

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 3

Artikel: Eidg. Amt für Wasserwirtschaft: Auszug aus dem Jahresbericht 1945
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83875>

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: 15.01.2026

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

Einteilung) so lange, bis sein Nullpunkt mit der Leuchtpunkt auf dem Schirm zusammenfällt. Nach der andern Methode hält man mit einem Richtungsfaden das Echo eines Geländepunktes (z. B. eines Kirchturmes) fest, dessen Lage man genau kennt, und stellt darnach den Teilkreis ein.

Ein Flugzeug erscheint auf dem Schirm als heller Punkt, der jedesmal beim Ueberstreichen des Lichtstrahles aufleuchtet und, da das Echo schwach ist, wieder rasch verschwindet. Bei jeder Umdrehung der Leuchtpunkt zeigt die deutlich erkennbare Verschiebung des Lichtpunktes die Lageänderung des Objektes an. Mehrere Flugzeuge erscheinen auf dem P. P. I.-Schirm auch nur als einzelner Lichtpunkt. Dagegen kann ihre Zahl an der Kontrollröhre aus den verschiedenen dort sichtbaren Ausschlägen abgezählt werden, wozu allerdings viel Uebung nötig ist.

Viele Geländeechos ergeben auf dem P. P. I.-Schirm grosse Fleckenzenen, die das Erkennen von Flugzeugen sehr erschweren. Die Radaranlage soll daher nicht auf einem Berggipfel mit weiter Rundsicht aufgestellt werden, weil alsdann, wie Bild 5 zeigt, viele Echos entstehen, in denen sich das zu suchende Objekt verstecken kann. Viel richtiger ist es, zur Aufstellung eine Mulde zu wählen, Bild 6, über deren Rand nur wenige Geländeechos eindringen. Erfahrungsgemäss muss sich der Muldenrand in einer Entfernung von etwa 400 m befinden; weil bei kleineren Distanzen sich ungewöhnliche Erscheinungen störend geltend machen. Die Mulde darf auch nicht zu tief sein, weil sonst die Wellenkeule unterflogen werden könnte. Diese wenigen Hinweise zeigen, dass beim Einsatz des Radargerätes gewisse Regeln befolgt werden müssen. Die ganze Anlage wiegt nur rd. 200 kg; sie ist sehr gedrängt gebaut und leicht transportabel; in wenigen Minuten ist sie betriebsbereit.

Dem im Gerätekasten, Bild 2, eingebauten P. P. I.-Gerät kann ein zweites solches Gerät in beliebiger Entfernung parallel geschaltet werden. Diese Möglichkeit gestattet z. B. das Zusammenfassen der P. P. I.-Geräte verschiedener Radaranlagen an einem Kommandoposten.

Radaranlagen können gestört werden. Im militärischen Einsatz muss man diese Störungen bekämpfen. Dieser Kampf verlangt eine fortgesetzte Entwicklungsarbeit. Wer daher Radar anlagen für militärische Zwecke verwendet, muss im eigenen Lande über Forschungslaboratorien, die diese Entwicklungsarbeit leisten und ausserdem über eine Industrie verfügen, die die entsprechenden Apparate auch bei geschlossenen Grenzen bauen kann. Es ist sehr zu wünschen, dass an den massgebenden Stellen die Notwendigkeit für den Aufbau einer schweizerischen Radarindustrie erkannt wird und ihr die nötigen Entwicklungsaufträge zugewiesen werden.

A. O.

Eidg. Amt für Wasserwirtschaft

Auszug aus dem Jahresbericht 1945

(Schluss aus Bd. 127, S. 318)

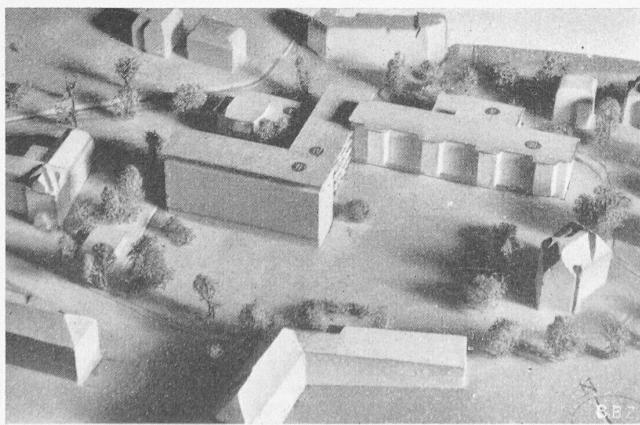
Schiffahrt. Sobald dies möglich war, hat das Amt zusammen mit andern an der Rheinschiffahrt interessierten Stellen die erforderlichen Schritte unternommen, um die *Wiederherstellung der Rheinschiffahrt bis Basel*¹⁾ zu beschleunigen. Der Bundesrat beauftragte durch Vollmachtenbeschlüsse vom 29. Juni und 28. August 1945, unter Erteilung der nötigen Kredite, das Amt für Wasserwirtschaft, die Teilnahme der Schweiz an den Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten zu verwirklichen.

¹⁾ Vgl. Bd. 127, S. 164, 176, 231, 255 und 266.

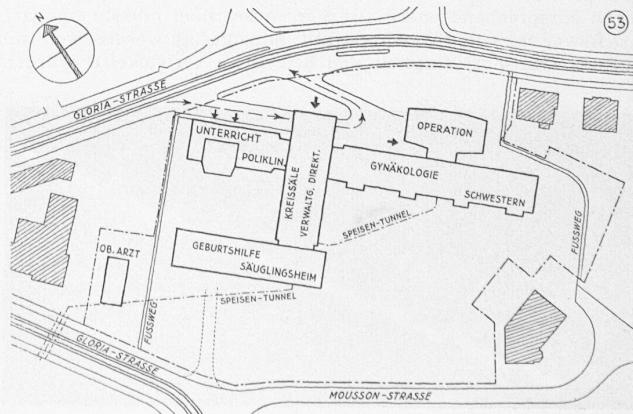
Die von der Schweiz aufzuwendenden Gelder wurden als Vorschuss an Frankreich betrachtet und es wurde späteren Verhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich vorbehalten, eine Vereinbarung über die definitive Verteilung der Kosten zu treffen. Die *Rheinzentralkommission* konnte vom 20. bis 23. November und vom 12. bis 14. Dezember 1945 wiederum zu Sitzungen zusammengetreten. Das Amt verfolgt die Arbeiten der Kommission mit grossem Interesse und wirkte bei deren Vorbereitung mit. Die Kommission hat ein ständiges technisches Komitee geschaffen, dessen Tätigkeit zur Hauptsache folgende Aufgaben umfasst: a) Koordination der Arbeiten zur Räumung des Rheins und gegenseitige Unterstützung, um diese Arbeiten zu beschleunigen. b) Anpassung der Wiederaufbaupläne an die Projekte, die vor dem Kriege zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse aufgestellt worden sind. c) Die Angaben über den Fortschritt der Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten ständig dem neuesten Stand dieser Arbeiten anzupassen und sie Schiffahrtskreisen bekannt zu geben. — Alle diese Arbeiten zur Wiederherstellung der Rheinschiffahrt haben das Amt sehr stark in Anspruch genommen. Infolgedessen mussten leider andere Arbeiten vorübergehend verlangsamt werden.

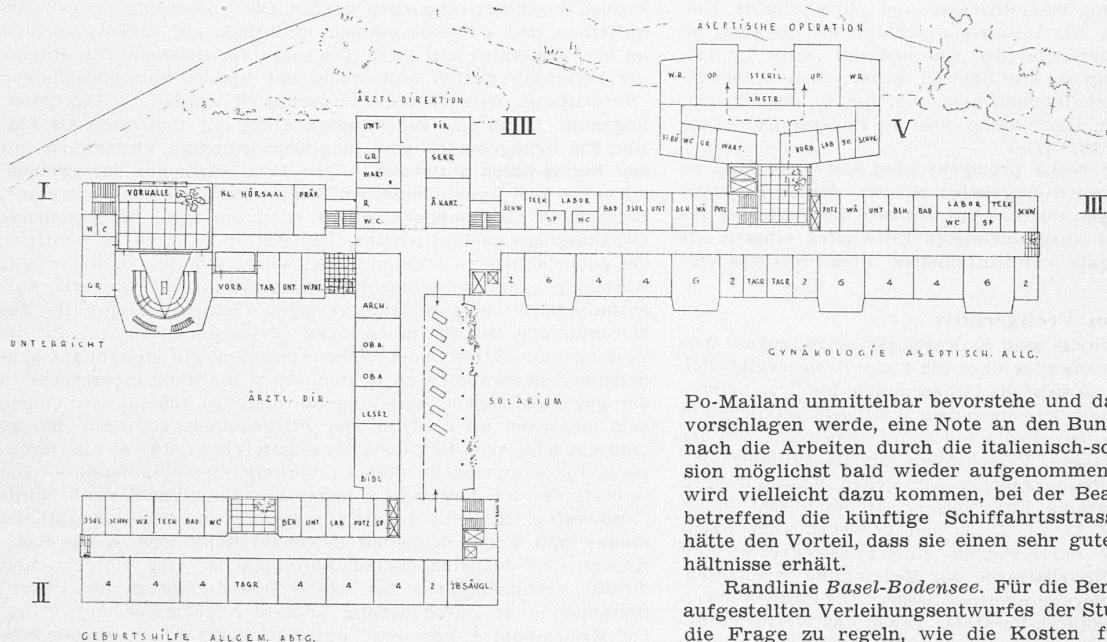
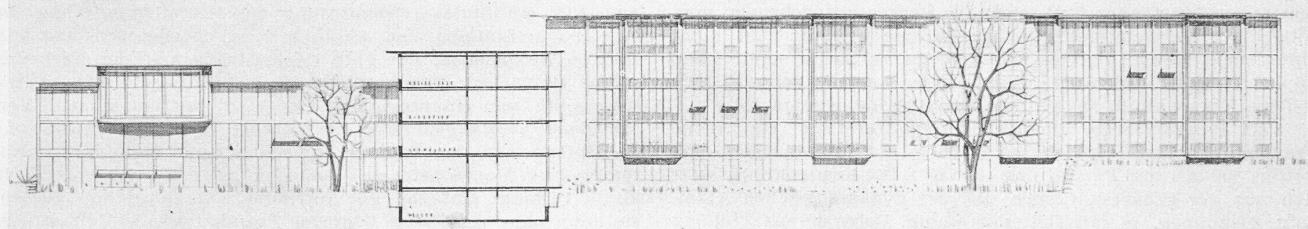
Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein. Da die Badische Wasser- und Strassenbaudirektion nicht mehr in der Lage ist, die Bauleitung auszuüben, hat das Amt vorläufig diese Leitung übernommen. Indem die Bauarbeiten seit langem fast oder ganz ruhten, und die Bauwerke nicht unterhalten wurden, haben sie zum Teil stark gelitten. Durch die Kampfhandlungen wurde aber auch der Schiffs-, Maschinen- und Gerätelpark entweder zerstört oder stark beschädigt; ferner gingen bedeutende Mengen von Baumaterialien wie Steine, Eisendraht und Faschinen verloren. Sobald die Verhältnisse dies möglich erscheinen liessen, hat das Amt mit den heute kompetenten ausländischen Amtsstellen Führung genommen, damit die Arbeiten rasch wieder in Gang gesetzt werden können. Grössere Schäden können nur durch einen raschen Eingriff vermieden werden. Am 16. November konnte die Baukommission in Freiburg i. B. zusammengetreten, nachdem schon vorher Wesentliches vorgekehrt worden war. Das Programm für die weiteren dringlichen Arbeiten wurde festgelegt: Gleichzeitig mit den erforderlichen Aufnahmen muss der Schiffs-, Maschinen- und Gerätelpark repariert und ergänzt werden; die Bauhöfe sind wieder betriebsfähig zu machen und das Baumaterial ist neu zu beschaffen. Es werden die grössten Anstrengungen gemacht, damit mit Hilfe von zwei Senkbrücken die ersten Instandstellungsarbeiten in Angriff genommen werden können, bevor der Wasseranstieg diese Arbeiten erschwert. Der Finanzausschuss konnte im Berichtsjahre noch nicht zusammengetreten. Es ist aber notwendig, die neu geschaffene Lage auch in finanzieller Hinsicht bald abzuklären. Es ist zu unterscheiden, welche Arbeiten Behebung der Kriegsschäden sind und welche Arbeiten die normalen Regulierungsarbeiten betreffen.

Ausbau der Rhone. Für die Stufe Etournel, für welche es besonders schwierig ist, eine gute Ausbauart zu finden, sind neue interessante Lösungen gefunden worden. Da die Stufen Etournel und Chancy-Pougny die Landesgrenze berühren, hat das Amt die französischen Verwaltungsinstanzen über den Stand der Projektierungsarbeiten orientiert und eine Besprechung vorgeschlagen. Die kantonalen und städtischen Behörden Genfs haben ansehnliche Kredite als Zuschüsse an die weitere Förderung der Projektierungsarbeiten bewilligt. Dank dieser Kredite wird es nun möglich sein, auch das Projekt für die Schiffahrtsverbindung des oberen Endes der Stauhaltung Verbois mit dem



1. Preis (7000 Fr.) Entwurf Nr. 53. Verfasser O. BURRI, O. GLAUS, J. R. SCHADER, Architekten, Zürich. Modellbild und Lageplan 1:2500

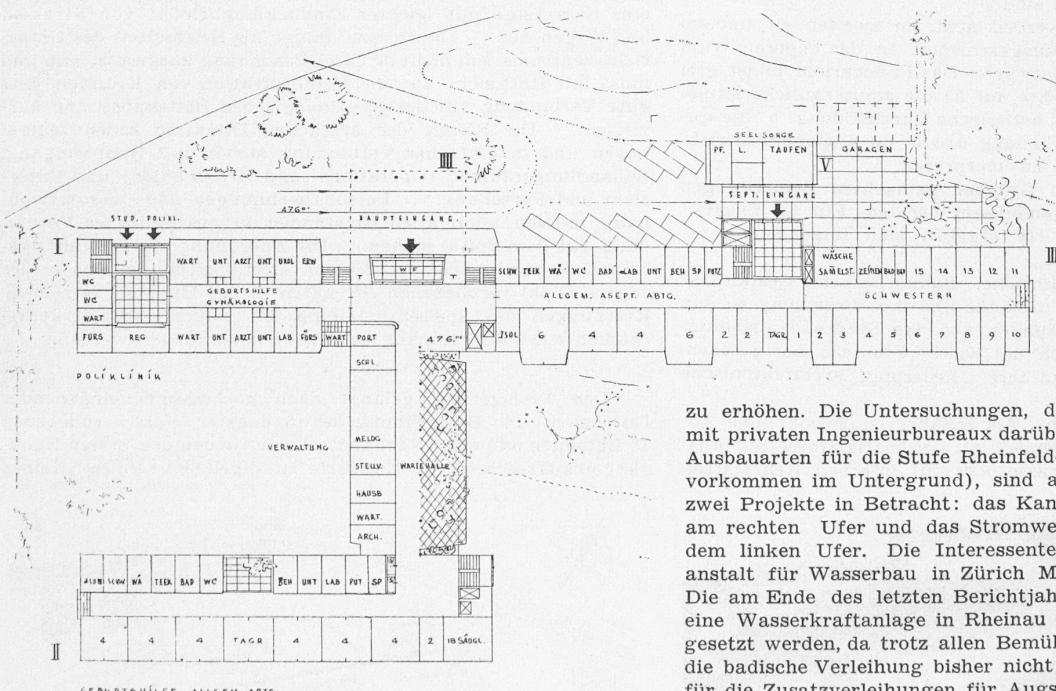




Po-Mailand unmittelbar bevorstehe und dass sie ihrer Regierung vorschlagen werde, eine Note an den Bundesrat zu richten, wonach die Arbeiten durch die italienisch-schweizerische Kommission möglichst bald wieder aufgenommen werden. Die Schweiz wird vielleicht dazu kommen, bei der Bearbeitung der Projekte betreffend die künftige Schiffahrtstrasse mitzuwirken. Dies hätte den Vorteil, dass sie einen sehr guten Einblick in die Verhältnisse erhält.

Randlinie Basel-Bodensee. Für die Bereinigung des vom Amt aufgestellten Verleihungsentwurfes der Stufe Birsfelden ist noch die Frage zu regeln, wie die Kosten für die Erstellung der Schifffahrtsanlagen zu verteilen seien. Die Frage, welche Leistungsfähigkeit der Schifffahrtsanlagen für diese Stufe erforderlich sei, welche Abmessungen diese Anlagen haben müssen und welche Baukosten sich ergeben, hat das Amt durch ein Gutachten abklären lassen. Im Zusammenhang mit den Untersuchungen über den Neubau der Stufe Rheinfelden wird die Möglichkeit geprüft, den Stau bei Augst-Wyhlen namhaft

zu erhöhen. Die Untersuchungen, die das Amt in Verbindung mit privaten Ingenieurbureaux darüber durchgeführt hat, welche Ausbauarten für die Stufe Rheinfelden in Frage kommen (Salzvorkommen im Untergrund), sind abgeschlossen. Es kommen zwei Projekte in Betracht: das Kanalwerk mit Maschinenhaus auf dem rechten Ufer und das Stromwerk mit Maschinenhaus auf dem linken Ufer. Die Interessenten lassen in der Versuchsanstalt für Wasserbau in Zürich Modellversuche durchführen. Die am Ende des letzten Berichtjahres erteilte Verleihung für eine Wasserkraftanlage in Rheinau konnte noch nicht in Kraft gesetzt werden, da trotz allen Bemühungen schweizerischerseits die badische Verleihung bisher nicht erteilt wurde. Dasselbe gilt für die Zusatzverleihungen für Augst-Wyhlen, Laufenburg und Albruck-Dogern.



Genfersee weiter zu verfolgen. Schweizerischerseits ist man bereit, die seit 1939 unterbrochenen Verhandlungen mit Frankreich betreffend die Schiffbarmachung der Rhone und die Regulierung des Genfersees sogleich wieder aufzunehmen. Neue Schritte sind bei der französischen Regierung in dieser Richtung unternommen worden.

Schiffahrtsweg Adria-Langensee. Am 15. November empfing der Chef des Post- und Eisenbahndepartementes eine italienische Delegation, die vom italienischen Geschäftsträger in Bern eingeführt war. Diese Delegation erklärte, dass der Bau des Kanals

Wettbewerb für eine neue Frauenklinik des Kantonspitals Zürich

Im Gesamtplan für die Erneuerung des Kantonspitals Zürich¹⁾ ist der Frauenklinik der verhältnismässig steile Geländestreifen zwischen Gloriastrasse und Moussonstrasse vorbehalten. Er liegt bergseits der vorhandenen Dermatologischen Klinik und des Rotkreuz-Spitals und zugleich südöstlich des bestehenden Ge-

¹⁾ SBZ Bd. 117, S. 95* und 253* ff (1941).