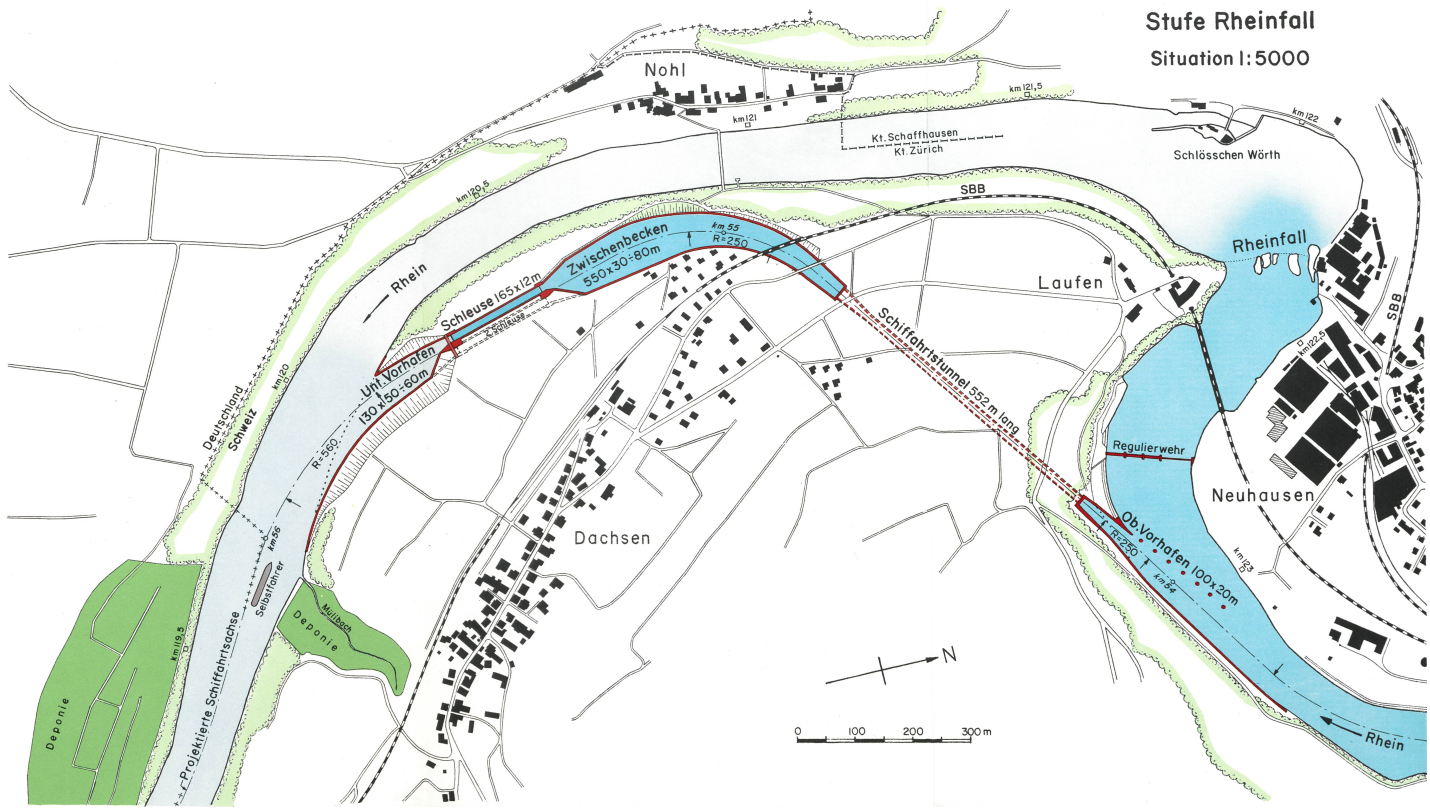


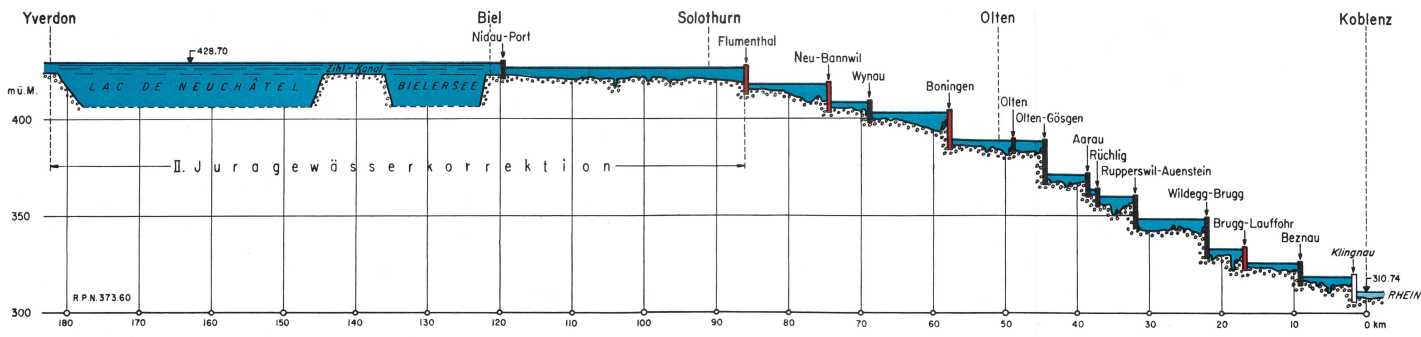




Rheinstrecke
Rheinau-Schaffhausen
-Projektvarianten-

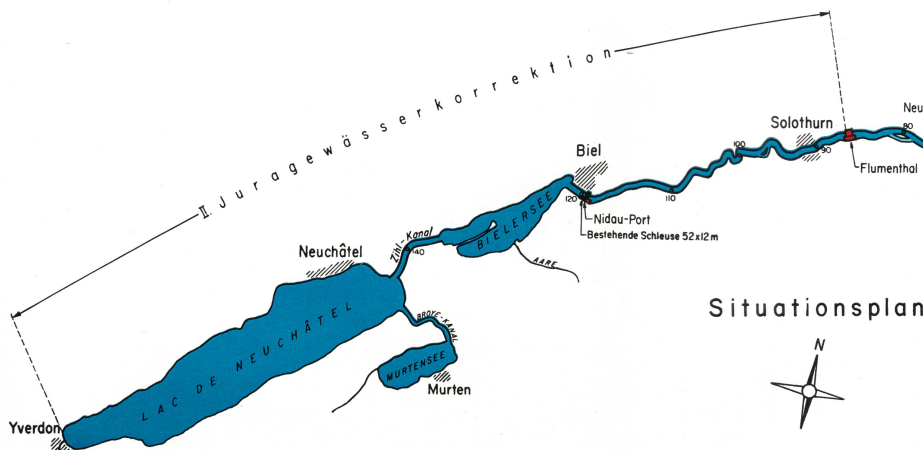
Stufe Rheinfall
Situation 1:5000





Längenprofil

Wasserstrasse Aare-Juraseen



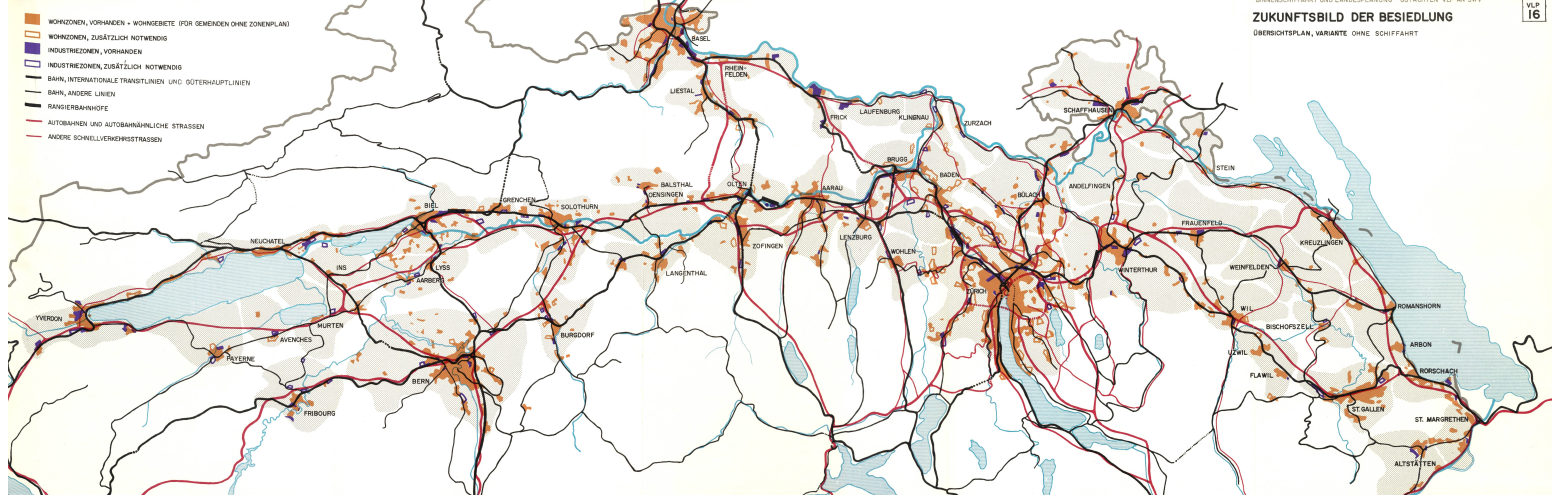
Situationsplan

Legende:

Bestehend	Projekt

Bern, den 11. Nov. 1963 / Plan Nr. 29 420

Eidg. Amt für Wasserwirtschaft



- WONNZONEN, VORHANDEN = WOHNGEBIETE (FÜR GEMEINDEN OHNE ZONENPLAN)
- WONNZONEN, ZUSÄTZLICH NOTWENDIG
- INDUSTRIEZONEN, VORHANDEN
- INDUSTRIEZONEN, ZUSÄTZLICH NOTWENDIG
- BAHN, INTERNATIONALE TRANSLINIEN UND GÜTERHAUPTLINIEN
- BAHN, ANDERE LINIEN
- RAHNERBAHNHÖFE
- AUTOBANEN UND AUTOBAHNÄHNLICHE STRASSEN
- ANDERE SCHNELLVERKEHRSTRASSEN
- FLUSS MIT VORGESCHLAGENEM HAFEN

