Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 1

Artikel: Ausbau der Rhone bis in den Genfersee
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-83480

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: 13.12.2025

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

Abb. 11. Südgiebel und Pfarrhaus

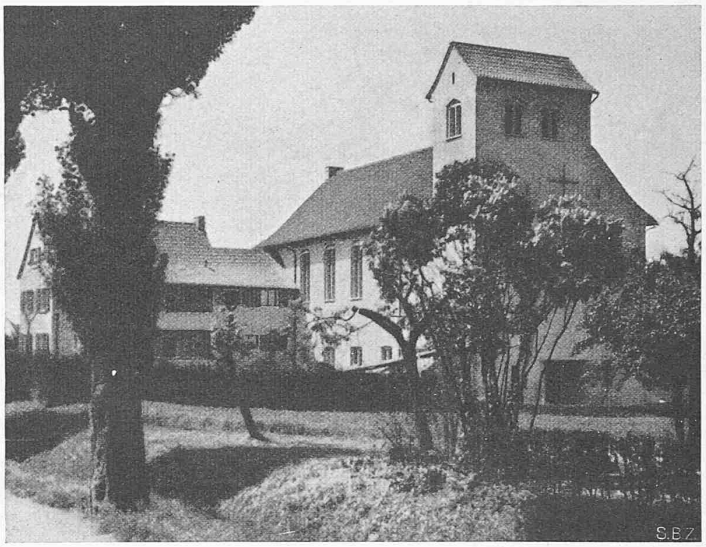

Abb. 10. Gesamtbild mit Pfarrhaus, rechts Eingang zum Saal

arbeiten, Umgebungsarbeiten, Altar, Tabernakel und Architektenhonorar den Betrag von rd. 35 000 Fr., oder 51 Fr./m³; ohne Umgebungsarbeiten ergibt sich ein Preis von 43,80 Fr./m³.

Kirche in Hallau (Abb. 7 bis 12)

Schon im Jahre 1935 veranstaltete der römisch-katholische Kultusverein Neuhausen einen engern Wettbewerb zur Erlangung von Projekten für die Erstellung einer Kirche mit Saal, Unterrichtszimmer und Pfarrhaus in Hallau, für die katholische Bevölkerung der Gemeinden Hallau, Oberhallau, Gächlingen, Neunkirch, Wilchingen, Osterfingen und Trasadingen.

Aus diesem Wettbewerb wurde das Projekt des Verfassers in den ersten Rang gestellt und ihm sofort der Auftrag für die Ausarbeitung des Bauprojektes erteilt. Das Raumprogramm umfasste die Kirche mit 200 Sitzplätzen im Schiff, Sakristei, geräumigem Chor und Sängerempore, einen Saal von 150 m² Grundfläche, ein Unterrichtszimmer. Das Pfarrhaus enthält Wohn-, Ess- und Studierzimmer, drei Schlafzimmer und zwei Mansarden.

Wie aus den Zeichnungen, insbesondere dem Schnitt A-B hervorgeht, ermöglichte das gegen Westen abfallende Gelände Saal und Kirche so übereinander zu legen und anzuordnen, dass auch der Zugang zur Kirche über je eine äussere und eine innere kurze Treppe nahezu ebenerdig erscheint. Im Pfarrhaus, das an die Südostecke der Kirche angeschoben ist, ergab sich ein Erdgeschoss mit ebenerdigem Eingang von Norden, während an seiner Südfront eine Gartenterrasse mit Stützmauer und Treppe den Zugang zum Unterrichtszimmer in Höhe des Saalgeschosses vermittelt (Abb. 11). Im ersten Stock gelangt der Pfarrer durch die Sakristei unmittelbar an den Altar der Kirche.

Im Innern erhielt die Kirche ein Gestühl aus gehobeltem Arvenholz, das auch für die Deckenfüllungen Verwendung fand, während die tannenen Balken mit Sandstrahlgebläse behandelt wurden. Die Wände sind naturfarben silbergrau verputzt, zum Bodenbelag dienten rotbraune Steinzeugplatten.

Das Pfarrhaus und das Unterrichtszimmer besitzen Warmwasserheizung; für den Saal und die Kirche ist eine mit Holz gefeuerte Luftheizung erstellt worden. Der Raum für die spätere Aufstellung einer Orgel ist auf der Empore bereits vorgesehen.

Der erste Spatenstich konnte bereits am 3. August 1936 erfolgen, die Weihe der Kirche am 29. Aug. 1937. Die Totalbaukosten einschliesslich Umgebungsarbeiten, Kosten für Altar, Tabernakel, Geläute und Architektenhonorar erreichten den Betrag von 186 400 Fr., entsprechend dem Voranschlag. Die Kosten der Gesamtanlage stellten sich auf 40,45 Fr./m³, wobei zu beachten ist, dass bei der im September 1936 durchgeführten Geldabwertung bereits alle Bauarbeiten entweder ausgeführt oder zu festen Preisen vergeben waren.

Abb. 12. Katholische Kirche Hallau. Arch. ARNOLD MEYER, Hallau

---

Ausbau der Rhone bis in den Genfersee

Der «Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verband» hatte auf den 14. Juni 1941 eine öffentliche Versammlung nach Neuenburg einberufen. Aus allen Landesteilen waren die Vertreter der eidgenössischen (Dir. C. Mutzner), kantonalen und kommunalen Behörden, die Vorstände der Schiffahrtsverbände und leitende Persönlichkeiten aus Handels-, Finanz- und Industriekreisen erschienen, um in der dortigen Universität die vom Verband bestellten fünf Tagesreferenten anzuhören, die die Oeffentlichkeit über die Bedeutung aufklärten, die unter den heutigen Verhältnissen dem Problem der Flusschiffahrt, insbesondere bis an die Grenzen unseres Landes, zukommt. Wie der den Vorsitz führende Zentralpräsident, Ing. *Arthur Studer* (Neuenburg) in seiner Ansprache darlegte, kann das ursprüngliche Ziel des Rhone-Rhein-Verbandes, die Schaffung eines «transhelvetischen Schiffahrtsweges» vom Genfersee über den Neuenburger- und Bielersee zur Aare in den Rhein, nicht isoliert betrachtet werden. Die Realisierung dieses Projektes hat erst dann einen Sinn, wenn die Erschliessung der Rhone für die Schiffahrt vom Mittelmeer *bis in den Genfersee* zur Tatsache geworden sein wird. Deshalb seien alle unsere Kräfte zuerst diesem einen Ziele zu widmen und die dafür notwendigen technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Studien durchzuführen.

In formvollendeter Rede beleuchtete der erste Referent, Staatspräsident P. Balmer (Genf), der verdiente Vorkämpfer der Rhoneschiffahrt, insbesondere die nationale Bedeutung eines zweiten Zugangs zum Meer. Ing. Hans Blattner (Zürich) führte im Namen der «Sektion Ostschweiz» des Verbandes aus, dass eine Zusammenfassung staatlicher und privater Initiative notwendig sei, um die nötigen Mittel für die Aufstellung eines zuverlässigen Projektes, das

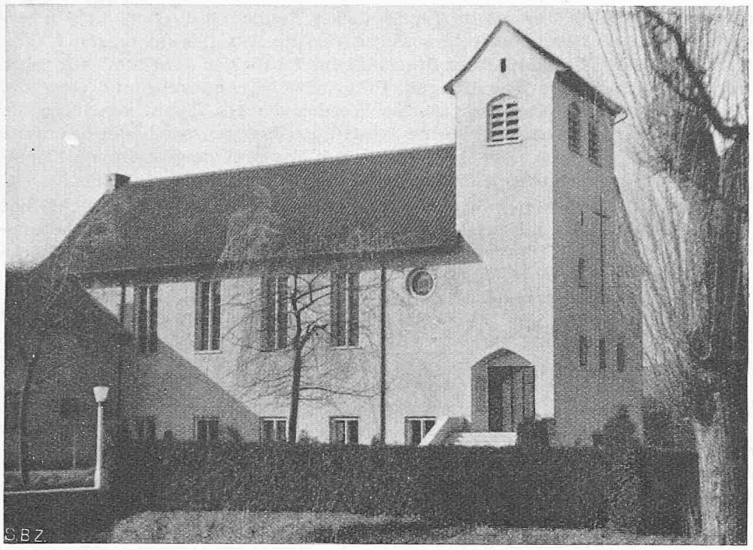

Abb. 9. Ansicht aus Nordost mit Eingang zur Kirche

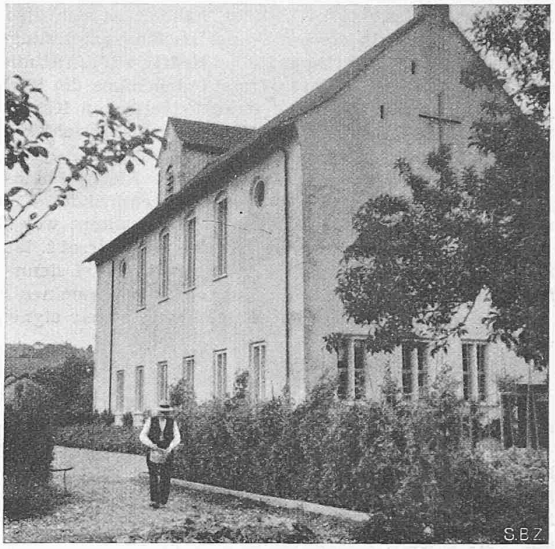

Abb. 8. Westfront und Südgiebel

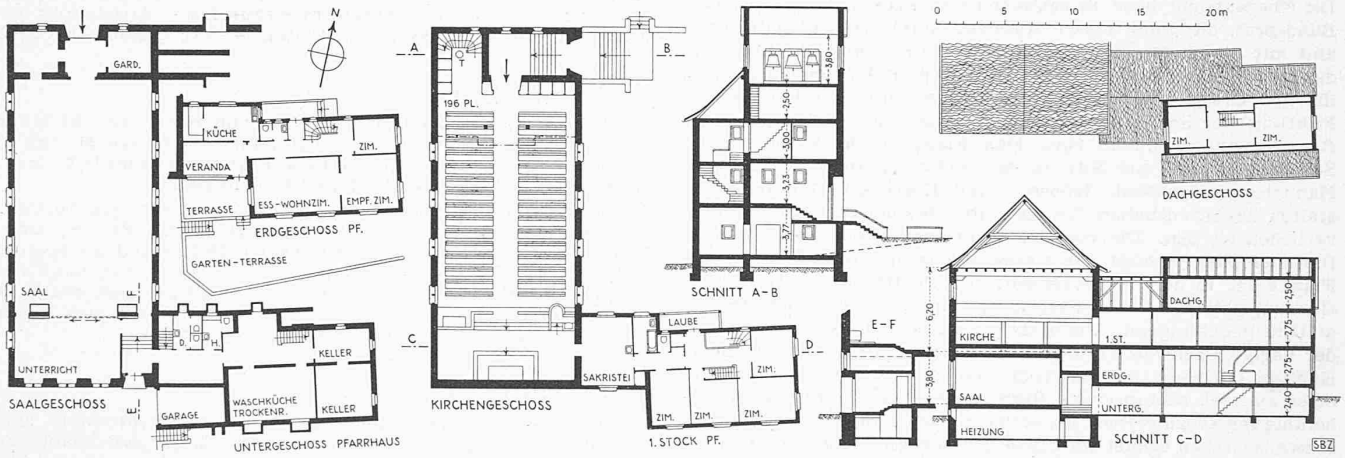

Abb. 7. Grundrisse und Schnitte 1 : 500 der katholischen Kirche in Hallau. Arch. ARNOLD MEYER, Hallau

die Schiffbarmachung der Rhone auf Schweizergebiet behandelt, flüssig zu machen. Im Sinne einer rationellen und vernünftigen Landesplanung seien vorläufig alle rein intern schweizerischen Binnenschiffahrtsaktionen zurückzustellen, um zuerst der Heranbringung der Flusschiffahrt an unsere Landesgrenzen unsere ganze Kraft und die für unser kleines Land naturgemäss nicht unbegrenzten Mittel zur Verfügung stellen zu können. In Vertretung von Prof. A. Paris verlas Ing. Dubois (Lausanne) dessen gedrängten Ueberblick über die technischen Probleme, die das Projekt zu lösen haben wird. Stadtingenieur A. Misteli (Solothurn) vermittelte einen Ueberblick über die dreissigjährigen Anstrengungen des Rhone-Rheinschiffahrtsverbandes, während Ing. Ch. Borel (Genf) die wirtschaftlichen Vorteile schilderte, die der Schweiz aus der Rhoneschiffahrt nach Genf erwachsen würden.

Nach gewalteter Diskussion beschloss die Versammlung sozusagen einstimmig folgende

RESOLUTION:

1. Die Versammlung dankt den eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Behörden für das Interesse und die Unterstützung, die sie diesen wichtigen Fragen bisher entgegengebracht haben, und bekundet ihren Dank den Pionieren, die in allen Landesteilen ihre Zeit und Kraft dieser Idee geopfert haben.
2. Sie stimmt dem Vorhaben des Zentralkomitee des Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes zu, der die energische und unverzügliche Förderung der Studien und Mittel zur *Schiffbarmachung der Rhone bis in den Genfersee*, als Voraussetzung der transhelvetischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbindung, vorsieht.
3. Diese Studien werden den Verhandlungen der Schweiz mit Frankreich als Grundlage dienen, um die Bedingungen der Schiffbarmachung der Rhone festzusetzen.
4. Sie spricht den Wunsch aus, Frankreich möge sich in enger Mitarbeit an der Verwirklichung dieses Werkes beteiligen.
5. Sie befürwortet aufs wärmste die an die eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Behörden, sowie an private Firmen gestellte Begehren um tatkräftige finanzielle Unterstützung zur Ausführung des gestellten Programms.

*

Was den Wert dieser Resolution erhöht, ist der Umstand, dass sie nicht wie sonst üblich stillschweigend, bzw. mit Hurra gutgeheissen, dass sie vielmehr punktweise diskutiert wurde. Bezeichnend war dabei, wie zu Punkt 2 ein impulsiver Vertreter der «Jugend» beantragte, *zuerst* die «transhelvetische Wasserstrasse» in Angriff zu nehmen, «car nous voulons voir passer les chalands devant nos yeux!» Diese, an sich rührende Naivität vermochte indessen die Versammlung nicht von der Einsicht abzubringen, dass eben wohl oder übel zuerst die *Voraussetzung* für eine Wasserstrasse durch die Schweiz geschaffen werden müsse, während die unbekümmerte «Jugend» das Ross am Schwanz aufzäumen und durchaus «Schifflifahren» möchte.

Das ist das Erfreuliche an der nunmehr vollzogenen und in Neuenburg einhellig bekräftigten *Neuorientierung des Rhone-Rhein-Verbandes*, dass er, unter vorläufiger Zurückstellung seines ursprünglichen, internen Zieles, sich jetzt energisch der *Schaffung der Vorflut* annimmt durch Anschluss einer für 600 t-Kähne *wirklich* schiffbaren Rhone von Lyon aufwärts bis in den Genfersee. Wir kommen auf den ganzen Fragenkomplex zurück.

*

Vorstehendes war bereits gesetzt, als einer der Referenten an der Neuenburger Tagung in der Tagespresse eine lange, von Zahlen und Plänen begleitete Anpreisung des «transhelvetischen Kanals» vom Stapel liess. Wenige Tage vorher hatte der nämliche Mann der Neuenburger Resolution zugestimmt, wonach dieser transhelvetische Kanal einstweilen, d. h. bis zur Sicherung seiner unentbehrlichen Voraussetzung im schiffbaren Anschluss des Genfersees an die schiffbare Rhone, *zurückzustellen* sei. Nach

dem eindringlichen Appell des Präsidenten des Schweiz. Rhone-Rhein-Verbandes, Ing. A. Studer, handelt es sich also heute um Volksaufklärung in *diesem* Sinne, um Konzentrierung aller Aufmerksamkeit und aller finanziellen Kräfte auf die Studien Chancy-Genfersee. — Unter diesen Umständen muss die höchst unzeitgemässe Propagierung des «transhelvetischen Kanals», im diametralen Gegensatz zu den Neuenburger Beschlüssen, auf die Oeffentlichkeit geradezu desorientierend wirken, ja, es ist nicht verwunderlich, wenn die Leitung des Rhone-Rhein-Verbandes jenen Zeitungsartikel als Rückenschuss empfindet. Es ist ja Niemandem verwehrt, sein Steckenpferd zu reiten; wer es aber zur Unzeit in der Arena der Oeffentlichkeit vortrabt, läuft Gefahr, nicht mehr ernst genommen zu werden, es sei denn als Diversions-Taktiker. Denn Raub begeht am allgemeinen Gut
Wer selbst sich hilft in seiner eignen Sache!

MITTEILUNGEN

Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge. Die Schwierigkeiten in der Versorgung der Schweiz und in ihrem Uebersee-Export während des Krieges haben, bei der bis jetzt mangelnden Möglichkeit, Seeschiffe unter Schweizerflagge fahren zu lassen, zum Bundesratsbeschluss über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge vom 9. April 1941 geführt. Seine 76 Artikel, in denen auch auf eine Anzahl internationaler Uebereinkommen hingewiesen wird, denen die Schweiz nicht beigetreten ist, die aber als verbindlich erklärt wurden, bestimmt im wesentlichen folgendes. Die Oberaufsicht über die schweizerische Seeschiffahrt wird vom Bundesrat, die unmittelbare Aufsicht durch das Seeschiffahrtsamt mit Sitz in Basel ausgeübt, dem die Führung des Registers der schweizerischen Seeschiffe übertragen ist. Es sind das Schiffe, die auf Grund einer vom Bundesrat erteilten Verleihung zur Führung der Schweizerflagge berechtigt und in das genannte Register aufgenommen sind. Das Flaggenrecht kann nur an Schweizerbürger mit Sitz in der Schweiz, an schweizerische Handelsgesellschaften, Genossen- und Körperschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts unter besonderen Bedingungen verliehen werden. Die von den schweizerischen Seeschiffen zu führende Flagge zeigt das weisse Kreuz im roten Feld. Diese Flagge ist in der im Seeverkehr für Schiffe der betreffenden Gattung üblichen Art und Weise zu führen. Der vom Schiffahrtsamt zu genehmigende Schiffsname muss sich von den Namen der übrigen schweizerischen Seeschiffe deutlich unterscheiden. Kapitän, Offiziere und Mannschaften haben sich nach dem Recht eines anderen seefahrenden Staates über ihre spezielle Dienstbefähigung auszuweisen. Die schweizerischen Seeschiffe gelten als schweizerisches Gebiet im Sinne der bezügl. Artikel des Militärstrafgesetzes vom 13. Juni 1927 und aller Verordnungen über die Handhabung der Neutralität. Eigentums- und dringliche Rechte werden, soweit das nicht im vorliegenden Gesetz der Fall ist, durch das Bundesgesetz vom 28. Sept. 1923 geregelt. Für alle Zivilklagen besteht ein Gerichtstand in Basel-Stadt; an Bord begangene, einschlägige strafbare Handlungen bleiben der Militärstrafgerichtsbarkeit vorbehalten.

Koks-Trockenkühlanlage im Gaswerk Basel. Anstelle der bisherigen Nasskühlung durch Abbrausen des glühenden Kokses soll im Gaswerk Basel eine Trockenkühlanlage mit Dampfgewinnung nach Bauart Gebr. Sulzer, Winterthur, erstellt werden. Dabei gelangt der glühende Koks von etwa 1000° C aus den Ofenkammern in luftdicht abgeschlossene Kühlkammern, die mit einem Rauchröhren-Dampfkessel in Verbindung stehen. Durch eine Ventilationsanlage werden die heissen Gase (CO_2 und N) aus den Kühlkammern durch das Rauchröhrensystem getrieben, hernach wieder durch die Kühlkammern zu weiterem Wärme-Entzug und -Transport an den Dampferzeuger, usw., im Umlauf. Pro t Koks wird eine Dampferzeugung von 400 kg erzielt, was beim heutigen reduzierten Gaswerkbetrieb immerhin noch etwa 70 t Dampf von 13 atü im Tag ergibt. Dieser findet, unter Einsparung des bisherigen bezügl. Koksaufwandes von 2 t täglich, Verwendung im eigenen Betrieb und überdies zum Verkauf an benachbarte Fabriken. Im Jahr kann die Anlage 2000 t Koks einsparen. Die rd. 700 000 Fr. betragenden Anlagekosten können bei den heutigen Kohlen- bezw. Koks- und Dampfpreisen in drei Jahren, bei auf die Hälfte sinkenden Preisen in sechs Jahren abgeschrieben werden, stellen somit einen sehr gerechtfertigten Aufwand dar.

Die Eidg. Technische Hochschule hat dem Direktor *Karl Bertschinger* der Maggi-Nahrungsmittelfabrik in Kemptthal anlässlich seines 60. Geburtstages die Würde eines *Ehrendoktors* der technischen Wissenschaften verliehen «in Anerkennung seiner erfolgreichen Tätigkeit als Förderer der Landwirtschaft, insbesondere auf dem Gebiet der Tierzucht, und für seine grossen Verdienste um den Ausbau der Lehr- und Versuchstätigkeit der landwirtschaftlichen Abteilung der E. T. H.».

750 Jahre Bern. Im Rahmen der festlichen Veranstaltungen der Bundesstadt im Laufe dieses Sommers dürften sich unsere Leser besonders interessieren für die *Ausstellung in der Kunsthalle*, die das Berner Stadtbild im Laufe der Jahrhunderte zeigt. Historische Zeichnungen, Pläne, Stiche, Aquarelle und Oelbilder gewähren Einblick in das Werden der Stadt um den Kern der Burg Nydegg. Bernische Altertümer dagegen, sowie der berühmte Silberschatz sind im Historischen Museum ausgestellt; im Kunstmuseum endlich findet man «450 Jahre Bernische Kunst».

Dampflokomotive mit Einzelachsantrieb. Eine solche hat Henschel in Kassel als 25 000. Lokomotive seines Werkes herausgebracht. Die Triebachsen werden von zweizylindrigen V-Motoren nach Roosen und Barske angetrieben, die ebenfalls Konstruktionen der Henschelwerke sind. Bei einer Leistung von 2000 PS entwickelt die Maschine eine Geschwindigkeit von 175 km/h.

WETTBEWERBE

Kathol. Kirche Rheinfelden. In einem auf fünf Eingeladene beschränkten Wettbewerb hat das Preisgericht — Arch. F. Brütsch (Basel), O. Dreyer (Luzern), Fr. Metzger (Zürich) und E. Schelling (Rheinfelden) — folgendes Urteil gefällt:

1. Rang (600 Fr.) Arch. Alois Moser, Zürich,
2. Rang (500 Fr.) Arch. Stadler & Wilhelm, Zug,
3. Rang (200 Fr.) Arch. Arnold Gürtler, Basel.

Ausserdem ist jeder Teilnehmer mit 400 Fr. fest entschädigt worden. Das Preisgericht konnte keinen Entwurf zur Ausführung vorschlagen, weshalb es empfiehlt, die Verfasser im 1. und 2. Rang zu nochmaliger Bearbeitung einzuladen. — Ausstellung der Entwürfe im Pfarrhaussaal bis Montag 14. Juli, täglich 9 bis 21 h.

NEKROLOGE

† **Fritz Boesch,** Dipl. Bauingenieur von Ebnat, geb. 20. März 1877, der Nachfolger von Ing. L. Kürsteiner (†), ist am 26. Juni in Ausübung seines Berufs in den Bergen ganz unvermittelt einem Herzschlag erlegen. Nachruf und Bild folgen.

† **Viktor Flück,** Dipl. Arch. von Brienz (Bern), geb. 10. Okt. 1862, E. T. H. 1881/85, ist am 30. Juni gestorben. Er war, nach Wanderjahren in Mannheim, Wiesbaden, Berlin und bis Rügen, von 1895 bis 1900 Kantonsbaumeister von Basel, trat dann ins Baugeschäft Baur & Cie. in Zürich und betätigte sich seit 1910 im eigenen Bureau. Flück war ein stiller Mann, der sich schon seit Jahren vom Berufsleben zurückgezogen hatte.

LITERATUR

Technische Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure. Herausgeber: Gesellschaft für militärische Bautechnik, Postfach Zürich, Hauptbahnhof. Jahresabonnement 6 Fr.

An der Spitze des sechsten Jahrgangs dieser Zeitschrift, die sich rasch ihren unbestrittenen Platz erobert hat, findet man die Mitteilung, dass zwei der bisherigen Vorstandsmitglieder der herausgebenden Gesellschaft, Major M. Stahel und Hptm. F. Stüssi, von den Pflichten ihrer engern redaktionellen Mitarbeit zurückgetreten sind. An ihrer Stelle zeichnen für die Redaktion die Hauptleute A. Haas und C. F. Kollbrunner zusammen mit dem bisherigen Hptm. H. Hickel. Red.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Elektrizität, Technisches Zeitbild aus der LA 1939. Schlussbericht der Abteilung Elektrizität an der LA, herausgegeben vom FGK. Redaktion: Dir. A. Burri, Dipl.-Ing. U. V. Büttikofer, Dr. K. E. Müller und Dipl.-Ing. H. Wüger; über 100 wissenschaftliche und fachtechnische Mitarbeiter. 220 Seiten im Format 22×30 cm, mit 345 Abbildungen, in Tiefdruck und Strichätzung. Verlag der «Elektrowirtschaft» Zürich. Preis in Leinen gebunden 28 Fr.

Vocazione europea della Svizzera. Di Giuseppe Zoppi. (Heft 23 der Kultur- und Staatswissenschaftl. Schriften der ETH). 24 Seiten. Zürich 1941, Polygraphischer Verlag. Preis kart. Fr. 1,20.

Berechnung der Akkordzeit. Von Doc. Dr. M. Hampl, Prag. Sonderabdruck aus den Skoda-Mitteilungen. Mit 5 Abb. und mehreren Figuren. Prag 1941.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 34 507

MITTEILUNGEN DER VEREINE

G. E. P. Gesellschaft Ehemaliger Studierender der Eidg. Technischen Hochschule

Generalversammlung 1941 in St. Gallen

Die diesjährige Generalversammlung findet statt in *St. Gallen am 6./7. September.* Ausser dem traditionellen geselligen Abend am Samstag und der Tagung am Sonntag sind gruppenweise Besichtigungen vorgesehen, und zwar: die neue Kräzernbrücke, die neue kant. Frauenklinik, die Werkstätten von Ad. Saurer in Arbon und der geodät. Wild-Instrumente, event. der Flugzeugbau Dornier in Altenrhein u. a. m. Diese Voranzeige bezweckt das Ersuchen, das *Datum des 6./7. Septembers 1941 vorzumerken.*