

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 18

Artikel: Schiffahrt auf dem Oberrhein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38087>

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: 17.02.2026

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

aber in der Nähe der Kohlengebiete, und es wäre nur zu wünschen, dass es gelingen würde, aus unserer weissen Kohle derart billige Kräfte unserer Industrie zur Verfügung zu stellen, wie dies die Dampfturbine aus der schwarzen Kohle dort fertig bringt.

Um die Eignung der einzelnen Kraftanlagen als *Reservekraft* zu veranschaulichen sind zwischen der 2. und 3. Diagrammreihe noch die jährlichen Ausgaben verzeichnet, wenn die einzelnen Maschinenarten als blosser Reserve ohne Betrieb, während verschiedenen Stunden im Jahr, jederzeit betriebsbereit sein sollen. Man ersieht aus den angegebenen Zahlen, dass der Dieselmotor in allen Fällen die billigste *reine Reservekraft* ist.

Damit sollten nunmehr die gegenseitigen Verhältnisse für die Gross-Kraft-erzeugung unter Zugrundelegung weitgehender Berücksichtigung aller entscheidenden Faktoren klar gelegt sein. Wenn man die für den Dieselmotor wichtigsten Ergebnisse zusammenfasst, so ergibt sich, dass er, wie vorhin erwähnt, als reine Reserve weitaus die billigste Kraftherzeugung ergibt. Aber auch bei 1500 bis 3000 Gebrauchsstunden im Jahr ist er der billigste Kraftlieferer. Dieser Vorteil wird für ihn umso ausgeprägter, je kleiner die mittlere Belastung der betreffenden Anlage ist, d. h. umso schärfere Spitzen im Leistungsdiagramm vorkommen. Da der Dieselmotor am Gebrauchsorte der Kraft aufgestellt werden und deshalb auch direkt die benötigte Stromart, ohne weitere Transformation bezw. Umformung liefern kann, so sind seine Vorteile namentlich dort sehr gross, wo grosse Phasenverschiebung, starker Spannungsabfall vorhanden sind und wo Umformung sonst stattfinden muss, wie z. B. bei Lieferung von Gleichstrom. Bei diesen Feststellungen ist auch der Konjunktur des Rohölmarktes in weitgehendem Masse Rücksicht getragen worden. Zudem gestattet der Dieselmotor sozusagen gratis noch eine erhebliche Menge von Wärmeenergie zu liefern, für die in grossen Städten oder Industriezentren unzweifelhaft gute Verwendung geboten ist.

(Schluss folgt.)

Schiffahrt auf dem Oberrhein.

Anlässlich des „offiziellen Tages“ der Schweiz. Mustermesse fand am 28. April d. J. in Basel ein Empfang des schweiz. Bundesrates, bezw. seiner Vertreter Dr. Haab und Scheurer, durch die Basler Behörden statt. Dabei hielt der Basler Regierungspräsident Dr. Brenner die Begrüssungsansprache, in der er, wie die Agenturmeldung berichtet, „besonderes Gewicht auf die Frage der freien Rheinschiffahrt legte“.

Besondere Bedeutung kommt der Äusserung des Herrn Bundespräsidenten Dr. Rob. Haab zu, die wir deshalb im Wortlaut hier folgen lassen:

„Ich traf jüngst bei der Lektüre der Markwart'schen Biographie über Jakob Burckhardt auf folgende Stelle: «Der Handel nimmt in der Geschichte der Stadt Basel den ersten Rang ein. Daneben ist aber Basel auch dadurch berühmt, dass es über den materiellen Interessen niemals die Pflege der Geisteskultur vergass, und diese Seite des öffentlichen Daseins tritt uns so mächtig entgegen, wenn wir, den Rhein überschreitend, die Stadt vor uns ausgebreitet sehen, ein Bild, grossartig und reich an malerischen Reizen, wie stromaufwärts und -abwärts kein zweites zu sehen ist.»

Der Zürcher Professor hat damit sicherlich das Wesen der heutigen Messestadt trefflich gezeichnet, und aus diesen, durch eine lange, ruhmreiche Tradition gefestigten Eigenschaften der Basler Bürgerschaft lassen sich zwei Geschehnisse erklären, die gegenwärtig im Vordergrund des Interesses stehen: einmal das, in der

Not der heutigen Zeit beinahe für unmöglich gehaltene Gelingen der *Mustermesse* des Krisenjahres 1922, und sodann das eifersüchtige und leidenschaftliche Entstehen Basels für einen grosszügigen Ausbau seiner *Rheinschiffahrt*. Nur eine Einwohnerschaft, der die Erkenntnis von der Lebenswichtigkeit eines rationell ausgestalteten Verkehrs zur zweiten Natur geworden ist, nur eine Bevölkering, die für einen als richtig erkannten Gedanken Opfer zu bringen versteht, auch wenn dabei grosse Risiken zu laufen sind, konnte der

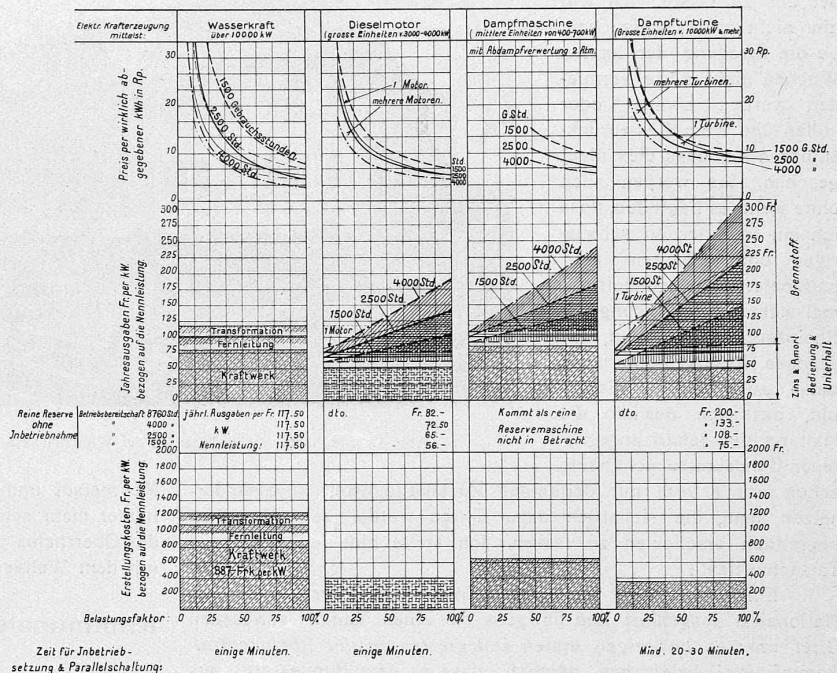


Abb. 5. Erstellungs- und jährliche Kosten, sowie kWh-Preise verschiedener Kraftanlagen. Darstellung der grundsätzlichen Unterschiede bei bestimmten Annahmen.

unendlichen Schwierigkeiten Herr werden, die sich heute der Veranstaltung einer schweizerischen Mustermesse entgegenstellen; ihr wird es auch gelingen, den Basler Rheinhafen zur Blüte zu bringen. Denn moderner Unternehmungsgeist, gewachsen auf dem Boden einer alten, hohen Kultur, muss und wird sich durchsetzen.

Der unbeugsame Wille, der Weltkrise die Spitze zu bieten, der von Basel ausging, hat die schweizerische Industrie und unser Gewerbe mitgerissen, und manchen, der sich vielleicht sonst angesichts der gegenwärtigen Wirtschaftsnot einem trostlosen Fatalismus hingeeben hätte, auferüttelt und angespornt, die Messe zu beschicken und sein Bestes zu geben, um durch die Vollkommenheit seiner Leistungen den Käufer zu überzeugen, dass darin und nicht etwa blos in einem billigen Preise sein Vorteil liegt. Ich habe die Zuversicht, dass diese vereinten Anstrengungen, sodann die unvergleichliche Propagandawirkung der Mustermesse und das Vertrauen in die Lebenskraft schweizerischen Schaffens, das das hier Dargebotene bei jedem Beschauer erzwingt, aufs wirksamste dazu beitragen werden, die heutige Stagnation zu besiegen. Deshalb haben die unermüdlichen Veranstalter der diesjährigen Musterschau und die Aussteller zugleich auch eine patriotische Tat vollbracht, für die ich Ihnen den Dank des Bundesrates überbringe.

Einen weitem Lichtblick in dem heutigen wirtschaftlichen Dunkel bildet nun aber ganz besonders auch die demnächstige Eröffnung des *Basler Rheinhafens*, dieser Schöpfung und Krönung des zähen und zielbewussten Willens Basels und seiner Behörden. Erst dadurch wird der Rhein, als grösste europäische Wasserstrasse, dem Welthandel Basels und damit der Schweiz voll dienstbar gemacht, und es werden deshalb auch die *Bundesbahnen* ihre Aufgabe darin erblicken, durch geeignetes Zusammenwirken und durch die zweckentsprechende Anpassung ihrer Anlagen dazu beizutragen, soweit es heute in ihren Kräften steht, diesen Rheinhafen zu einem erstklassigen Verkehrsinstrument auszugestalten. Und ich spreche im Namen des Bundesrates, wenn ich erkläre, dass es selbstverständlich unsere hohe Pflicht ist, darüber zu wachen, dass die Zufahrt zu diesem Hafen für alle Zukunft ge-

sichert, unabhängig erhalten und so vollkommen als immer möglich gestaltet wird.

Nun verstiesse es gegen die zwischen Bund und Kantonen unerlässliche Offenheit, heute einfach mit Stillschweigen darüber hinwegzugehen, dass in dieser Angelegenheit eine Verstimmung eingetreten ist zwischen Basel und Bern, und es sitzt diese Frage, man möge es wollen oder nicht, heute ebenfalls bei uns zu Gaste. Ich will hier nicht mehr untersuchen, ob die Erregung der letzten Wochen nicht hätte vermieden werden können oder sollen und worauf es zurückzuführen ist, dass dies nicht geschah. Sie werden auch ohne weiteres begreifen, dass ich mir in einer so schwierigen und delikaten internationalen Angelegenheit, zumal während der Tagung der Rheinzentralkommission, eine gewisse Reserve auferlegen muss, auch auf die Gefahr hin, dass ich deshalb die Haltung des scharf angegriffenen Bundesrates nicht heute schon urbi et orbi mit derjenigen Rückhaltlosigkeit auseinandersetzen kann, die sicherlich dazu führen würde, sein Vorgehen begrifflich erscheinen zu lassen. Ich stelle hier lediglich zwei Tatsachen fest:

Einmal bestätige ich, was mein Kollege, Herr Chuard, im Nationalrat ausgeführt und übrigens mit einem damals verlesenen Brief unseres bisherigen ersten *Delegierten in der Rheinzentralkommission*¹⁾ belegt hat, nämlich, dass es dem Bundesrate, aus Gründen, die ausserhalb seiner Macht lagen, nicht möglich war, diesen der Delegation als Mitglied zu erhalten und ganz besonders dessen Mitarbeit an der gegenwärtigen Strassburger Tagung zu erwirken. Alles, was sonst darüber angedeutet und behauptet worden ist, hat und hätte einen entscheidenden Einfluss nicht ausgeübt. Und sodann erkläre ich mit der ganzen Verantwortlichkeit meiner Stellung: Der Bundesrat hat sich in seiner Haltung und in seinen Entschliessungen in der Rheinschiffahrtangelegenheit nie

Diesen Tatsachen gegenüber spielen Aussetzungen an dem eingeschlagenen Prozedere, über das man bei Kenntnis aller Verhältnisse ebenfalls in guten Treuen verschiedener Auffassung sein kann, nur eine untergeordnete Rolle. Ich hoffe und wünsche von ganzem Herzen, dass die Wolke der Misstimmung nunmehr wieder der Sonne gegenseitigen, freundeidgenössischen Sichverstehens weichen werde, und ich bin unendlich glücklich, feststellen zu können, dass dies zu geschehen scheint. Der Bundesrat muss und darf das Vertrauen beanspruchen, dass er in dieser sowohl für Basel als die ganze Eidgenossenschaft gleich hochwichtigen Frage die schweizerischen Interessen mit Sorgfalt, aber auch mit aller Entschiedenheit wahrte, und ich bin sicher, dass auch Sie sich noch davon überzeugen werden, dass er dies je und je getan hat.

Ich habe den festen Glauben, dass der Erfolg der rastlosen Arbeit Basels als Messestadt und Rheinhafenstadt nicht ausbleibt, und dass Basel immer mehr sein wird, was es ist und war: das Handelsemporium des Oberrheins und die wichtigste Vermittlerin des schweizerischen mit dem Weltverkehr.“

Kommunaler Wohnungsbau der Stadt Zürich von 1910 bis 1920.

In zwölf Etappen hat die Stadt Zürich an der Limmatstrasse, im Riedtli, an der Nordstrasse, der Zurlindenstrasse, am Rebbügel, im Sihlfeld und schliesslich an der Wibichstrasse insgesamt 1125 Wohnungen erstellt und dafür rund 22,6 Mill. Fr. aufgewendet. Die meisten dieser Wohnkolonien sind in diesem Blatte bereits vorgeführt worden. Eine umfassende, vollständige Darstellung, begleitet von

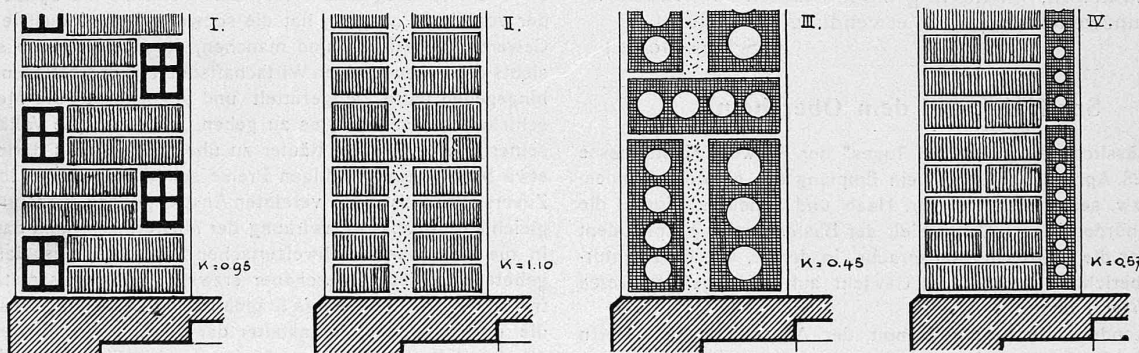


Abb. 4. Die bei den städtischen Musterhäusern an der Wibichstrasse in Zürich erprobten Aussenmauer-Bauweisen.

- I. 25 cm Backsteinmauer mit wechselseitig vermauerten Hohlsteinen, zusammen 35 cm Stärke. (Preis 107,50 Fr./m³.)
- II. Aussen 12 cm Kalksandstein, innen 15 cm poröse Backsteine, die Hohlräume von 5 bis 6 cm ausgefüllt mit trockenen, eingestampften Schlacken; zusammen 32 cm Stärke. (Preis 100 Fr./m³.)
- III. Aussen 12, innen 15 cm starke längsgelochte Schlackensteine. Nach je zwei Schichten ein Binder; zusammen 33 cm Stärke. (Preis 98 Fr./m³.)
- IV. Aussen 25 cm Backsteine, innen 6 cm längsgelochte Schlackensteine; zusammen 32 cm Stärke. (Preis 105 Fr./m³.)

durch Schwäche oder Nachgiebigkeit gegenüber irgend jemand beeinflussen lassen, noch wird dies je geschehen. Die einzige Richtlinie, von der er sich nicht abdrängen lässt, ist und wird sein, das Interesse der schweizerischen Rheinschiffahrt und das Bestreben, dieser auf Grund sorgfältiger technischer Studien den höchstmöglichen Grad von Leistungsfähigkeit zu sichern. Dass das unser einziges Ziel ist, davon haben sich wohl auch die Vertreter der beiden Basel in der letzten Besprechung in Bern überzeugt.

¹⁾ Vergl. Fussnote 4) auf Seite 171 (vom 1. April d. J.). Red.

zahlreichen Plänen, Grundrissen und Bildern, namentlich aber von ausführlichen Mitteilungen über Bauausführung, Kostenaufwand und Erfahrungen hat Arch. H. Eberlé, Adjunkt des Stadtbaumeisters, in den jüngsten Heften der Monatschrift „Gemeinnütziger Wohnungsbau“ veröffentlicht. Diese Artikelserie ist nunmehr als stattlicher Sonderdruck erschienen, dem wir als Text- und Illustrationsproben einige Angaben über die jüngste der städtischen Wohnungsbauten, die sog. „Mustergruppe an der Wibichstrasse“ entnehmen.