Schweizerische Rhone-Rhein-Wasserstrasse

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 5

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-38857

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

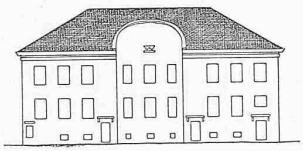
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

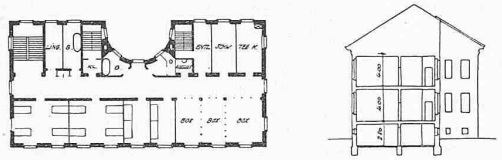
Verbindung einer Haupteingangshalle mit der Haupttreppe ist gut. Der Poliklinikeingang liegt gut, ist aber als solcher verbesserungsbedürftig. Die Hauskapelle sollte verbreitert werden. Das Arztzimmer im Tuberkulosepavillon liegt nicht günstig. Im übrigen sind die Dispositionen im Hauptbau einwandfrei und zum Teil sehr geschickt.

Nr. 26. „Projekt 1:200". Die Anordnung der Gebäude ist übersichtlich. Der Tuberkulosepavillon kann ohne weitere Nachteile für das Projekt an den Westflügel der Hauptgebäudefront verlegt werden. Die Lage des Haupteinganges, am Ende dieses Flügels, ist für den Spitalbetrieb nicht zweckmässig. Die Lage der Poliklinik im ersten Obergeschoss mit Eingang im Souterrain (von den Gemeindestrassen her) ist zweckwidrig. Die Grundrisse sind klar mit ausgezeichneten Beleuchtungsverhältnissen. Die alte Haupttreppe findet als Treppe für den Nordflügel geschickte Verwendung. Die Speiseaufzüge sollten in Verbindung sein mit einem Office. Die Vergrösserung der Baumasse des Hauptgebäudes schwächt in erfreulicher Weise den üblen Eindruck des Pavillons B ab. Die Architektur dieses Projektes ist einfach und vornehm. (Forts. folgt.)

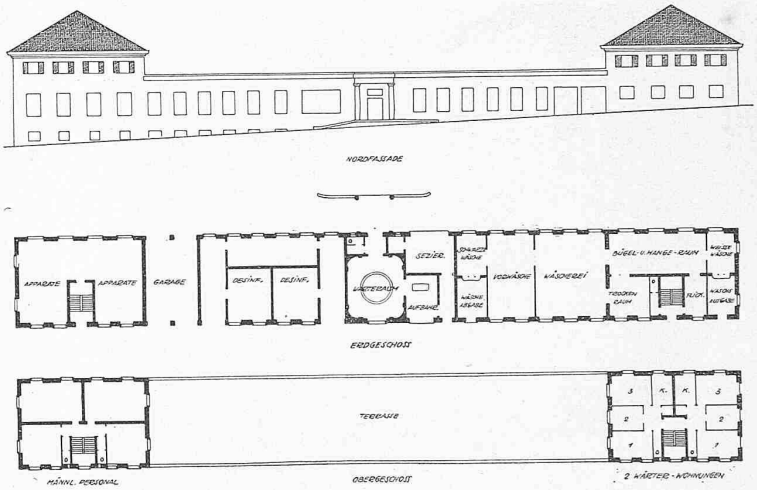


II. Rang.
Entwurf Nr. 26.

Verfasser:
Gottlieb Bachmann,
Architekt in Zürich.



Absonderungshaus, Nordfassade, Grundriss, Schnitt. — 1 : 800.



Wirtschaftsgebäude: Nordfassade und Grundrisse. — Masstab 1 : 800.

Schweizerische Rhone-Rhein-Wasserstrasse.

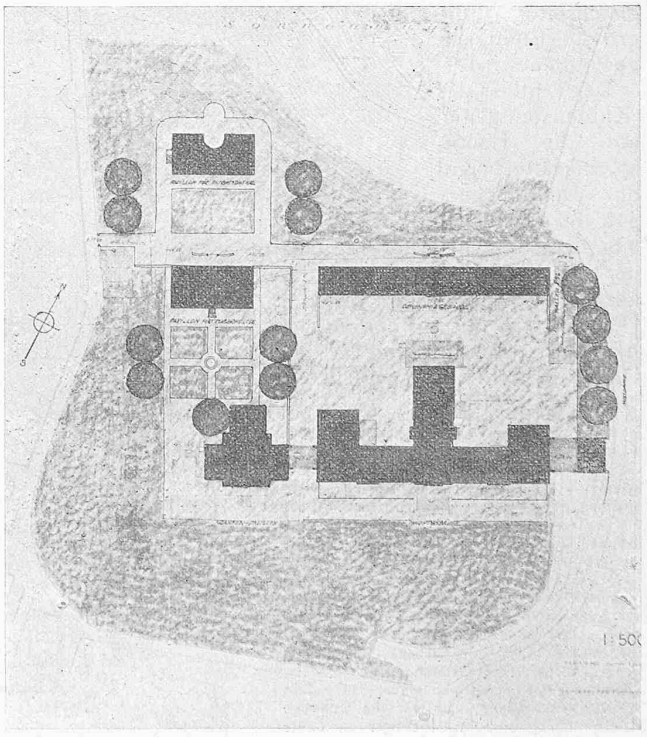
Am 11. Dezember 1922 brachten die Tageszeitungen kommentarlos folgende Meldung aus Genf: „Grossrat Paul Balmer, Präsident des Rhein-Rhoneschiffahrtsverbandes, brachte dem „Journal de Genève" zur Kenntnis, dass die Société de construction des chemins de fer et travaux publics [Paindavoine u. Collignon. *Red.*], unterstützt durch ein Finanzkartell, und vom Ministerpräsidenten Poincaré aufgemuntert, sich geneigt erklärt, sofort eine Anleihe von drei- bis vierhundert Millionen Schweizerfranken zu plazieren, welche Summe für den Bau des Rhein-Rhone-Kanals von Genf nach Koblenz (Schweiz) genügen würde. Die Gesellschaft würde die Arbeiten ausschliesslich durch schweizerische Unternehmer ausführen lassen und nur schweizerische Arbeiter und schweizerisches Material verwenden." —

Wir hätten von dieser so sonderbar klingenden Mitteilung nicht Notiz genommen, wenn ihr nicht am 22. Januar 1923, ebenfalls durch die Schweiz. Depeschenagentur verbreitet, eine gewisse Bestätigung gefolgt wäre, in der es weiter heisst: „. . . . Wie das „Journal de Genève" vernimmt, hat die französische Gesellschaft, unterstützt von einem französisch-englisch-amerikanischen Finanzkonsortium, an dessen Spitze der frühere Kommandant der dritten französischen Armee, General Gérard, steht, das Kapital zusammengebracht und bereits Schritte eingeleitet, um die Garantie des Bundes und der Kantone zu erhalten. General Gérard hält sich gegenwärtig in der Schweiz auf. Der Bau soll ausschliesslich schweizerischen Unternehmern übertragen werden und es sollen nur schweizerische Arbeitskräfte und schweizerisches Material Verwendung finden." —

Näheres hierüber veröffentlichte übrigens das offizielle Organ des *Schweiz. Rhone-Rhein-Verbandes* „Des canaux! des bateaux!" Nr. 28 (Dez.-Jan.), dem wir entnehmen, dass die Arbeiten an dem geplanten Wasserweg von Chancy (Grenze) bis Koblenz (Grenze) u. a. in sich schliessen würden die Erstellung des rund 4,5 km langen Kanaltunnels von Vernier bis Chambésy für 1200 t-Kähne, den 37 km langen Canal d'Entreroches für 600 t-Kähne, u. s. w. „En tenant compte largement de l'imprévu, tous les travaux ayant été devisés par M. l'ingénieur Autran, en 1913, à la somme globale de 150 millions, on en prévoit quatre cents aujourdhui, ce qui est fort suffisant." — Gestützt auf derartige Grundlagen (!!) hatte dann der Präsident des Rh.-Rh.-V., der Genfer Advokat Balmer, mit zahlreichem Gefolge, am 21. Dezember 1922 eine Audienz bei Herrn Bundesrat Chuard, um die rasche Verwirklichung seines Planes zu erreichen, d. h. die Garantie des Bundes und der Kantone für die geplante Anleihe. Herr Chuard wird ob dieses Ansinnens nicht wenig erstaunt gewesen sein; er hat den Herren natürlich den ihnen gebührenden Hofbescheid erteilt, indem er sie auf die *fehlenden Voraussetzungen* hinwies, insbesondere auf die noch sehr umstrittene Frage der Genfersee-Regulierung. Immerhin ist eine Prüfung der Sache zugesagt worden.

*

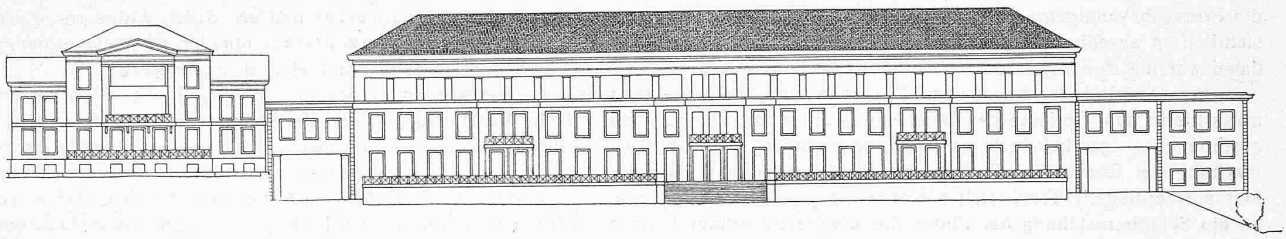
Soweit der Sachverhalt, den wir, so unglaublich er für unsere Leser wohl sein wird, ihnen nicht vorenthalten durften, nachdem sich Herr General Gérard bereits in der Schweiz befinden soll. Man erlasse uns aber einen Kommentar, und erlaube uns statt dessen



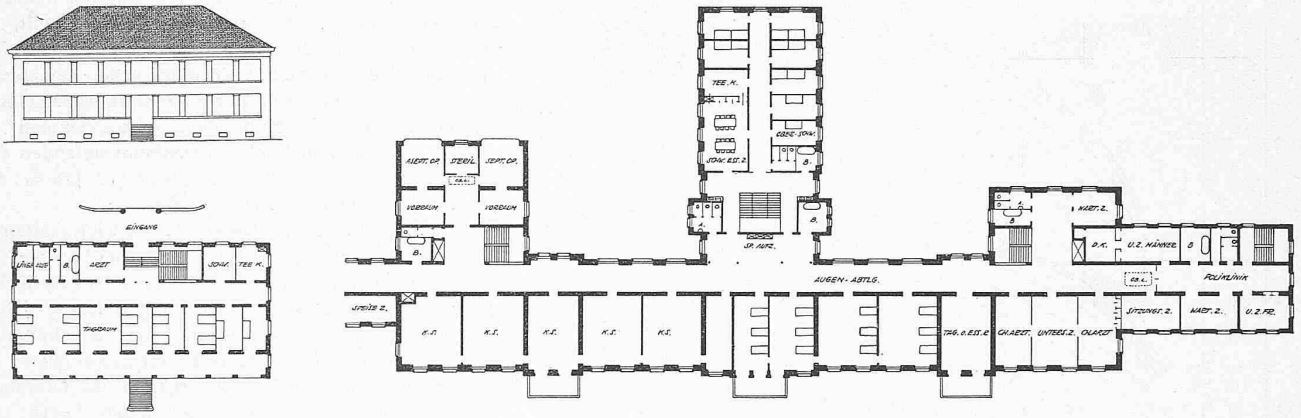
II. Rang, Entwurf Nr. 26. — Lageplan 1 : 2500.

Wettbewerb für die Erweiterungsbauten des Kantonspitals Glarus.

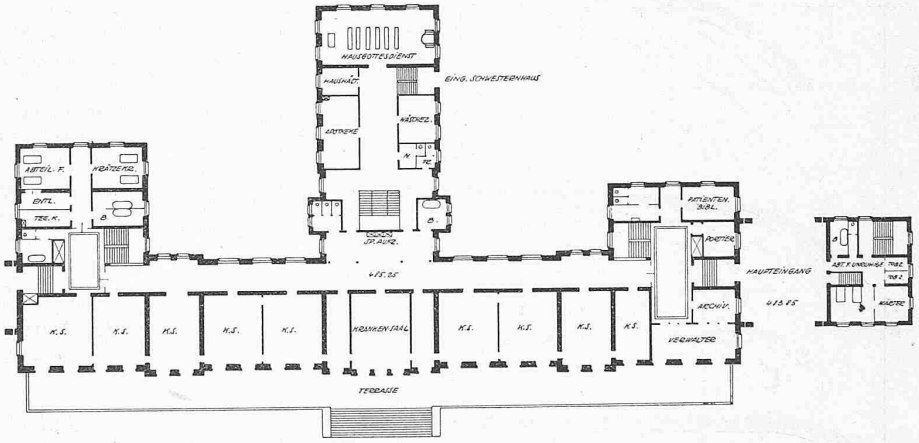
II. Rang (4000 Fr.), Entwurf Nr. 26. — Verfasser: Architekt Gottfried Bachmann, Zürich.

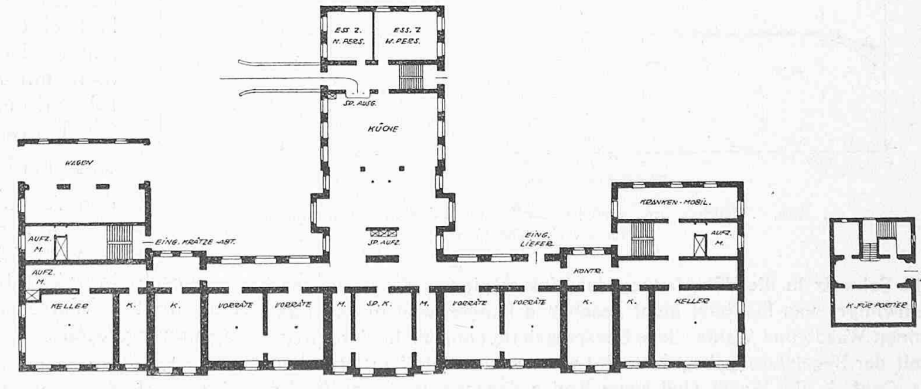


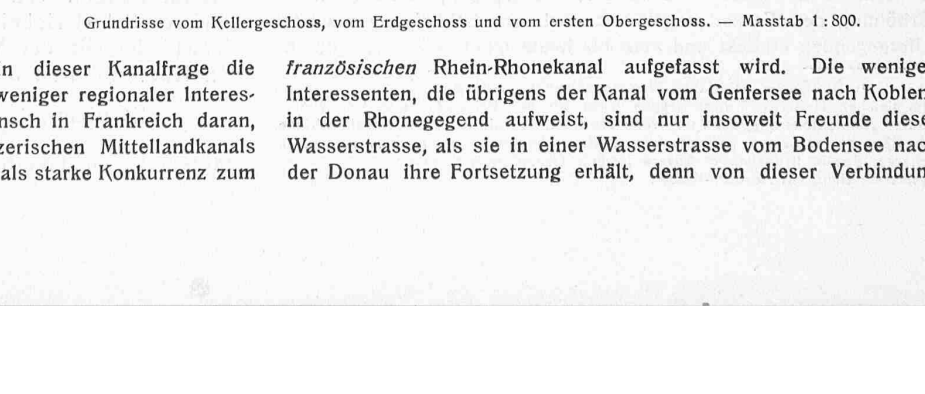
Pavillon B. Südfassade des Hauptbaues. — Massstab 1 : 800.



Pavillon für Tuberkulose.
Südfassade und Erdgeschoss.







Grundrisse vom Kellergeschoss, vom Erdgeschoss und vom ersten Obergeschoss. — Massstab 1 : 800.

hier folgen zu lassen, was die *„Rhein-quellen"* (Nr. 10 12, 1922) dazu sagen, und was durchaus auch unserer eigenen, wie der Meinung wohl aller ernsthaften schweizerischen Techniker entspricht:

„. . . . Die Genfer Meldung verdient aus mancherlei Gründen etwas genauer untersucht zu werden, denn mit derartigen Sensationsnachrichten wird der ganze Binnenschiffahrtsgedanke in der Schweiz diskreditiert. Vor allem muss man sich fragen, woher das Geld kommen soll. Frankreich hat alle Mühe, das Geld für die Bauten an der Rhone zusammenzubekommen und grosse ernste Kraftwerkprojekte kommen dort nicht weiter, weil die Mittel dazu fehlen. Ebenso wird es ausserordentlich schwer sein, die nötigen Kapitalien — etwa 70 Millionen — für die erste Stufe des elsässischen Rhein-Seitenkanals und das Kraftwerk Kembs zu erhalten; die Versuche, englisches Kapital hierfür zu interessieren, sollen gescheitert sein. Es ist kaum denkbar, dass unter diesen Umständen etwa 400 Millionen für ein Kanalprojekt aufgebracht werden können, dessen wirtschaftliche und verkehrspolitische Notwendigkeit noch gar nicht erwiesen oder auch nur studiert sind. Noch viel unglaublicher aber ist die Mitteilung, dass der französische Ministerpräsident Poincaré dazu aufgemuntert habe und dass eine französische Gesellschaft in dieser Kanalfrage die Initiative ergreife, denn mit Ausnahme weniger regionaler Interessenten im Rhonegebiet denkt kein Mensch in Frankreich daran, sich in die Angelegenheit des schweizerischen Mittellandkanals einzumischen, weil dieser in Frankreich als starke Konkurrenz zum *französischen* Rhein-Rhonekanal aufgefasst wird. Die wenigen Interessenten, die übrigens der Kanal vom Genfersee nach Koblenz in der Rhonegegend aufweist, sind nur insoweit Freunde dieser Wasserstrasse, als sie in einer Wasserstrasse vom Bodensee nach der Donau ihre Fortsetzung erhält, denn von dieser Verbindung

der Rhone mit der Donau erwarten gewisse Interessenten Rückfrachten für die in Marseille eintreffenden Schiffe. Die deutsche Regierung hat aber dieser Tage durch eine offizielle Mitteilung an die Presse bekanntgemacht, welche Wasserstrassenprojekte voraussichtlich in absehbarer Zeit zur Ausführung kommen sollen, und dabei war die Bodensee-Donau-Verbindung *nicht* erwähnt.

Ferner hätte der Kanal vom Genfersee zum Rhein — man muss hierin dem Berichte des Bundesrates unter allen Umständen zustimmen — gar keinen Wert, wenn er nicht in der Schiffbarmachung der Rhone eine Fortsetzung des Wasserweges bis nach Marseille erhielte.[1]) Frankreich hat aber als conditio sine qua non an die Schiffbarmachung der Rhone die Bedingung geknüpft, dass

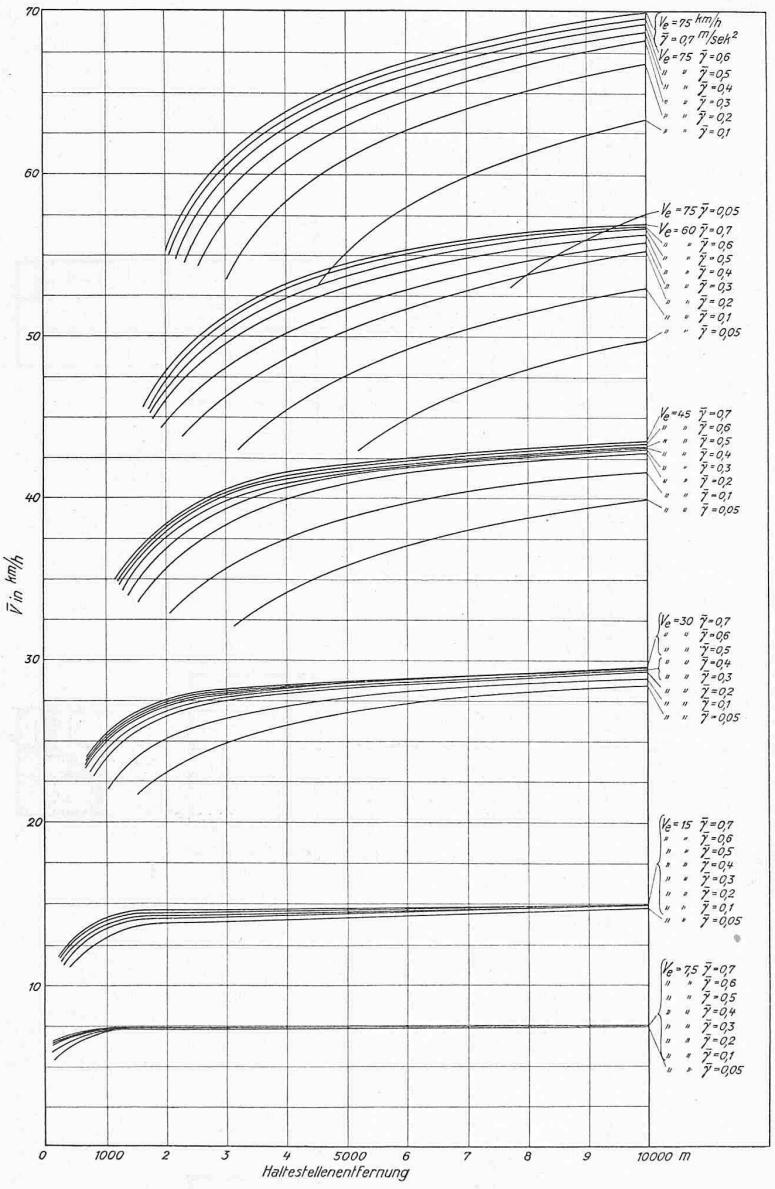


Abb. 7. Mittlere Geschwindigkeit in Funktion der Haltestellen-Entfernung für verschiedene V_e und γ.

die Schweiz in die Höherlegung des Wasserspiegels des Genfersees einwillige, was bis jetzt nicht geschehen konnte, weil in den Kantonen Waadt und Wallis diese Seespiegelerhöhung nicht durchwegs mit der Begeisterung begrüsst wird wie von den Schiffahrtsfreunden in Genf. In der Waadt sind weite Kreise dagegen, weil man in der Erhöhung des Wasserspiegels eine schwere Schädigung mancher Ufergegenden erblickt und man bis heute nicht weiss, wer für den Schaden aufkommt. Im Kanton Wallis aber sagt man sich, es sei unsinnig, die Hand zu reichen zum Aufstau des Sees, der den Franzosen erlaube, die an der französischen Rhone zu gewinnenden Wasserkräfte zu vermehren und es so den Wallisern zu verunmöglichen, ihre Bergwasserkräfte auszubeuten und die gewonnene elektrische Energie nach Frankreich zu exportieren.

Wir würden es gewiss auch begrüssen, wenn der schweizerische Mittellandkanal von der Rhone zum Rhein über die Jurarandseen zustande käme, aber wir stellen uns auf den Standpunkt, dass *keine vernünftige Schiffahrtspolitik getrieben werden kann, wenn nicht mit den Tatsachen und den gegebenen Grössen gerechnet wird.* (*Wir* unterstreichen! *Red.*) Die Sache ist einfach noch nicht spruchreif und bedarf noch gründlicher Studien und ebenso gründlicher Besprechungen. Man begreift daher auch nicht, wozu jetzt, in diesem unreifen Zustande der Angelegenheit, die Genfer Meldung eingreift, wo doch eine Verwirklichung zurzeit auch dann nicht möglich wäre, wenn das Geld dafür schon beisammen wäre. Es kann sich also nur um eine Tendenzmeldung handeln, mit der bestimmte Ziele verfolgt werden." —

So die „Rheinquellen". Ebenso einverstanden wird man auch mit der „N. Z. Z." vom 10. Januar d. J. (Nr. 40) sein, die u. a. treffend sagt:

„. . . . Selbst dann, wenn alle Schwierigkeiten an Rhein und Rhone geordnet wären, hätten wir die Pflicht, die Offerte der französischen Baugesellschaft genau zu prüfen. Wir haben in den letzten Jahren schon wiederholt ausländische Baugesellschaften in der Schweiz am Werk gesehen. Ihnen verdanken die Mittelthurgaubahn, die Lötschbergbahn, die Furkabahn usw. das Leben, wenn man von einem Leben z. B. gerade beim letztgenannten Unternehmen sprechen kann. Wir haben unsere wohlbekannten und im ganzen auch wohlbewährten schweizerischen Finanzierungsmethoden; das Ausland hat andere, die uns nicht ohne weiteres passen können. Die Frage der Finanzierung der Rhone-Rhein-Wasserstrasse ist aber an und für sich schon eines der delikatesten Probleme, die sich stellen können, des engen Zusammenhanges wegen mit der *Frage der Rentabilität* — wir könnten schliesslich zu einer teuren Binnenschiffahrt und zu einem teuer bleibenden Bahnverkehr kommen." —

Der Aktionsradius der Akkumulatoren-Eisenbahnfahrzeuge.

Von Dr. sc. techn. *F. Christen*, Ingenieur, Bern.

(Schluss von Seite 38.)

Auf einer Fahrstrecke, deren Länge grösser ist als der bei der Ausfahrt, dem Anlauf und der Bremsung zurückgelegte Weg, ist man, um das Ziel zu erreichen, genötigt, vor dem Auslauf eine kürzere oder längere Strecke normalerweise mit der Anfahr-Endgeschwindigkeit, d. h. mit *Beharrungszustand*, zu fahren. Nachfolgend berechnen wir die massgebenden Werte für Fahrstrecken von 100, 1000, 2000 und 10 000 m Länge. Wir nehmen dabei $\frac{V_1}{V_e} = \frac{2}{3}$ und den Auslauf und die Bremsung wie früher an.

Die zur Bestimmung des Einflusses der mittlern Anfahrbeschleunigung und der Anfahr-Endgeschwindigkeit bei Fahrstrecken verschiedener Länge berechneten Werte sind in den Abbildungen 6a, 6b und 7 zusammengestellt.

Eine zusammenfassende Berichterstattung über die Untersuchungen von Fahrten verschiedener Länge bietet gewisse Schwierigkeiten mit Rücksicht auf die grosse Verschiedenheit der Verhältnisse. Diese sind jedoch aus den Kurvenbildern 6 und 7 hinreichend beleuchtet:

1. Es nimmt das Verhältnis $\left(\frac{S\,G}{G_A}\right)$ und damit bei konstantem Gewichtsverhältnis $\frac{G}{G_A}$ der Aktionsradius, bei ge-

[1]) Die Genfer Schiffahrts-Freunde scheinen hierin optimistischer, denn im im gleichen Heft Nr. 28 ihres Organs lesen wir auf Seite 238 folgenden schönen Satz: „Souhaitons que, dans un avenir prochain, la voie navigable transhelvétique, du Rhin au lac Léman permette aux chalands belges de venir, sans rupture de charge, depuis Bruxelles et Anvers jusqu'à *Genève port de mer.*" — Also wohlgemerkt: Genf, ein *Nordsee*-Hafen! *Red.*