Zur Rheinschiffahrt Strassburg-Basel

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 11

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40085

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 Elektrotechnischer 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

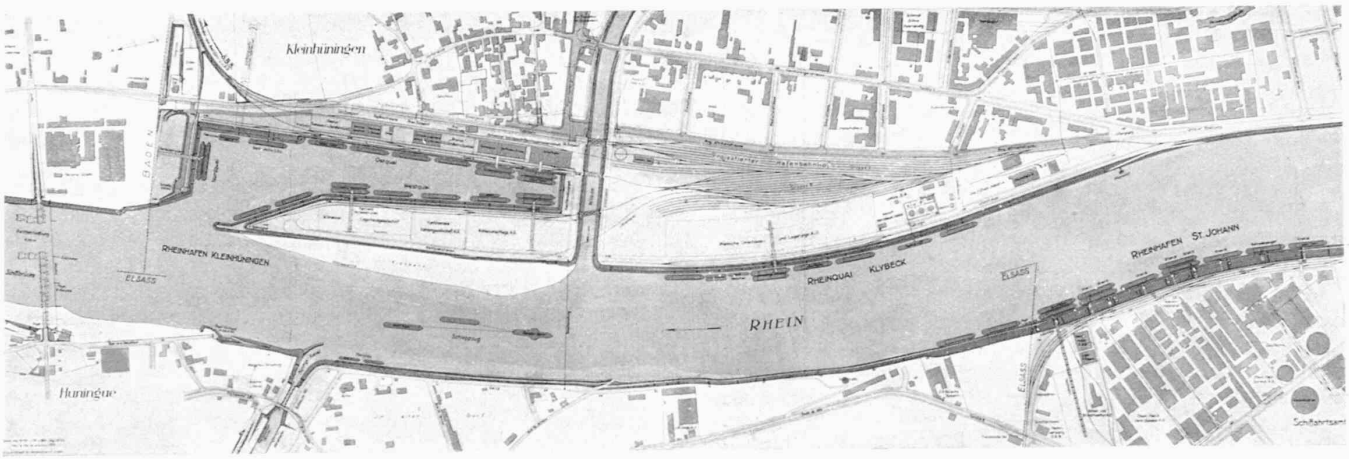


Abb. 5. Uebersichtsplan der Basler Rheinhafenanlagen, 1 : 12500 (Text hierzu siehe Seite 143).

Zur Rheinschiffahrt Strassburg-Basel.

Im Anschluss an unsere Darlegungen über die schweizerische Konzessionserteilung zum Bau des Kraftwerks Kembs mit Rückstau des Rheins bis zur Birsmündung[1]) 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 bezw. 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 Kraftnutzung des Rheins *und* der Schiffahrt Strassburg-Basel dienen soll.[3]) Bedenklicherweise sollen nun in diesem neuen Projekt die Schiffahrts-Interessen wesentlich schlechter berücksichtigt werden, als in der Kembserstufe (kürzere Vorhäfen, kürzere und nur einfache Schleusen, Wassergeschwindigkeit von 1,2 bis 1,5 m/sek, gegenüber 0,70 m/sek im Kembser Kanal, u. a. m.), sodass die schiffahrttechnischen 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 Unterrheins interessiert sind, hatte der „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen" in Duisburg auf Freitag den 27. Februar sämtliche Handelskammern des gesamten Rheingebietes, sowie die Schiffahrtvereine nach Mannheim zu einer *Tagung über den technischen Ausbau der Schiffahrtstrasse 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 verbeten, 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 Kembserwerk wesentlich verschlechterten Schiffahrtsbedingungen keinesfalls zugestimmt werden könne. Die von der Schweiz in den Kembser-Konzessions-Verhandlungen erzielten Verbesserungen der Schiffahrtverhältnisse im Kanal stellten das *Minimum* der schiffahrttechnischen 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 schiffahrttechnischer (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).

Resolution.

„Die auf Einladung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 27. Februar 1925 in Mannheim versammelten Vertreter sämtlicher rheinischer Handelskammern und führenden Fachkörperschaften der Industrie, Landwirtschaft und Schiffahrt nehmen zur Frage des Ausbaues des Oberrheins zwischen Strassburg und Basel wie folgt Stellung:

1. Die Ausführung des französischen Vorhabens eines Seitenkanals von Strassburg nach Basel würde, wie eine eingehende Prüfung Sachverständiger ergeben hat, eine wesentliche Erschwerung und Veränderung des Betriebes der Rheinschiffahrt gegenüber der bisherigen Art der Betriebführung auf dem freien Strom zur Folge haben. (Gefahrvolle Navigation, besonders zu Tal; schwieriges Ankern und Aufdrehen der Fahrzeuge. Nautisch gefahrvolle Schleuseneinfahrten; Zeitverlust an den Schleusen. Unmöglichkeit, plötzliche Verkehrsanschwellungen glatt aufzunehmen. Abhängigkeit von Betriebstörungen an den Schleusen. Gefahr von Dammbrüchen und Leerlaufen einzelner Haltungen. Eisbildung im Winter.)

Die in Art. 358 des „Friedensvertrages" geforderte *Voraussetzung* für den Bau des Seitenkanals, *dass die Schiffbarkeit weder im Rheinbett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen beeinträchtigt, noch die Schiffahrt erschwert werden darf*, kann daher keinesfalls als erfüllt angesehen werden. Der Ersatz des freien Rheins durch den Seitenkanal würde vielmehr die freie Schiffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel tatsächlich aufheben und auf der übrigen Strecke zum Teil stark beeinträchtigen.

2. Der Bau des Seitenkanals würde überdies die grundsätzlich von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genehmigte Regulierung des genannten Abschnittes tatsächlich in Frage stellen. Mit der Regulierung sind jedoch im Oberrheingebiet auf der Strecke bis Strassburg gerade in den letzten Jahrzenten derart eingehende und — wie der Schiffahrt bekannt ist und durch die Verkehrszahlen bewiesen wird — günstige Erfahrungen gesammelt worden, dass *die Fortsetzung des Regulierungswerkes* bis Basel als einer grosszügigen Kulturarbeit von internationaler Bedeutung nicht nur eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit für die beteiligten Länder, sondern unter dem zu beachtenden Gesichtspunkt der Freiheit der Schiffahrt *die allein in Frage kommende technische Möglichkeit der Verbesserung der Schiffbarkeit bis Basel* darstellt. (Vorteile der Regulierung: Unbegrenzte Entwicklungsmöglichkeit. Leichte Anpassungsfähigkeit bei plötzlichen Verkehrsanschwellungen. Technisch einheitlicher Schiffahrtsverkehr von Rotterdam bis Basel. Wirtschaftliche Ueberlegenheit. Fehlen der Nachteile eines Kanalbetriebes.)

3. Angesichts der aussergewöhnlichen Bedeutung der zu treffenden Entscheidungen für den gesamten Rheinverkehr wie für die Volkswirtschaft aller Länder des gesamten Rheinstromgebietes, insbesondere des Oberrheins, wird für notwendig gehalten, dass *das amtliche Projekt des linksrheinischen Seitenkanals Strassburg-Basel*, ebenso wie es mit dem einer Regulierung geschehen ist, schnellstens vollständig und mit eingehenden Erläuterungen versehen *der Oeffentlichkeit übergeben werde*." —

*

Von unserem Standpunkt, dem der schweizerischen Rheinschiffahrts-Interessen, kann man es nur begrüssen, dass die praktisch erfahrenen Schiffahrtskreise des Mittel- und Niederrheins sich der Wahrung der Schiffahrtsinteressen auch auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel tatkräftig annehmen; verfügen sie doch über die nötige Sachkenntnis zur Beurteilung der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieser auch für uns eminent wichtigen Fragen.

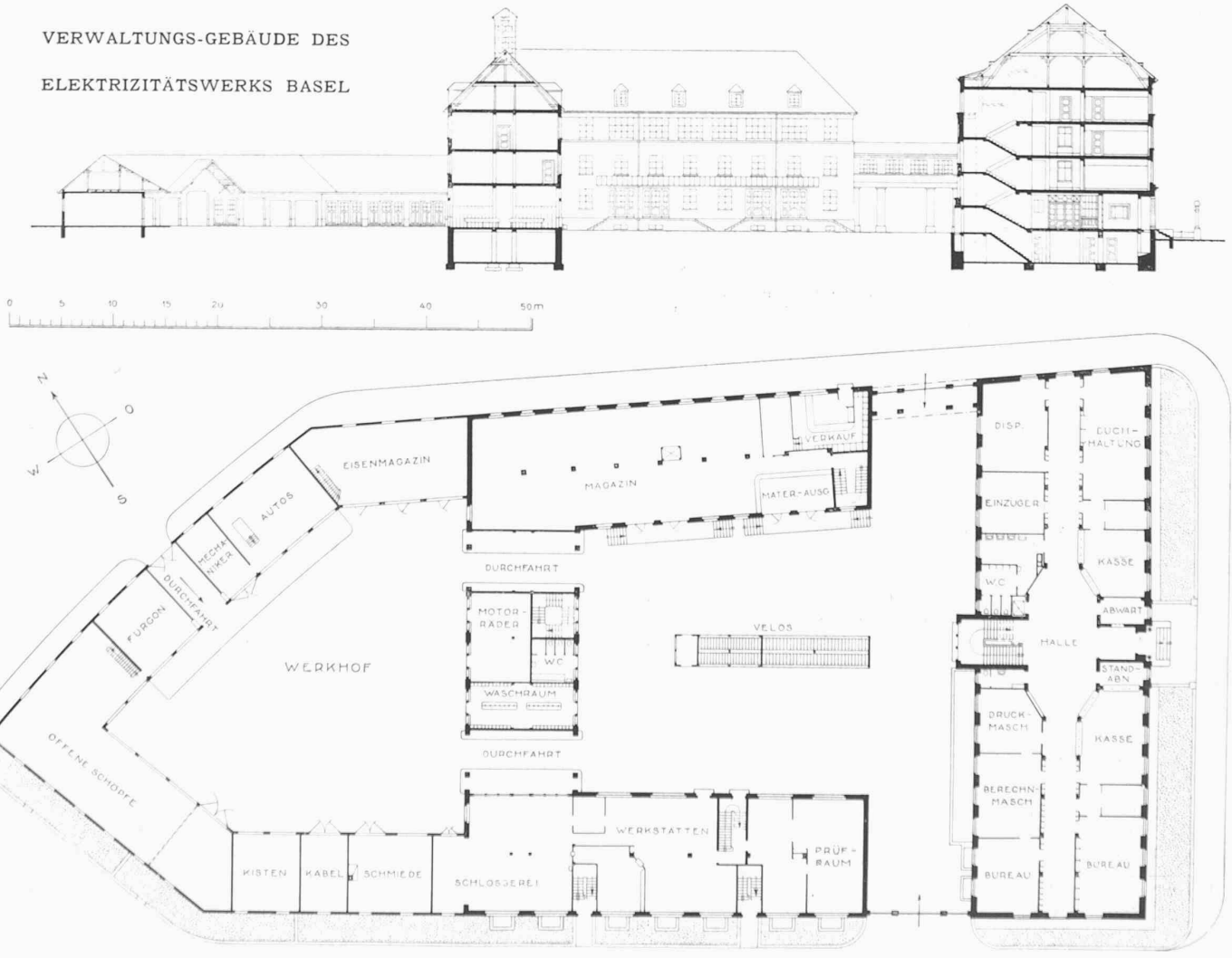


Abb. 1 Erdgeschoss-Grundriss, Abb. 2 Schnitt der Gesamtanlage. — Masstab 1 : 600. — (Text hierzu Seite 141.)

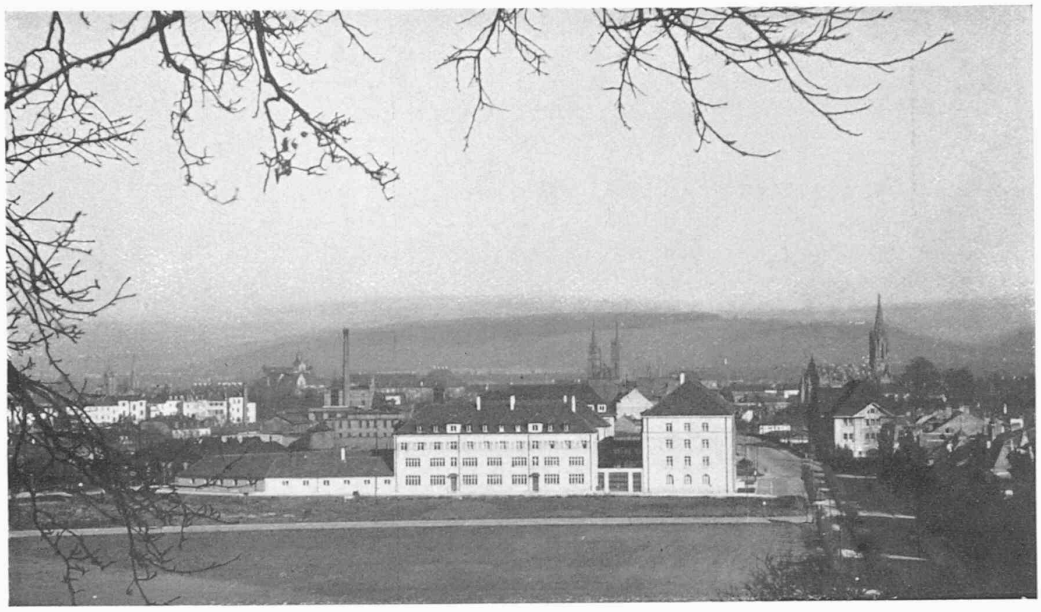


DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

Abb. 3. HAUPTFRONT AN DER MARGARETHENSTRASSE



Abb. 4. HAUPTEINGANG



DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

Abb. 5. VON ST. MARGARETHEN AUS GESEHEN

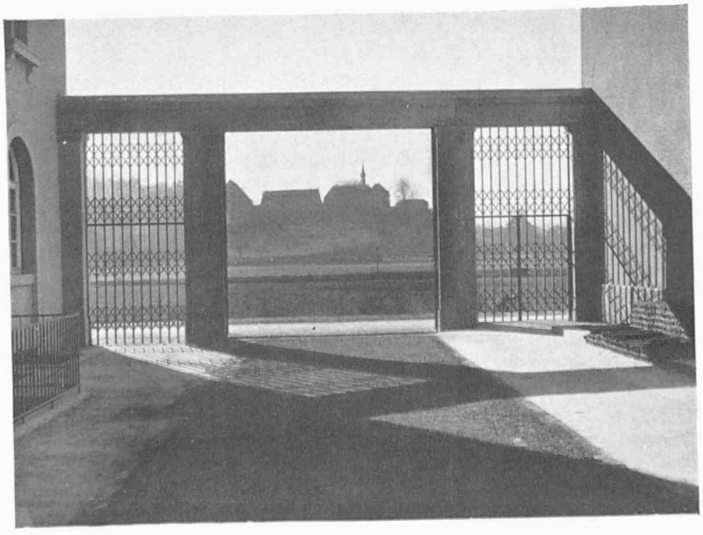


Abb. 6. HOFAUSFAHRT MIT DURCHBLICK AUF ST. MARGARETHEN

VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL



Abb. 7. Hoffront des Hauptgebäudes.
(Sämtliche photographischen Aufnahmen sind von A. Teichmann, Basel.

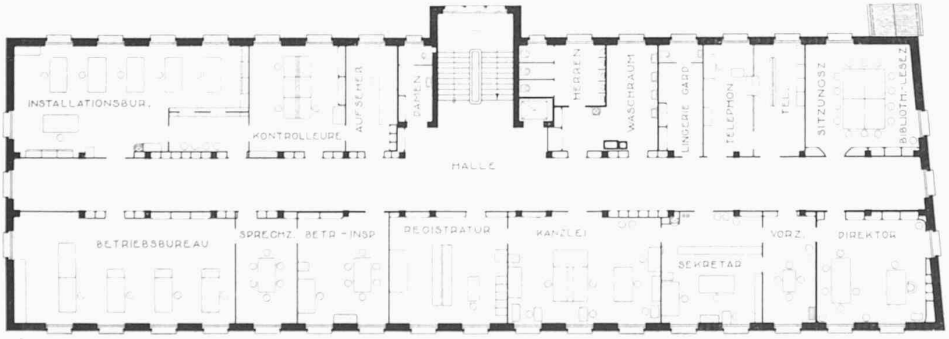


Abb. 8. Grundriss vom II. Stock. — Masstab 1 : 400.



Abb. 9. Nordöstliche Hofeinfahrt.

Dabei hat sich die Sachlage in Bezug auf die Wertung der Regulierung für uns etwas verändert. Einmal scheidet durch die schweizerische Zustimmung zum Kembser-Kanal die Ueberwindung der Isteiner-Schwelle aus der Diskussion. Sodann haben die zuständigen schweizerischen Fachleute die Zweckmässigkeit und Durchführbarkeit des Regulierungs-Entwurfes 1924, der unterhalb Istein Halt macht, anerkannt.[1]) Dieser letzte, baureife Entwurf ist bearbeitet worden in Anpassung an die inzwischen getroffenen Vereinbarungen hinsichtlich des Seitenkanals. Die badischen Bearbeiter des Entwurfs konnten somit, gestützt auch auf ihre genaue Kenntnis der Stromverhältnisse, von veränderten Grundlagen ausgehen, die zum Teil den schweizerischen Verfassern der frühern Projekte nicht zur Verfügung standen. Die Darstellung dieses „Projektes 1924" und seiner interessanten Unterlagen wird in unserem Blatte demnächst erfolgen; sie wird auch erkennen lassen, wie wenig dabei vom „Projekt 1921" in grundsätzlicher Beziehung abgewichen worden ist.

[1]) Vergl. unsere bezügl. Mitteilung Bd. 84, S. 288 (13. Dezember 1924); ferner S. 148 dieser Nr.

Verwaltungs-Gebäude des Elektrizitätswerkes Basel.

Vergangenes Jahr hat sich das Elektrizitätswerk Basel mit seinen Verwaltungsräumen, Werkstätten und Magazinen aus einer engen und unzweckmässigen Unterkunft befreit und hat einen zeitgemässen Neubau bezogen, der in seiner vollkommenen Schlichtheit und Sachlichkeit dem heutigen Ideale eines Ingenieurbaues entspricht. Den meisten Bürgern freilich ist es zu schlicht ausgefallen; die Kritik der Strasse stimmt ja nicht immer mit den Ansichten des Fachmanns überein. Denn so ist einmal der grosse Haufe: er hält in der Theorie sehr darauf, dass der Staat mit seinem Gelde, dem Gelde des Steuerzahlers haushälterisch umgehe, aber anderseits soll das Gemeinwesen prunkvoll dastehen, Hausteinfassaden zum allermindesten, und nicht allzu knappen plastischen Schmuck; wenn man auch nicht gerade zum Hurrahbarock der neunziger Jahre zurückkehren möchte, so will man daneben doch auch keinen ärmlichen Eindruck machen.

Der Bau ist zwischen der Margarethenbrücke, der Ueberführung über die Elsässerbahn, gleich beim Ausgang aus dem Bundesbahnhof, und dem Margarethenhügel mit seinem alten Kirchlein, das man auf nebenstehender Abb. 6 durch eine Hofausfahrt mit seiner feinen Silhouette erblickt, errichtet worden, nicht zu weit von den Geschäftslagen der Stadt, und an einer Stelle, die sich wegen nächtlichen Eisenbahnlärms nicht gerade vorzüglich für Wohnbauten eignet. Auf die Nachbarschaft brauchte nicht gross Rücksicht genommen zu werden, denn die nahen Häuser im bescheideneren Villenstil sind keine hervorragenden Kunstwerke und ohnehin untereinander uneins. So durfte man vor allem die Anforderungen der Geschäftsabwicklung bei der Anordnung der Baugruppe zum Ausdruck bringen, und dabei ergab sich eine Gliederung um zwei Höfe und eine Staffelung von hohen zu niedrigen Bauten von der Margrethenstrasse aus bis hinten an den spitzwinklig endenden Bauplatz.