

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

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

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Rheinschiffahrt Strassburg-Basel. — Verwaltungs-Gebäude des Elektrizitätswerkes Basel. — Der Ausbau der Basler Rheinhafenanlagen. — Die Rheinregulierung nach Projekt 1924 vor dem Basler Ingenieur- und Architekten-Verein. — Miscellanea: Der Stand der schweizerischen Gewässer. Schweizerischer Elektrotech-

nischer Verein und Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke. Eilgut-Motorschiffe auf dem Rhein. Ehrung von Dr. J. M. Maurer. Schweizerischer Chemiker-Verband, — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S.T.S.

Band 85. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 11

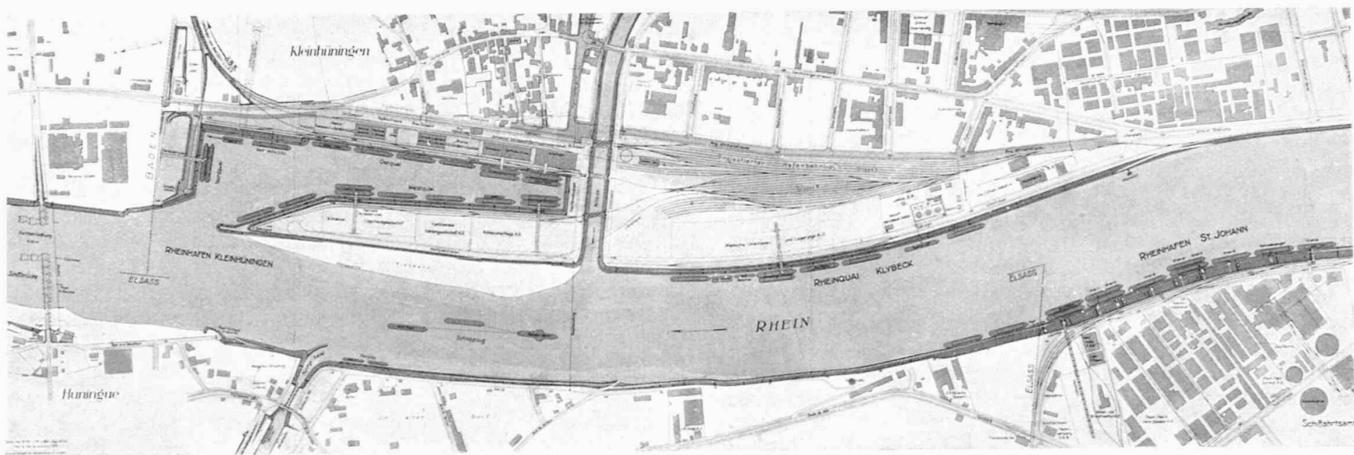


Abb. 5. Uebersichtsplan der Basler Rheinhafenanlagen, 1:12500 (Text hierzu siehe Seite 143).

Zur Rheinschiffahrt Strassburg-Basel.

Im Anschluss an unsere Darlegungen über die schweizerische Konzessionserteilung zum Bau des Kraftwerkes Kembs mit Rückstau des Rheins bis zur Birsmündung¹⁾ haben wir heute zu berichten über den andern Punkt des „Strassburger Abkommens“ vom 10. Mai 1922, die Zustimmung der Zentralkommission zur „Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg“, wie sie von der Schweiz verlangt wird, deren Delegation der Kommission die Ausführungsprojekte vorlegen wird.²⁾ Inzwischen hat, wie bereits mitgeteilt, die Schweiz durch die Organe der Badischen Rheinbauverwaltung ein neues (das dritte) Regulierungsprojekt vom Dezember 1923 (für die Strecke Basel-Breisach), bezw. vom November 1924 (für die Strecke Breisach-Strassburg) ausarbeiten lassen und der Zentralkommission übergeben. Diese wird sich damit in ihrer nächsten, am 15. April d. J. beginnenden Sitzung zu befassen haben.

Nun hat Frankreich seinerseits der Zentralkommission ein generelles Projekt für einen durchgehenden Rhein-Seitenkanal von Strassburg bis Basel bzw. Kembs zur Genehmigung eingereicht. Es ist dies der sogen. „Grand Canal d'Alsace“, der mit sieben Staustufen, im Anschluss an die oberste Stufe, das Kraftwerk Kembs, gleichzeitig der Krafterzeugung des Rheins und der Schiffahrt Strassburg-Basel dienen soll.³⁾ Bedenklicher Weise sollen nun in diesem neuen Projekt die Schiffahrts-Interessen wesentlich schlechter berücksichtigt werden, als in der Kembsstufe (kürzere Vorhäfen, kürzere und nur einfache Schleusen, Wassergeschwindigkeit von 1,2 bis 1,5 m/sek, gegenüber 0,70 m/sek im Kembs Kanal, u. a. m.), sodass die schiffahrtstechnischen Voraussetzungen, unter denen die Schweiz ihre Zustimmung zum Bau der ersten Stufe, des Kraftwerkes Kembs mit Rückstau bis zur Mündung der Birs, erteilt hat, für die Fortsetzung des Kanals nicht mehr erfüllt wären. Da dies für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Rheinschiffahrt Strassburg-Basel sehr bedenklich wäre und da an dieser Schiffahrt nicht nur die Schweiz, sondern auch alle schiffahrttreibenden Kreise des Mittel- und Unter Rheins interessiert sind, hatte der „Verein zur Wahrung

der Rheinschiffahrts-Interessen“ in Duisburg auf Freitag den 27. Februar sämtliche Handelskammern des gesamten Rheingebietes, sowie die Schiffahrtsvereine nach Mannheim zu einer *Tagung über den technischen Ausbau der Schiffahrtsstrasse Strassburg-Basel* einberufen; der Einladung folgten ungefähr hundert Vertreter der genannten Verbände. In Anbetracht des lebhaften Interesses, das vor allem die Schweiz an der Weiterentwicklung der Schiffahrt Strassburg-Basel hat, berichten wir nachstehend über den Verlauf der Mannheimer Tagung, der auch wir beigewohnt haben.

Zunächst sei hervorgehoben, dass alle acht Redner durchaus ruhig und sachlich ihre Anschauungen vertreten und anscheinend auch gut belegt haben; naheliegende politische Abschweifungen hatte sich der Vorsitzende, Generaldirektor Welker (Duisburg), in seinem Eröffnungswort von vornherein verboten, und seinem Wunsch ist auch korrekt entsprochen worden. Nachdem Reg.-Baurat Wittmann, als technischer Mitarbeiter am neuen Regulierungsprojekt 1924, die Projekte für Regulierung und Seitenkanal kurz erläutert hatte, nahm Direktor Fendel (Mannheim) das Wort, um namens der *Sachverständigen-Kommission* des Vereins, gestützt auf gründliche Prüfung, sowie auf reiche praktische Erfahrung, im einzelnen auseinander zu setzen, dass und warum im Interesse der Schiffahrt dem *Regulierungsprojekt vor dem Seitenkanal der Vorzug gegeben* werden müsse, dass insbesondere dem Kanalprojekt mit den gegenüber dem Kembswerk wesentlich verschlechterten Schiffahrtsbedingungen keinesfalls zugestimmt werden könne. Die von der Schweiz in den Kembs-Konzessions-Verhandlungen erzielten Verbesserungen der Schiffahrtverhältnisse im Kanal stellten das *Minimum* der schiffahrtstechnischen Anforderungen dar. Es würde hier zu weit führen, auf Einzelheiten einzutreten und wir hoffen, dies zu gegebener Zeit nachholen zu können. Nach Dir. Fendel sprachen noch verschiedene Abgeordnete vom Mittel- und Niederrhein, namentlich eindrucksvoll der Vertreter des Partikulierschiffer-Verbandes, der namens der Einzelschiffer erklärte, dass auch sie, wie die Reedereien, trotz der grössern Wassergeschwindigkeit im offenen Strom diesem den Vorzug geben und zwar sowohl in schiffahrtstechnischer (nautischer) wie in wirtschaftlicher Hinsicht.

Den Schluss der Verhandlungen bildete die Verlesung und einstimmige Annahme folgende Resolution:

¹⁾ Vergl. Band 84, S. 193 ff., insbesondere S. 219 (1. Nov. 1924) und S. 288 (13. Dez. 1924).

²⁾ „Strassburger Abkommen“ siehe Bd. 79, S. 275 (3. Juni 1923).

³⁾ Vergl. Vorgeschichte und generelle Darstellung des „Grand Canal d'Alsace“ in Bd. 77, S. 243 (28. Mai 1921).