**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 85/86 (1925)
**Heft:** 13

## Sonstiges

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 09.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

Istein-Breisach auf 18,20 Mill. Mark und für Breisach-Strasburg auf 31,32 Mill. Mark (Preisbasis Ende November 1924) veranschlagt, die Bauzeit auf je fünf Jahre für die Hauptbauten und den weitern Ausbau, also insgesamt zehn Jahre vorgesehen. Die zahlreichen befragten Schiffahrttreibenden (Reeder, Kapitäne u. a. m.) haben die reduzierten Abmessungen der angestrebten Fahrwasserrinne (75 m Breite in 2 m Tiefe) übereinstimmend als genügend erklärt.[1])

In der anschliessenden *Diskussion* ergriff zuerst der stellvertretende schweizer. Delegations-Chef, Direktor *E. Payot* (Basel) das Wort, um daran zu erinnern, dass im sogeannten „Strassburger Kompromiss" (1922) *einerseits* die Schweiz ihre Zustimmung erklärt habe zur Errichtung des Kraftwerks Kembs mit schiffbarem Seitenkanal und Umgehung der Isteiner-Schwelle, *anderseits* die Zentral-Kommission der Regulierung der Rheinstrecke von Kembs abwärts, wie sie von der Schweiz gewünscht wird, zugestimmt hat. Nachdem sodann die Schweiz kürzlich die Konzession für Kembs mit Rückstau bis zur Birs erteilt hat, handelt es sich nunmehr um die Erfüllung auch des II. Teiles des Strassburger Abkommens, d. h. eben die Genehmigung des von der Schweiz eingereichten Bauprojektes für die ergänzende Regulierung von Kembs abwärts. Die lebhafte Entwicklung der Rheinschiffahrt seit 1922 beweist ihre Lebensfähigkeit[2]); ein weiterer Beweis dafür ist das Zutrauen, das die Schiffahrtgesellschaften ihr entgegenbringen, und das auch darin zum Ausdruck kommt, dass im Basler Rheinhafen ausser vier schweizerischen schon fünf deutsche und je eine französische und eine englische Unternehmung sich angesiedelt und in baulichen Einrichtungen dort rund $8^1/_2$ Mill. Franken investiert haben. Darüber hinaus haben Bund und Kanton etwa 18 Mill. Franken an die Basler Schiffahrt- und Hafenanlagen gewendet. Der Umschlag des Basler Rheinhafens hat 1924 bereits gegen 290000 t erreicht, wovon nur rund 20% in Basel geblieben sind, somit rund vier Fünftel in die Schweiz weiter transportiert wurden. Es ist daher wirtschaftlich gerechtfertigt, die bisherige, nur etwa sechs Monate dauernde Schiffahrtperiode zu verlängern, was durch die unterhalb Kembs beginnende Regulierung möglich sei, und zwar für eine mittlere Schiffahrtdauer von 300 Tagen, für vollbeladene Schleppkähne. Diese Regulierung erfordert eine Bauzeit von etwa fünf Jahren für die Hauptbauten, und von weitern fünf Jahren für die Ergänzungsarbeiten, wogegen für die Fortsetzung des „Grand Canal d'Alsace" bis Strassburg, den französischen Gegenvorschlag, ein Vollendungstermin noch gar nicht abzusehen sei.

Als zweiter Redner zog Prof. *A. Rohn* einen Vergleich zwischen den Anschauungen die 1922 galten und den heutigen; die Verhältnisse zur einheitlichen Beurteilung der Frage liegen heute weit günstiger als vor drei Jahren, da übrigens die Vertreter des S. I. A. ebenfalls schon die Regulierung von Strassburg aufwärts bis zur Ausmündung des von Basel abwärts in kürzester Frist erstellbaren Teiles des Seitenkanals postuliert hatten. Angesichts der Anpassung des „Projektes 1924" an das nur unbedingt Notwendige einerseits, und in Anbetracht der durch die herrschende Geldknappheit anderseits für längere Zeit fraglich erscheinenden Fortsetzung des Kanals über die erste Stufe (Kembs) hinaus, bietet die vorgeschlagene Lösung: Kembserkanal in Verbindung mit anschliessender Regulierung rheinabwärts nach „Projekt 1924" die technische Grundlage, auf der eine wirtschaftliche Rheinschiffahrt aufgebaut werden kann; die heute umschriebenen Ziele verdienen mit vereinten Kräften unterstützt zu werden.

Im gleichen Sinne äusserte sich Ing. *C. Jegher* als Herausgeber der „Schweizer. Bauzeitung", der ebenfalls des nähern ausführe, dass angesichts der allseitigen Zustimmung der massgebenden Fachexperten zum „Projekt 1924" wie auch durch die seit dem „Strassburger Kompromiss" wesentlich veränderte Rechtslage, die frühern Bedenken gegen die Regulierung beseitigt worden seien. Er hält es für geboten, dies in Form einer Resolution ausdrücklich festzustellen, wobei er betont, dass es sich dabei nicht um eine Stellungnahme gegen den Seitenkanal als solchen, sondern um eine Befürwortung der ihn ergänzenden Regulierung handelt.

Nachdem die beiden Delegationsmitglieder Dir. Payot und Dr.-Ing. Bertschinger die Wünschbarkeit einer solchen Meinungsäusserung des Vereins bestätigt, gelangt folgende Resolution zu einstimmiger Annahme:

RESOLUTION.

„Die heutige Versammlung nimmt mit Genugtuung davon Kenntnis, dass es nunmehr gelungen ist, im „Projekt 1924" für die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel (Kembs) ein Bauprojekt zu schaffen, über dessen Zweckmässigkeit und Ausführbarkeit die zuständigen schweizerischen Fachexperten[3]) einig sind.

Sie nimmt ferner davon Kenntnis, dass die Schiffahrt auf dem Oberrhein sich in jüngster Zeit aus eigener Kraft so lebhaft entwickelt hat, dass nach Beseitigung der noch vorhandenen Hemmungen an ihrer Wirtschaftlichkeit nicht mehr zu zweifeln ist.

Infolge der langen und ungewissen Bauzeit weiterer Kraftwerk-Stufen ist es unmöglich einen Zeitpunkt für die Ueberleitung der Rheinschiffahrt auf den Seitenkanal vorauszusehen. Daher bietet die Regulierung die einzige Möglichkeit, der Rheinschiffahrt die dringend wünschbare Förderung *in absehbarer Zeit* zu verschaffen.

Gemäss der Resolution vom 10. Mai 1922 (sog. „Strassburger Kompromiss") hat die Schweiz inzwischen durch ihre Bewilligung des Rückstaues für das Kraftwerk Kembs dessen Erstellung gefördert. Die heutige Versammlung setzt daher das Vertrauen in die Rhein-Zentralkommission, sie werde nun ihrerseits die nötigen Grundlagen schaffen zur baldigen Verwirklichung auch des grundsätzlich bereits beschlossenen, ergänzenden Regulierungswerkes." —

*

Es ist nun zu hoffen, dass die Rhein-Zentralkommission die Zweckmässigkeit der von der Schweiz vorgeschlagenen Lösung anerkennen und die Regulierung ihrer baldigen Verwirklichung entgegenführen werde. Mit diesem Wunsche schloss der Vorsitzende die eindrucksvolle Sitzung.

Schluss der Sitzung 23 Uhr. Der Aktuar: O. C.

[1]) Vergl. Mannheimer Tagung in „S. B. Z." vom 14. d. M. Red.

[2]) Vergl. das Diagramm Abb. 1 auf Seite 143 (vom 14. d. M.) Red.

[3]) Die Experten des Bundesrates sind die Ingenieure Prof. E. Meyer-Peter, Zürich, Dr.-Ing. H. Bertschinger, Zürich, O. Bosshardt, Basel, u. Nat.-Rat R. Zschokke, Gontenschwyl. Vergl. „S. B. Z." vom 13 Dezember 1924 (Seite 288). Red.

**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: 53a, 56a, 58a, 71a, 80, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 102, 104, 105, 107, 108.

Tüchtiger *Vertreter* (in der Schweiz) zum Vertrieb der Fabrikate einer Fabrik für elektr. Material in Frankreich. Branchekenntnisse nicht besonders erforderlich, aber gute Umgangsformen. (21 a)

Lediger, gewandter *Techniker* für elektr. Kleinstrom-, Telephon- und Beleucht.-Einricht. in grossen Hotels und Gebäuden. Auch für Korrespondenzen. Italienisch erwünscht. Eintritt sofort. Rom. (42 a)

*Ingénieur* ayant une grande expérience dans la construction des turbines hydrauliques. Suisse romande. (44 a)

Jeune *ingénieur-dessinateur* pouvant établir des projets de charpente en fer. Si possible personne résidant en Alsace. Salaire mensuel de 700 à 900 frs. et logement gratuit. (111)

Tüchtiger *Bautechniker,* ca. 40 Jahre alt, guter Zeichner mit Praxis auf Architektur-Bureau. Bleibende Stelle. Eintritt baldmöglichst. Deutsche Schweiz. (112)

Tüchtiger *Ingenieur* für Eisenkonstruktionen. Eintritt sofort. Deutsche Schweiz. (113)

*Elektro-Techniker,* gut ausgebildet in Projektierung und Bau elektrischer Zentralen- und Schaltanlagen. Deutsche Schweiz. (114)

Jüngerer *Maschinen-Techniker* mit Werkstattpraxis für zwei bis drei Monate. Zürich. (116)

Junger *Techniker* der Lastwagenbranche, wenn möglich mit Praxis, als Stütze des Chef-Ingenieurs. (Einbau der verschiedenen hydraulischen Motorkippvorrichtungen). Lebensstellung. Erste Firma der Branche in Deutschland. (117)

*Technicien-dessinateur,* très au courant matériel de broyage et manutention mécanique, parlant français couramment. France. (120)

Junger *Elektro-Techniker* für die Berechnung v. Klein-Motoren und zugleich für Acquisition. Zürich und Umgebung. (121)

*Chimiste* spécialisé pour les produits pétrolifères, huiles pour graissage et chauffage recherché par fabrique de produits chimiques en Suisse romande. Entrée de suite. (122)

*Eisenbeton-Ingenieur,* sicherer Statiker, mit mehrjähr. Bureaupraxis, für Ingenieurbureau der deutschen Schweiz. Eintritt sofort. (123)

Mehrere *Techniker,* flotte Zeichner, gewandt im Anfertigen von Armierungsplänen und Eisenlisten. Nur Bewerber mit mehrjähriger Bureaupraxis. Eintritt sofort. Ingenieurbureau für Eisenbeton. Deutsche Schweiz. (124)

*Ingenieur* zur Uebernahme der Vertretung für die Schweiz einer ausländ. Fabrik für Förder- und Verlade-Anlagen. Stellung gegen Provisionsentschädigung im Nebenamt. (125)

Tüchtiger *Bautechniker* (guter Zeichner) für Projektierung und Ausarbeitung von Bauplänen für einfache öffentliche Gebäude. Deutsche Schweiz. (126)

*Architekt,* gereifte, selbständige Kraft, mindestens 5 bis 6 Jahren Praxis, besonders tüchtig im Entwerfen und Zeichnen auch für Innen-Architektur (Villen). Italienisch erwünscht. Süd-Tirol. (127)