Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 11

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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

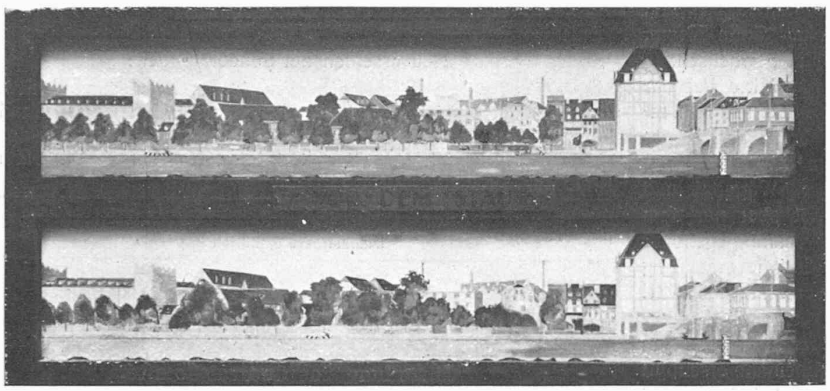


Abb. 12. Mittleres H.-W. 2500 m³/sek; Aufstau (oberes Bild) + 14 cm, Geschw.-Abnahme 9 cm/sek

Projektes einnehmen, wie Sie ja aus den Mitteilungen der Presse [1]) entnehmen konnten. Wir begrüssen diese Haltung der deutschen Delegation, besonders da sie sich auf rein sachliche Argumunte berufen kann. Es ist daher auch zu erwarten, dass die Verhandlungen in Strassburg, die in diesem und im nächsten Monat im Gange sind, zu einem für uns günstigen Resultat führen werden.

Mag man sich nun zum französischen Kanalprojekt stellen wie man will, so wird doch eines nicht zu leugnen sein, dass eine Verbesserung der Schiffahrt *in absehbarer Zeit* nur durch die Regulierung erreicht werden kann. Wir in der Schweiz, in dem Lande mit zahlreichen Wasserkraftwerken wissen aus Erfahrung, wie langer Jahre jede grosse Wasserkraftanlage für die Vorbereitung und die Ausführung bedarf. Wir können daher auch einschätzen, dass ein Riesenprojekt, wie der „Grand Canal d'Alsace" für seine Erstellung einer Zeitspanne bedarf, die sich mit der Bauzeit für die Regulierung gar nicht vergleichen lassen kann und dass dieses Projekt in Anbetracht der dringend notwendigen Verbesserung der Fahrstrasse mit dem Regulierungsprojekt nicht konkurieren kann. Eine Verhinderung des Regulierungsprojektes durch die Zentralkommission wäre daher eine schwere Schädigung der Schiffahrt auf viele Jahre hinaus und diese liegt nicht in der Aufgabe dieses internationalen Organs für die Förderung der Schiffahrt. Gelingt es aber der Schweiz, das Regulierungsprojekt durchzusetzen, und gelingt die Finanzierung, so ist die Rheinschiffahrt bis Basel sichergestellt, mag dann später kommen, was will.

Aber nun die *Kostenfrage*. Es handelt sich bei der Regulierung um eine Summe von 62 Millionen Schweizer Franken und es ist wohl verständlich, dass diese Zahl bei Behörden und Volk einen gewissen Eindruck macht. Nicht dass sie ganz überraschend wäre; man hat vor dem Kriege schon von 35 Millionen gesprochen und in Kanton und Bund die Rheinschiffahrt dennoch mit aller Energie gefördert. Man war sich von jeher bewusst, dass ohne diese kostspielige Verbesserung der Fahrwasserrinne alles übrige nur Stückwerk sei. Man war sich klar, dass ohne grosse Opfer des Bundes das Werk nicht vollendet werden kann, und es ist notwendig, das heute wieder zu betonen, namentlich aber auch zu betonen, dass alle Pläne für die Strecke Basel-Bodensee unfruchtbar bleiben, wenn die Opfer für die Strecke Strassburg-Kembs nicht gebracht werden, die schweizerischen, wie die badischen Pläne. Man hat versucht, die *Wirtschaftlichkeit* dieser Opfer zu ermitteln und ist zu keinem ganz ungünstigen Resultat gelangt, obwohl die Rechnung immer eine Lücke enthalten muss. Sie enthält nämlich bei den Ausgaben die Baukosten, die Verzinsung und Amortisation; als Gegenwert wird die Frachtdifferenz errechnet auf den Schiffsgütern, basierend auf einem mutmasslichen Verkehr, gegenüber den Eisenbahnfrachten. Ist man schon bezüglich der Menge des Verkehrs und der zukünftigen Frachten auf Mutmassungen angewiesen, so fehlt namentlich jede Möglichkeit einzuschätzen, wie hoch die Bahnfrachten *wären* ohne die Konkurrenz der Schiffahrt. Schon allein die Tatsache, dass die Schiffahrt möglich ist und besteht, wirkt zu Gunsten unseres Landes für seinen Import auf den Bahnen. Wir können also bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Regulierung nicht einfach die Differenz zwischen jetzt bestehender Bahn- und Schiffsfracht multiplizieren mit der Zahl der Tonnen des Schiffsverkehrs, sondern müssen *die unberechenbaren indirekten Vorteile* mit in Berücksichtigung ziehen. Wir müssen ferner bedenken, dass wir den Schiffsverkehr z. Z. *selbst* besorgen können, nicht aber den Bahnverkehr. Auch die verschiedenen Niederlassungen ausländischer Unternehmungen im Basler Hafengebiet beweisen deren Zutrauen in die Wirtschaftlichkeit der Rheinschifffahrt nach Basel.

Stellen wir also diese Faktoren ein, so wird die Wirtschaftlichkeit unzweifelhaft sein, namentlich dann, wenn angenommen wird, dass die Schweiz diese Kosten, die sich übrigens auf eine Bauzeit von etwa zehn Jahren verteilen, nicht allein tragen muss. Nach den Vereinbarungen von 1922 sollen sich die drei Uferstaaten: Frankreich, Deutschland und die Schweiz über die Kostentragung verständigen. Dass die Schweiz einen Teil der Kosten tragen muss, erscheint bei den grossen Vorteilen, die sie aus dem Bau ziehen wird, selbstverständlich. Aber auch die andern beiden Staaten müssen dazu beitragen, einmal nach den Bestimmungen der Mannheimer Akte, die in Art. 28 den Vertragsparteien die Verpflichtung zur Instandsetzung der Fahrwasserrinne auferlegt. Aber auch das materielle und wirtschaftliche Interesse sowohl von Elsass als von Baden zwingt zu einer Beteiligung am Regulierungswerk, die ja auch grundsätzlich in der Resolution von 1922 bereits zugestanden ist. Es ist natürlich heute nicht der Moment, im einzelnen darüber zu sprechen, da ja die Verhandlungen darüber im Gange sind; wir haben aber andererseits auch keinen Anlass zur Beunruhigung oder zu polemischen Aeusserungen, sondern wollen uns als Schweizer darauf beschränken, konsequent und sachlich unser Ziel zu verfolgen und über dem Unwesentlichen das Wesentliche nicht aus dem Auge zu lassen.

So steht die Schweiz z. Z. vor entscheidenden Momenten in der Rheinfrage; in der Aprilsession wird die Rheinzentralkommission wichtige Beschlüsse fassen müssen, von denen wir aber zuversichtlich erwarten, dass sie unsern Hoffnungen entsprechen, denn die sachlichen Argumente sind *für* uns. Wir wissen auch, dass unsere Vertretung in guten Händen ist. Dann wird über die Kostentragung zu verhandeln sein und endlich kommt dann der Zeitpunkt der Entscheidung für die Schweiz selbst. Sie wird sich dann zu entscheiden haben, ob sie die Mittel für das grosse Werk bewilligen will. Der Entscheid wird manchen nicht sehr leicht fallen, er kann aber unseres Erachtens nicht anders als bejahend ausfallen, wenn die Schweiz nicht die Arbeiten der letzten Jahre zu Nichte machen will. Die Mittel müssen bewilligt werden, um die Schiffahrt nach der Schweiz, die erste Verbindung mit dem Meer wirklich sicher zu stellen. Sie müssen bewilligt werden, um die grossen Pläne zu ermöglichen, die insbesonders unsere ostschweizerischen wie auch die welschen Miteidgenossen anstreben. Diese Auffassung ist auch gerechtfertigt durch den direkten und indirekten wirtschaftlichen Nutzen, den uns die Schiffahrt bringt, nicht etwa nur uns in Basel, sondern der ganzen schweizerischen Wirtschaft.

Die ganze Schiffahrtbewegung ist vor mehr als 20 Jahren begonnen worden mit grosser Zuversicht, mit einem mächtigen Glauben an die Sache. Es gab Jahre des Stillstandes und der Unsicherheit; wenn aber je Zuversicht und Glauben am Platze war, so jetzt nach den Erfolgen der letzten Jahre. Wer heute einen Gang in den Rheinhafen Kleinhüningen macht, der wird sich überzeugen, dass das angefangene Werk gross geworden ist und dass die Vollendung notwendig und gerechtfertigt ist. Das Jahr 1925 soll uns diesen weitern Schritt bringen."

[1]) Vergl. auch unsern Bericht am Kopf dieser Nummer. Red.

Miscellanea.

Der Stand der schweizerischen Gewässer zu Mitte Februar 1925 war nach den Mitteilungen des Sekretariates des Schweizer. Wasserwirtschaftsverbandes in der „Schweizer. Wasserwirtschaft" gegenüber dem Vormonat [1]) ein etwas besserer, dank der Niederschläge, die in der schweizerischen Hochebene als Regen fielen und dank der Föhnwitterung, die den gefallenen Schnee bis weit hinauf zum schmelzen brachte. Auch Mitte Februar war die ganze Schweiz bis in höhere Lagen beinahe schneefrei. Dabei wiesen auch die Hochgebirg-Stationen verhältnismässig geringe Schneemengen auf

[1]) Vergl. die Notiz auf Seite 67 dieses Bandes (31. Januar 1925).

(Engelberg 15 cm, Grindelwald 10 cm, Davos 28 cm, Rigi 42 cm, St. Moritz 37 cm, Pilatus 70 cm, Gotthard 125 cm, Säntis 70 cm, am 13. Februar). Seither ist die Schneehöhe wieder gewachsen.

In den grössern Seen und Staubecken waren Mitte Februar noch rund 680 Mill. m³ Wasser aufgespeichert gegenüber 922 Mill. m³ Mitte Januar. Im Vergleich zum wasserarmen Februar 1921 ergibt sich ein Mehr von 84 Mill. m³, wovon 25 Mill. m³ auf die damals noch nicht bestehenden Staubecken Davosersee, Wäggital und Barberine entfallen. Das Mehr gegenüber 1921 ist aber nur dem Genfersee zu verdanken, der einen viel höhern Stand gegenüber 1921 aufweist. Alle andern Seen, die für unsere Energieversorgung von Bedeutung sind, haben viel niedrigere Wasserstände als 1921. Dazu gehören der Bodensee, der Vierwaldstättersee, der Klöntalersee, aber namentlich die Juraseen, die gegenüber 1921 eine um 48 Mill. m³ geringere Wasserreserve aufweisen und beinahe erschöpft sind. Beim Zürichsee, der Mitte Februar 1925 noch höher stand als Mitte Februar 1924, macht sich der Einfluss des Wäggitals geltend. Er wird bis zum Frühjahr in vermehrtem Masse abgesenkt werden können.

Die Wasserführung der Hauptgewässer hat gegenüber Mitte Januar 1925 im allgemeinen zugenommen. Nur der Rhein bei Reckingen und die Aare bei Brugg sind weiter zurückgegangen. Beim Rhein in Basel beträgt die Zunahme der Wassermenge gegenüber Mitte Januar 1925 rund 100 m³/sek. Die niedern Beträge des Jahres 1921 sind beinahe überall überschritten worden.

Die Wasserverhältnisse haben sich also gegenüber Mitte Januar 1925 wesentlich gebessert und zwar dank der Niederschläge und der abnormal warmen Witterung. Der kritische Stand unserer Energieversorgung scheint damit überwunden zu sein, sofern der März nicht noch grössere Kälte bringt.

Schweizer. Elektrotechnischer Verein und Verband Schweizer. Elektrizitätswerke. Am Donnerstag den 2. April hält der Verband Schweizer. Elektrizitätswerke vormittags 10 Uhr im Hörsaal I der E. T. H. eine Diskussionsversammlung ab betreffend verschiedene wirtschaftliche Fragen und Starkstromgefahren. Die einleitenden Vorträge werden gehalten von Dr.-Ing. *B. Bauer* (Bern) über wirtschaftliche Betrachtungen und Folgerungen aus der jüngsten Entwicklung unserer Elektrizitätsversorgung, von *A. Burri* (Kilchberg) über Werbearbeit der Elektrizitätswerke und von *F. Ringwald* (Luzern) über neuere Anwendungen der Elektrizität, namentlich in Landwirtschaft und verwandten Gebieten. Die Diskussion soll am Nachmittag bis spätestens 17 Uhr 30 fortgesetzt werden. Auf Freitag den 3. April um 8 Uhr 30 ist ein Vortrag über Starkstromgefahren, eventuell von Dr. med. *F. Schwyzer* (Kastanienbaum) angesetzt. Anschliessend findet um 10 Uhr 30 eine Diskussionsversammlung des *Schweizer. Elektrotechnischen Vereins* über Oelschalterfragen statt. Es werden sprechen Ingenieur *G. Brühlmann* (Baden) über die theoretischen und praktischen Grundlagen für den Bau, die Wahl und den Betrieb von Oelschaltern; Direktor *E. Heusser* (Aarau), mit Lichtbildern, über die konstruktiven Grundlagen für den Bau von Oelschaltern schweizerischer und ausländischer Provenienz nach den heutigen Erfahrungen, und Ingenieur *M. Dutoit* (Olten) in französischer Sprache über Betriebserfahrungen mit Oelschaltern. Schluss der Diskussionsversammlung um 17 Uhr 30.

Eilgut-Motorschiffe auf dem Rhein. Vor kurzem hat die Rhenus-Transportgesellschaft m. b. H. in Basel das erste einer Serie von sechs Güterbooten in Fahrt gesetzt, die den Eilgutdienst zwischen Rotterdam und Mannheim, bei günstigem Wasserstande bis Basel, besorgen werden. In ihrer Einteilung und Ausrüstung entsprechen die Schiffe der allerneuesten Rheinpraxis; sie sind mit je zwei MAN-Schiffs-Dieselmotoren von zusammen 500 PS versehen, führen eigenes, elektrisch betriebenes Ladegeschirr an Bord und je zwei Flettner-Einflächenruder. Sie sind 65 m lang und tragen bei einem Tiefgange von 2,3 m etwa 720 t Ladung.

Ehrung von Dr. J. M. Maurer. Die Royal Meteorological Society in London, die in diesem Jahre ihr 75-jähriges Jubiläum feiert, hat Dr. J. M. Maurer, Direktor der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt in Zürich, in Würdigung seiner grossen Verdienste um die meteorologische Wissenschaft zu ihrem Ehrenmitgliede ernannt.

Schweizer. Chemiker-Verband. Morgen Sonntag, 15. März 1925, findet in Bern die 5 Generalversammlung des Schweizer. Chemiker-Verbandes statt. Neben den statutarischen Geschäften soll die Frage geprüft werden, ob der Abschluss zu einer Kollektiv-Versicherung sämtlicher Mitglieder wünschbar und möglich sei.

Literatur.

Neu erschienener Sonderabdruck:

Kraftwerke Oberhasli. Projekt der Bernischen Kraftwerke A.-G. Sonderabdruck aus der „Schweizer Bauzeitung", Band 85, Januar 1925. 8 Seiten Kunstdruck mit 13 Abbildungen. Verlag Ing. Carl Jegher, Zürich. Kommissionsverlag Rascher & Cie., Zürich. Preis geh. Fr. 1,80.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Central-Comité.

In Nr. 25 der „Schweizer. Bauzeitung" vom 20. Dezember 1924 gelangte die Eingabe des Central-Comité an den Bundesrat betreffend Reorganisation der Bundesverwaltung, die mit Einstimmigkeit von der Präsidenten-Konferenz am 6. Dezember 1924 in Freiburg gebilligt wurde, zur Veröffentlichung. Infolge nachträglicher Behandlung des Gegenstandes im Vorstand der Sektion Berrn stellt dieser fest, „dass eine grössere Anzahl Mitglieder der Sektion Bern die Erklärung abgab, dass sie der Eingabe nicht in allen Punkten, insbesondere nicht dem Vorschlag der Zusammenlegung der in der Eingabe genannten technischen Abteilungen der Bundesverwaltung, zustimmen können."

Zürich, den 7. März 1925.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur XI. ausserordentlichen Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Mittwoch, den 18. März 1925, 20 Uhr, auf der Schmidstube

zur Orientierung über den gegenwärtigen Stand der Rheinfrage.

Vortrag (mit Lichtbildern)

von Herrn Dr.-Ing. *H. Bertschinger,* Zürich (Technischer Experte der Schweizer. Delegation für die Rhein-Zentralkommission):

„Die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel nach Projekt 1924."

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

S. T. S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Tecnical Service of employment

ZÜRICH. Tiefenhöfe 11 — Telephon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Auskunft über offene Stellen und *Weiterleitung* von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen.*

Es sind noch offen die Stellen: 1080b, 35a, 40a, 41a, 44, 45a, 53, 58, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 81, 82, 84, 85, 86.

Chemiker (vorzugsweise mit Diplom E. T. H.), als technischer Experte, Schweizerbürger (Bern). (80)

Ingenieur, erste Kraft, mit mehrjähriger Spezialerfahrung im Bau von Apparaten der chem. Industrie (Behälter, Leitungen, Kleindampfkessel). Dipl.-Ing. mit Erfahrungen im Bau von Abwärmeanlagen u. Elektrodampfkesseln bevorzugt. (Deutsche Schweiz.) (89)

Junger *Techniker für sanitäre Installationen,* zur Stütze des Chefs u. zur späteren selbständigen Leitung dieses Geschäftszweiges. (Kt. Solothurn.) (90)

Tüchtiger *Textil-Techniker* für Woll- und Kammgarn-Herrenstoffe, der mit der Fabrikation in deutscher u. englischer Einstellung (Spinn- und Webfach) vertraut ist. (Deutsche Schweiz.) (93)

Tüchtiger *Bautechniker* für Vorausmasse und Werkpläne. Eintritt sofort. (Zürich.) (94)

Tüchtiger *Hochbautechniker* für Bureau. Architekturbureau der Centralschweiz. (95)

Jüngerer *Elektro- od. Maschinen-Techniker* mit 2- bis 3-jähriger Konstruktionspraxis. Eintritt sofort. Maschinenfabrik der deutschen Schweiz. (97)

Jüngerer *Elektrotechniker,* wenn möglich italien. sprechend. Eintritt sofort. Maschinenfabrik der deutschen Schweiz. (98)

Jüngerer *Hochschulchemiker,* Schweizer, womöglich Absolvent E. T. H. mit Ausbildung in Elektrochemie, perfekt franz. sprechend, für das wissenschaftliche Laboratorium einer elektrochem. Industrie-Gesellschaft in Frankreich. (99)

Junger *Bautechniker,* flotter Zeichner. Eintritt sofort. Dauerstelle. Architekturbureau im Kanton Zürich. (101)

Technicien architecte, bon dessinateur, connaissant la construction en général et parlant l'italien. (Lombardie.) (102)