

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 22

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

INHALT: Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schiffsfragen. — Beiträge zur Frage der Verhütung fricktalischer Eisenerze. Clocher à jour dans les Alpes valaisannes. — Zur Reorganisation der S.B.B. — Miscellanea: Band Schweizer Architekten. Ausfuhr elektrischer Energie. Schifffahrt auf dem Oberrhein. Deutsche Gesellschaft für Bauingenieurwesen. Ueber den Bau eiserner Brücken in der

Schweiz. Deutscher Kälte-Verein. Ausstellung eines Reliefmodells des Hafens von Antwerpen. Die Zentralkommission für den Rhein. Gesellschaft der L. von Rollschen Eisenwerke. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Aargauischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P.

Band 77.

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

Nr. 22.

Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizer. Schiffsfragen.

(Fortsetzung von Seite 236.)

Nachdem wir in den vorhergehenden Abschnitten die mit Bezug auf die Schifffahrt auf dem Oberrhein wesentlichen technischen Daten dargelegt haben, gehen wir über zur Beschreibung der für die Strecke Basel-Strassburg aufgestellten Entwürfe. In kurzen Zügen wurden unsere Leser über das gegenwärtig im Brennpunkt der Diskussion stehende Projekt eines elsässischen Seitenkanals bereits vor Jahresfrist unterrichtet, und zwar allgemein in dem Bericht von Prof. A. Rohn über den Strassburger Schiffsfragen-Kongress vom September 1919 (Band LXXV, Seite 4, vom 3. Januar 1920), eingehender in der Projektbeschreibung durch Prof. K. E. Hilgard (ebenda S. 18, 10. Januar 1920). Die damals schon von uns angekündigte Darstellung des bezüglichen Projektes von Ingenieur René Koechlin in Basel hat sich aus verschiedenen Gründen bis heute verzögert. Nachdem nun aber die „Zentralkommission für den Rhein“ im Februar d. J. sich damit beschäftigt hat¹⁾ und die Schweiz dadurch offiziell von den Absichten Frankreichs Kenntnis erhalten hat, liegt kein Grund mehr vor, diesen grosszügigen Plan der Öffentlichkeit weiterhin vorzuenthalten. Wir sind in der Lage, auf Grund von massgebender Auskunft folgendes darüber mitzuteilen, wobei wir uns vorbehalten, auf verschiedene Punkte, wie die Isteiner-Schwelle und das Flussregime des Rheines, sowie auf die schweizerischerseits am Kanal-Projekt geübte Kritik überhaupt, u. a. m. zurückzukommen.

Das französ. Projekt des „Grand Canal d'Alsace“.

Geschichtliche Entwicklung.

Die Vorstudien von Ing. René Koechlin über die Ausnützung der Rheinkräfte unterhalb Basel sind im Jahre 1893 begonnen worden, jedoch wurde das erste im Detail ausgearbeitete Projekt erst im Jahre 1902 von den schweizer. Ingenieuren René Koechlin und Louis Potterat, gemeinsam mit der deutschen Unternehmung Havestadt & Contag zur Konzessionsbewerbung eingereicht. Jenes Projekt, das das Gefälle des Rheins zwischen Niffer und Ottmarsheim mit 32000 PS ausnutzen wollte, wurde 1904 zurückgezogen und von den Konzessionsbewerbern durch einen neuen Entwurf ersetzt, bei dem das Turbinenhaus nach Kembs zu liegen kam und das die Ausnützung von 45600 PS vorsah [vergl. Abb. 22, Seite 245, Red.].

Der Entwurf dieser Kraftanlage, die unter dem Namen „Kembser-Werk“ bekannt ist, wurde seitens der Regie-

rungen von Elsass-Lothringen und Baden geprüft, mehrmals abgeändert, um allen Anforderungen zu entsprechen, und am 8. September 1906 zum ersten Mal der „Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“ von der Elsässischen und der Badischen Regierung vorgelegt. Nachdem die Vorlagen im Laufe der Sitzungen von 1906 bis 1909 genau geprüft und begutachtet worden waren und das Projekt gemäss den Wünschen der Zentralkommission umgearbeitet worden war, erklärten die Delegierten der verschiedenen Staaten in der Sitzung vom 14. September 1909 einstimmig, dass der Errichtung des Wasserwerks Kembs keine Bedenken mehr entgegenstünden.

Im Februar 1910 gaben die herangezogenen Sachverständigen, Baurat Theodor Koehn in Berlin und Oberst Eduard Locher in Zürich, über die geplante Anlage Kembs ein in technischer und wirtschaftlicher Beziehung günstiges Urteil ab. Hierauf wurde unter starker Beteiligung der Stadt Mülhausen am 1. August 1910 unter dem Namen „Ober-

rheinsche Kraftwerke“ (jetzt: „Société des Forces Motrices du Haut Rhin“) eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 20 Mill. M. gegründet. Diese Gesellschaft erwarb das Elektrizitätswerk Mülhausen und die Konzessionsrechte für das Kembser Werk mit der Verpflichtung, dieses auszubauen, sobald die Konzession erteilt sei. Etwas später beteiligte sich auch das Elektrizitätswerk Strassburg am Aktienkapital der neuen Gesellschaft.

In den Jahren 1910 und 1911 wurde das Offenlegungsverfahren für das Kembser Werk in Elsass und Baden durchgeführt, wobei sich nur geringe Einwände ergaben. Von Schweizer Seite wurde damals in einem Schreiben des Regierungsrates von Basel an das Bezirksamt Lörrach das Gesuch gerichtet, es möchte die auf eine Länge von 90 m geplante Schleuse auf 170 m ausgebaut werden, wenn einmal die in voller Entwicklung begriffene Schifffahrt einen grösseren Umfang angenommen habe.

Die Konzessionsverhandlungen wurden bis April 1912 auf dieser Basis fortgesetzt, wobei immer die Ausnützung des Rheins für die Schifffahrt und Kraftgewinnung auf Grund von Rheinseitenkanälen gedacht wurde, und zwar (siehe „Beiträge zur Hydrographie des Grossherzogtums Baden“, 1906, XII. Heft) von Basel bis Neuenburg mit linksseitigem Rheinkanale (3 Gefällstufen) und von Neuenburg bis Breisach mit einem rechtsseitigem Kanal (zwei Gefällstufen).

Im weiteren Verlaufe des Jahres 1912 wurden die Konzessionsverhandlungen von Seiten der Elsässischen und Badischen Regierung unerwartet sistiert, weil die Badische Regierung inzwischen ein neues Projekt für die wasserwirtschaftliche Ausnützung des Rheins in Studium genommen hatte. Von diesem Projekt, mit dem sich die beiden vorerwähnten Regierungen in den Jahren 1912 bis

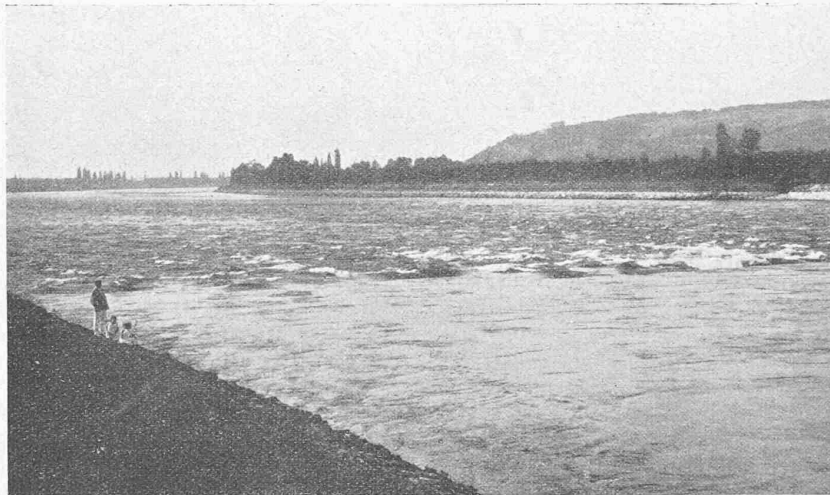


Abb. 25. Die „Isteiner Felsbarre“ am 13. IX. 1919, Wassertand B. P. + 0,35; $Q = 650 \text{ m}^3/\text{sek.}$
Blick vom elsässischen Ufer flussabwärts über den Rhein gegen den „Isteiner Klotz“.

¹⁾ Vergl. unsern kurzen Bericht auf Seite 146 ffd. Bandes, ferner den ausführlichen Bericht Gelpkes in „Rh. Q.“ vom Januar-April d. J.