

Schweizerische Schiffahrts-Fragen

Autor(en): **Jegher, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66089>

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.

offen ausgebaggerte Caisson fertig abgesenkt. Die Oberkante entspricht ungefähr dem Meeresspiegel. Darauf werden nun die beiden granitverkleideten Fundamente für die Stiele des Pylons aufgebaut. Im Hintergrund Wohnhäuser in Brooklyn.

Pylon Seite Staten Island (Bilder 3 und 4). Die Stahlkonstruktion für diesen Pylon begann anfangs Oktober 1961. Die einzelnen in der Werkstatt zusammengenieteten Schüsse werden mit der Bahn nach New York befördert und mit einer Fähre zur Baustelle gefahren. Die Baustellenverbindungen erfolgen mit hochwertigen Schrauben, welche in Holzfässern massenhaft zur Verwendung bereitstehen. Auf der mittels Zugstangen in das Betonfundament verankerten, rd. 15 cm dicken Fundamentplatte wird der zellenartige Pylon aufgebaut.

Urs Widmer, dipl. Ing., Winterthur

Schweizerische Schiffsfragen DK 656.62

Im soeben erschienenen 41. Jahresbericht der *Sektion Ostschweiz des Schweiz. Rhone-Rheinschiffahrts-Verbandes* gibt deren Präsident, Ing. W. Groebli, einen willkommenen Ueberblick über den Stand der Schiffsbedingungen und die Probleme, deren Lösung in erster Linie angepackt werden muss. Wir erwähnen daraus, dass sich als Ausbaunorm der 1350-t-Kahn durchgesetzt hat. Dank der vollendeten Vertiefung der Schleuse Nidau und der Bewilligung aller Kredite für die zweite Juragewässerkorrektur steht man vor der Bereitstellung der 100 km langen Strecke Solothurn—Yverdon für die Schifffahrt. Nachteilig für die transhelvetischen Bestrebungen ist andererseits die Tatsache, dass in Frankreich die Verbindungen Mosel—Nancy—Saône und Rhein—Belfort—Saône im Vordergrund des Interesses stehen, zu Ungunsten des Ausbaues Lyon—Genf.

Das von durchdringender Ueberzeugung erfüllte Referat «Hochrheinschiffahrt, Voraussetzung für den Transhelvetischen Kanal», das Dr. H. Wanner, Direktor der Reederei Lloyd AG. in Basel, ebenfalls an der Hauptversammlung vom 31. Mai 1961 in Zürich hielt, sei unsern Lesern zur Lektüre empfohlen im Hinblick auf die vor der Hochrheinschiffahrt warnenden Töne, die Prof. H. Zbinden hier (1961, H. 13, S. 199, Fussnote 5) angeschlagen hat. Wanners mit Zahlenunterlagen gut versehene Ausführungen (auch erhältlich als Verbandsschrift Nr. 59 des Nordostschweiz. Verbandes, Sankt Gallen, Poststrasse 18) betreffen vor allem die wirtschaftliche Seite des Problems und das Verhältnis der Schiffsfragen

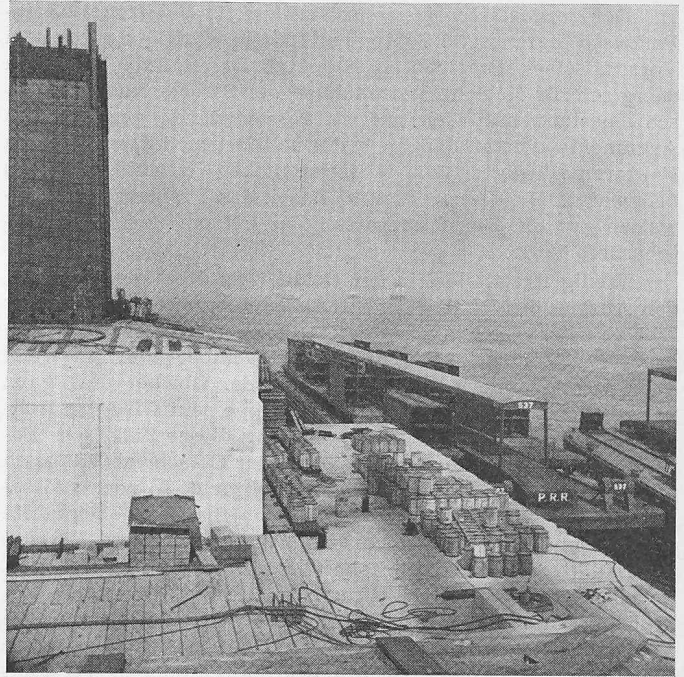


Bild 3. Pylon Seite Staten Island

aufwendungen zu jenen für den Schienenweg, über das meist falsche Vorstellungen herrschen: auch gesamtwirtschaftlich empfiehlt sich der Ausbau der Wasserstrasse. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Gewässerverschmutzung endlich werden durch die Schifffahrt in so geringem Mass vergrössert, dass man besser die heute schon bestehenden Schäden auf diesen beiden Gebieten beheben würde, statt sie als Gründe gegen die Schifffahrt anzuführen.

Die Sektion Ostschweiz hat dieses Jahr ihre Vereinsgeschichte in Form einer Broschüre von 28 Seiten Umfang herausgegeben, deren Manuskript vom verstorbenen Dr. J. Frei, Aktuar 1929 bis 1960, stammt. Sie gibt aber mehr als der Titel vermuten lässt, nämlich zugleich einen Ueberblick über die Entwicklung der schweizerischen Schiffsbestrebungen von 1917 bis 1960, verknüpft mit den handelnden Personen, über deren Tätigkeit und deren Publikationen sorgfältig erstellte Register geboten werden.

*

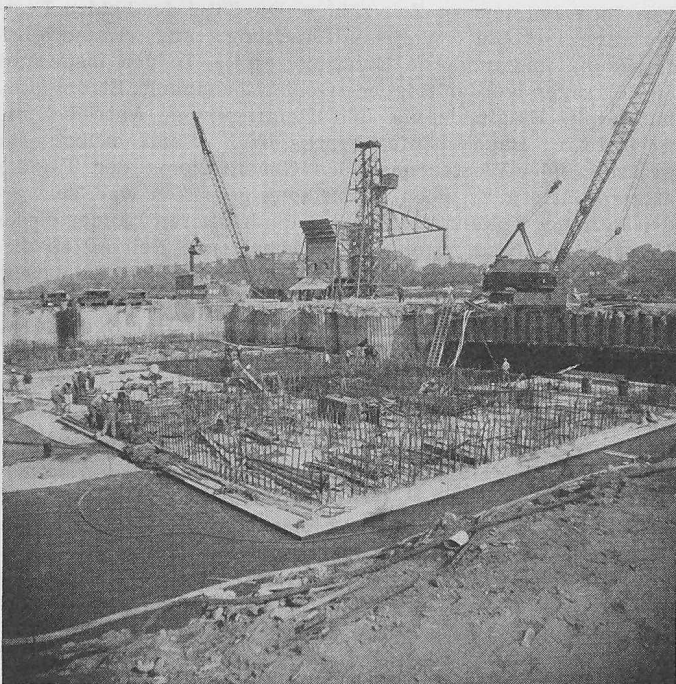


Bild 2. Fundament Brooklyn-Pylon

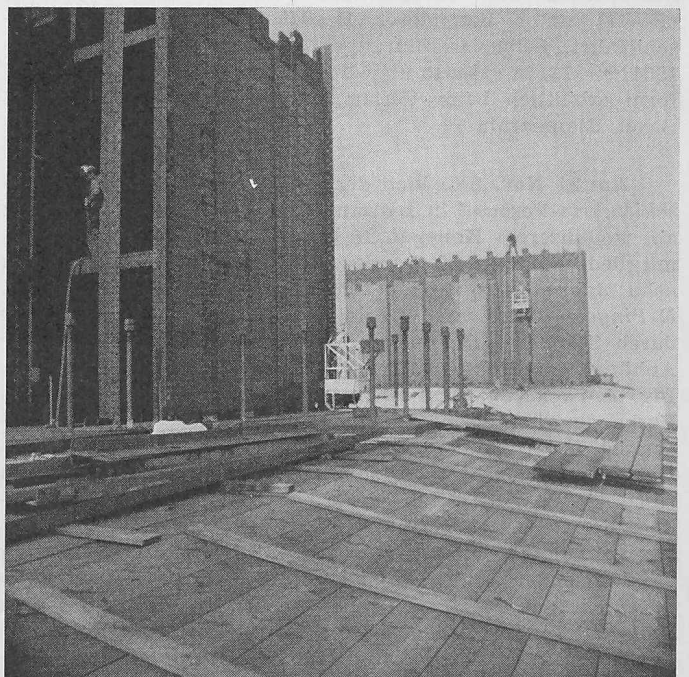


Bild 4. Pylon Seite Staten Island

Der Nordostschweizerische Verband für Schifffahrt Rhein-Bodensee tagte am 30. September 1961 in Klingnau unter dem Vorsitz seines Präsidenten Nat.-Rat Dr. C. Eder, der sich energisch für die Schiffbarmachung der Strecke Basel-Bodensee einsetzte, natürlich auf die verschiedenen gegnerischen Argumente eintrat und auch die politischen, internationalen Faktoren würdigte. Vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus beleuchtete Dr. L. von Planta, Basel, das Problem. Wir verweisen auf die Berichterstattung in «Strom und See», Oktoberheft 1961.

Wenig Freude löst in der Ostschweiz der Vorschlag aus, den Ausbau des Rheins bis zur Aaremündung als vorläufiges Ziel zu setzen, der z. B. in der Resolution des Aargauischen Wasserwirtschaftsverbandes vom November 1961 — wenn auch verklausuliert — gemacht wurde. Obwohl dies ganz naturgemäss die zuerst erreichte Etappe sein wird, befürchtet man, es könnte bei der Erreichung dieses Ziels sein Bewenden haben und man sähe sich in der Ostschweiz für noch viel längere Zeit um den Anschluss gebracht. In noch grösserem Masse hemmend wirkt die in Schaffhausen beheimatete Opposition gegen den Hoahrheinausbau, die zuletzt an der kontradiktorischen Aussprache vor der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich vom 17. Jan. 1962 zum Ausdruck gekommen ist. Auf der andern Seite, zugunsten Ostschweiz, darf man die am 3. Februar 1961 in Eglisau erfolgte Gründung des Zürcher Hoahrhein-Komitee buchen. Es steht unter Führung von Kantonsrat A. Sigrist, Rafz, und man darf sich von ihm eine nutzbringende Tätigkeit versprechen. Es will die Kräfte im Kanton Zürich sammeln, die sich für das grosse Werk einsetzen.

Im Rahmen unseres «tour d'horizon» darf auch der Vortrag nicht übergangen werden, den Ing. E. Stambach am 28. Nov. 1961 vor dem Linth-Limmatverband hielt. Durch seine Schilderung des Neckar-Ausbaus und der Leistungen der dortigen Schifffahrt, die in besonders günstigem Verhältnis stehen zum Umfang der baulichen Aufwendungen, gab er ein lebendiges Bild von dem, was der Hoahrhein für die Schweiz werden könnte. «Wasser- und Energiewirtschaft» hat in Heft 12, 1961, zusammen mit einem Bericht von Ing. G. A. Tondury über das gleiche Thema, die Hauptpunkte des Vortrages festgehalten.

*

Am 10. Nov. 1961 hat in Basel die Basler Vereinigung für Schweizerische Schifffahrt ihre Generalversammlung durchgeführt (Jahresbericht siehe «Strom und See» 1961, Heft 10). Im Anschluss an die Geschäfte beleuchtete Präsident Dr. N. Jaquet in seiner gewohnt meisterhaften Weise die Verkehrspolitik der europäischen Wirtschafts-Gemeinschaft (EWG) unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt. Seine Ausführungen sind in «Strom und See» 1961, Nr. 11, in extenso abgedruckt und auch in Broschürenform erhältlich beim Verlag Schifffahrt und Weltverkehr, Basel, Blumenrain 12.

*

Am 24. Nov. 1961 hielt der Schweizerische Rhone-Rheinschifffahrts-Verband in Lausanne seine Generalversammlung ab, wo unserem Kollegen H. Blattner die verdiente Ehrenmitgliedschaft des Verbandes zugesprochen wurde. Nach zehn Jahren ausgezeichnete Geschäftsführung trat Ing. E. Pingeon, Genf, vom Präsidium zurück und wurde ersetzt durch Ständerat F. Fauquez, der sich als leidenschaftlicher Anhänger der Idee des Transhelvetischen Kanals bekannte. Ing. A. Vacheron, Genf, wird weiterhin das Sekretariat des Verbandes führen, obwohl nunmehr Lausanne Vorort geworden ist. Aus dem fesselnden Tätigkeitsbericht des zurücktretenden Präsidenten halten wir nur einige wenige Angaben fest: Die Stoss-Schifffahrt erbringt 50 % Ersparnis gegenüber der Schlepp-Schifffahrt und es muss ihr bei den künftigen Studien Rechnung getragen werden. Die Umarbeitung des Transhelvetischen Projekts vom 900-t-Kahn auf den 1350-t-Kahn hat das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft — dessen Tätigkeit Pingeon lobend hervorhob — bereits durchgeführt. Da die SBB an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, drängt sich die baldige Realisierung der Schifffahrts-Projekte noch mehr auf als bisher. Auf Grund der

Empfehlung der interministeriellen OECE-Kommission «Boulloche» müsste auf eine Schifffahrts-Verbindung zwischen den Flussgebieten der Rhone und des Rheins auf französischem Boden verzichtet werden, was dem Transhelvetischen Projekt neuen Auftrieb geben kann. Dessen politische Beratung wird vom Verband mit aller Sorgfalt begleitet. Auf dem technischen Gebiet wird die Bildung einer interkantonalen Kommission erwogen, welche nach dem Muster der Kommission für die zweite Jura-Gewässer-Korrektion funktionieren könnte. — Die Generalversammlung war gekrönt durch einen Empfang, den der Staatsrat im Park Mon Repos offerierte, wobei die gute Kameradschaft innerhalb des Verbandes in sympathischer Weise zur Geltung kam.

*

Als Schlusspunkt unserer Jahresübersicht sei vermerkt, dass am 11. Dez. 1961 der erste Schubverband in Basel eintraf: das Schubboot «Stoos» mit zwei Leichtern (zwei weitere werden folgen). Die «Stoos» ist 35,5 m lang, 10,5 m breit und wird von zwei Dieselmotoren von je 1200 PS angetrieben; die Leichter sind je 72 m lang, 11 m breit und fassen je 1700 t. Zur Erleichterung des Manövrierens verfügen sie über Bugpropeller. Dem initiativen Reeder, nämlich der BRAG Tankschifffahrt AG., wurde das verdiente Lob gespendet. Auch über die Schubschifffahrt hat die stets vorzügliche Zeitschrift «Strom und See» im Laufe des Jahres wiederholt orientiert.

W. J.

Mitteilungen

Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt (WGL).

Die letztjährige, von 815 Teilnehmern besuchte Tagung fand unter Mitwirkung der Deutschen Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt vom 10. bis 13. Oktober in Freiburg i. Br. im neuerbauten Kollegengebäude II der Albert-Ludwigs-Universität statt, und zwar im Auditorium maximum und zwei Hörsälen zu ebener Erde, die das ganze Erdgeschoss dieses Gebäudes umfassen. Das Auditorium maximum, das für rd. 1000 Personen Sitzgelegenheit bietet, ist nach modernsten Gesichtspunkten ausgerüstet. Eine interessante Einzelheit stellt ein in die vorderen Türen eingebautes optisches System dar, welches gestattet, durch ein Guckloch die Vorgänge im vorderen Teil des riesigen Raumes zu verfolgen. Im fünften Stock befindet sich ein Dachgarten mit Restaurationsbetrieb. Sehenswert ist neben der neuen Mensa besonders auch die neue Universitätsbibliothek, zu deren überaus reichem Besitz von rund 900 000 Bänden nicht nur Kostbarkeiten früherer Tage, sondern auch sehr wertvolle Bestände aus neuerer Zeit zählen. Die Titel der beiden Festvorträge lauteten «Weltraumforschung» und «Raumfahrtforschung und moderne Energietechnik». In den insgesamt 60 Vorträgen wurden folgende Gebiete behandelt: Strömungsmechanik, Flugmechanik und Flugregelung, Antriebe und Treibstoffe, Bauelemente, Werkstoffe. Wenn selbst für grosse Länder Westeuropas das Generalthema der Tagung «Raumfahrt» z. Zt. noch etwas hoch gegriffen war, so werden in naher Zukunft wohl selbst die kleineren Länder dieses Kontinentes ihren, wenn auch bescheidenen Beitrag zu dieser unabwendbaren Entwicklung liefern müssen. In diesem Sinne erscheint es zum mindesten ratsam, die Bemühungen der Deutschen Gesellschaft für Luftfahrt (Hauptgeschäftsstelle: Martinstrasse 40, Köln) und der Deutschen Gesellschaft für Raketentechnik und Raumfahrt zu verfolgen.

Dr. R. V. Baud, Zürich

Europäische Föderation Korrosion. Der Jahresbericht 1960 liegt als Vervielfältigungsdruck in einem Umfang von 156 Seiten DIN A 4 vor. Ende 1960 zählte die Föderation 53 Vereine aus 17 europäischen Ländern zu ihren Mitgliedern. Jährlich wächst die Zahl der Veranstaltungen auf europäischer Ebene, die Wissenschaftler aus ganz Europa zusammenführen und ihnen Gelegenheit zu regem Gedankenaustausch geben. Der Bericht enthält unter anderem auch einen Ueberblick über die Institute und Forschungsstellen in den europäischen Ländern, die sich mit Fragen der Korrosion und des Werkstoffschutzes befassen. Damit vermittelt