

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 7

Inhaltsverzeichnis

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>

INHALT: Die Rheinregulierung Strassburg-Basel nach dem schweizerischen Projekt vom September 1921. — Das farbige Zürich. — Die Registrierung von Erschütterungen, insbesondere von Dreh-Schwankungen. — Miscellanea: Jahresversammlung der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft in Bern. Bildung von Fakultäten an den

preussischen Technischen Hochschulen. Einstein'sche Relativitätstheorie und Sonnenfinsternis. Erweiterung des Hafens von Buenos-Aires. Ausstellung für Wasserstrassen und Energiewirtschaft in Nürnberg. Der Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen. — Literatur. — Stellenvermittlung.

Band 80. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 7.

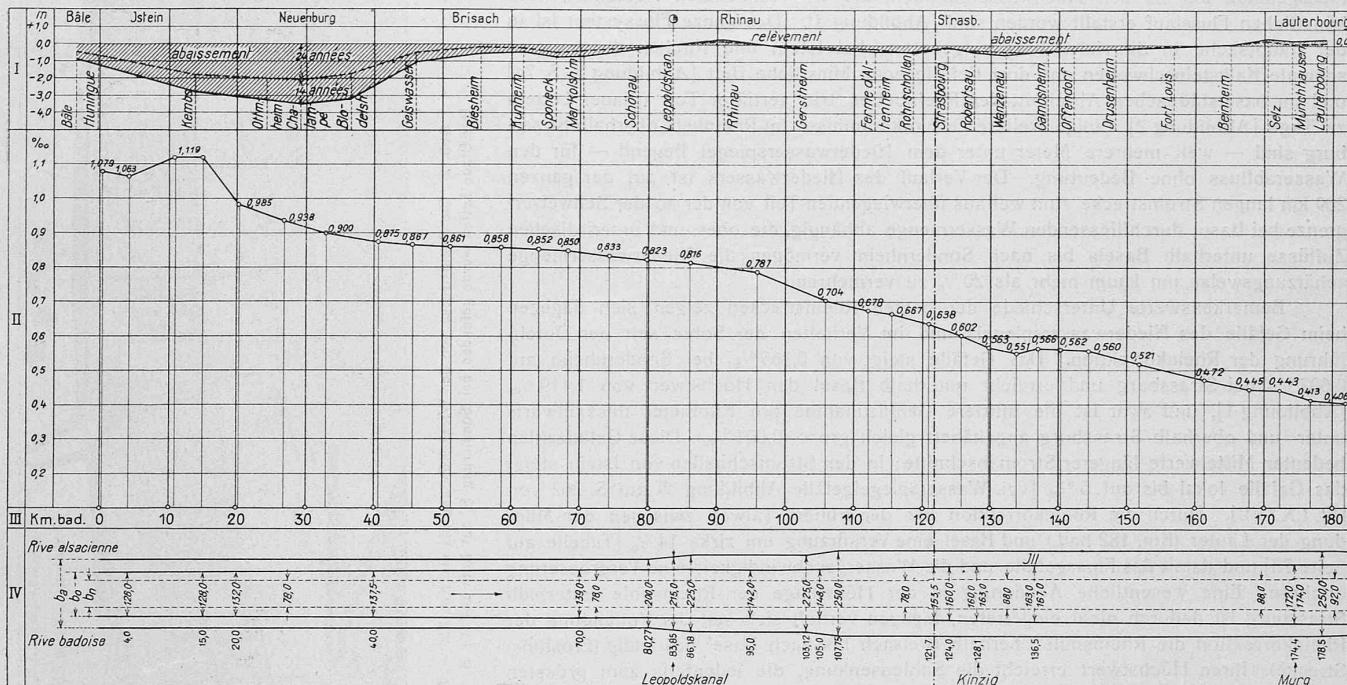


Abb. 1. Gefällsverhältnisse der Rhein-Regulierung Basel-Strassburg (Projekt) und Strassburg-Lauterburg (ausgeführt 1907 bis 1914).

- I. Senkung und Hebung des Sommer-Mittelwasserspiegels (Mai bis Juli) von 1881 bis 1905 (gestrichelte Linie), bzw. bis 1919 (volle Linie) an den elsäss. Pegeln.
- II. Mittlere Spiegelgefälle der Schiffahrtsrinne bei B. P. — 0,07 = 500 m³/sec (Relativgefälle, entsprechend der ersten Ableitung des Längenprofils).
- IV. Breiten: ba zwischen den Parallelwerken, bo zwischen den Buhnenköpfen, bn Schiffahrtsrinne von min. 2,10 m Wassertiefe. — Alle Längen 1 : 1000000.

Die Rhein-Regulierung Strassburg-Basel nach dem schweiz. Projekt vom September 1921.

Das schweizerische Regulierungs-Projekt vom September 1921, das (anstelle des ersten, vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft bearbeiteten Projektes vom Dezember 1920) den jüngsten Verhandlungen der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt zugrunde lag, ist verfasst von Ing. Oskar Bosshardt in Basel. Veröffentlicht wurde es vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft in einem „Technischen Bericht“ (in französischer und deutscher Sprache) und in 16 z. T. mehrfarbigen Faltplänen und tabellarischen Zusammenstellungen, die Pläne nur in französischer Beschriftung. Wir erhielten es mit der Erläuterung zur Bekanntmachung Ende März d. J. und wurden damit in die Lage versetzt, die Darlegungen der Technischen Grundlagen zur Beurteilung der Rheinschiffahrtsfragen endlich vervollständigen zu können, wie es schon längst unser Wunsch gewesen ¹⁾. Ungeachtet des Umstandes, dass das Projekt in der Zentralkommission, in der Berner Konferenz vom 13./14. März d. J. und schliesslich auch in der Tagespresse von fachmännischer Seite kritisiert ²⁾ worden ist, erscheint seine Beschreibung an dieser Stelle auch heute noch geboten. Einmal werden dadurch die Fachkreise in die Lage gesetzt, die erfolgten Beanstandungen selbst würdigen zu können; sodann aber ist, wie bekannt, von der Zentralkommission grundsätzlich beschlossen worden, die Regulierung von Strassburg aufwärts in die Wege zu leiten, ungeachtet der Zustimmung zum Bau des elsässischen Seitenkanals ³⁾. Aus diesen Gründen bringen wir

¹⁾ Vgl. Bd. LXXVII, Januar bis Juli 1921, mit vielen Abbildungen, auch als Sonderdruck erschienen.

²⁾ In „Basler Nachr.“ vergl. „S. B. Z.“ vom 15. Juli d. J. (S. 28).

³⁾ Vgl. Bd. LXXIX, S. 25 (14. Januar 1922) und S. 275 (3. Juni 1922) die «Resolutionen» der Zentr.-Kom. für die Rheinschiffahrt, mit Plänen.

nachfolgend das Projekt vom September 1921 zu sachlicher und so gründlicher Darstellung, als es zur Kennzeichnung der gegebenen Verhältnisse, wie der vorgeschlagenen Mittel nötig, sowie hinsichtlich des uns zur Verfügung stehenden Raumes möglich ist. Die als geeignet erscheinenden Pläne und Planausschnitte haben wir bei der Umzeichnung den Originalen gemäss französisch beschriftet, während wir uns im erläuternden Text an den deutschen „Technischen Bericht“ halten; alle Zitate aus diesem sind als solche durch den kleineren Schriftcharakter in Anführungszeichen kenntlich gemacht, redaktionelle Zusätze darin sind in eckige Klammern gesetzt.

I. Der Rhein zwischen Sondernheim und Basel.

[Es sei vorausgeschickt, dass für das schweizerische Projekt der durch Oberbaurat K. Kupferschmid zur Verfügung gestellte Entwurf von Honsell für die von 1907 bis 1914 durchgeführte Niederrhein-Regulierung des 85 km langen Rheinlaufs zwischen Sondernheim und Strassburg als Wegleitung benutzt worden ist ¹⁾; eigentliche Ausführungspläne standen nicht zur Verfügung.]

„Aufgabe des vorliegenden Projektes ist es, den Nachweis zu leisten, dass auch weiter rheinaufwärts auf der 124 km langen Rheinstrecke bis zur Schweizergrenze die Wassertiefen durch geeignete Massnahmen sich so vergrössern lassen, dass alle mit Strassburg und Kehl verkehrenden Schleppkahn- und Dampfertypen [Abbildung 4], und zwar ohne Verminderung der Abladung der Kähne auch bei Niederrhein bis Basel gelangen können. Angesichts des Erfolges der Niederrhein-Regulierungsarbeiten unterhalb Strassburg werden dieselben für die obere Strecke als Vorbild dienen können. Dazu berechtigt vor allem auch die Ähnlichkeit des Stromcharakters ober- und unterhalb Strassburg.

¹⁾ Vergl. Mitteilungen Kupferschmid's in Bd. LXXVII, S. 271 (11. Juni 1921).