

Die Strassburger Resolution vom 29. April 1925

Autor(en): **Payot, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 20

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40125>

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.

fall $a = d = 1, b = c = 0$, wo alle Integrale rein periodisch sind. Die zugehörige Labilitätszone reduziert sich auf einen Punkt.

6) Aus dem bisher Bewiesenen ergibt sich, dass für Fundamental-Lösungen N_1 und N_2 in der i -ten Labilitätszone die Zahl der Wellenberge und Täler insgesamt gleich i ist.

7) Ueber die Lage und Grösse der Labilitätszonen ergeben sich aus dem Vorhergehenden einige Beziehungen, wenn man noch folgenden bekannten ²⁾ Satz zu Hilfe nimmt: Ist in Gleichung (1)

$$K_1 \leq +\sqrt{q} \leq K_2$$

so gilt für den Abstand δ irgend zweier aufeinander folgender Nullstellen einer Lösung von (1)

$$\frac{\pi}{TK_2} \leq \delta \leq \frac{\pi}{TK_1}$$

Sind nun T_{i1} und T_{i2} die Randpunkte der i -ten Labilitätszone, und beachtet man, dass dort halb- oder ganzperiodische Lösungen mit i Nullstellen bestehen, so folgt hieraus

$$\frac{i\pi}{T_{i1}K_2} \leq 2\pi \leq \frac{i\pi}{T_{i1}K_1} \quad \frac{i\pi}{T_{i+1}K_2} \leq 2\pi \leq \frac{i\pi}{T_{i+1}K_1}$$

oder
$$\frac{i\pi}{2K_2} \leq T_{i1} \leq T_{i2} \leq \frac{i\pi}{2K_2} \dots \dots (13)$$

Diese Ungleichungen beschränken die mögliche Lage und Länge der Zonen. Die Gleichheitszeichen gelten für verschwindende Elastizitätsschwankung. In diesen Relationen spielt die mittlere Elastizität keine Rolle.

8) Zum Schluss soll noch gezeigt werden, dass für unendlich kleine Elastizitätsschwankungen die mittlere Elastizität die Lage der Zonen bestimmt.

Wir setzen in (1) $q = (\lambda_0 + \delta\omega)^2$ wo λ_0 konstant, $\delta\omega$ unendlich klein ist. Der Index o bezeichne die Grössen, die man für $\delta\omega = 0$ erhält, ein vorausgesetztes δ ihren Zuwachs, wenn man $\delta\omega$ ungleich o nimmt. Es ist dann

$$\left. \begin{aligned} \eta_{10} &= \cos T\lambda_0 \tau; \quad \eta_{20} = \frac{\sin T\lambda_0 \tau}{T\lambda_0}; \quad a_0 = d_0 = \cos T\lambda_0 2\pi; \\ b_0 &= -T\lambda_0 \sin T\lambda_0 2\pi; \quad c_0 = \frac{\sin T\lambda_0 2\pi}{T\lambda_0} \end{aligned} \right\} (14)$$

Setzt man $y = y_0 + \delta y_0$ in (1) ein und vernachlässigt Glieder höherer Ordnung, so wird

$$\frac{d^2}{dt^2} \delta y_0 + T^2 \lambda_0^2 \delta y_0 = -2T^2 \lambda_0^2 \cdot \delta\omega \cdot y_0$$

Dies hat nach (4) die Lösung

$$\left. \begin{aligned} \delta y_0 &= +\eta_{10} \int_0^\tau 2T^2 \lambda_0^2 \delta\omega y_0 \eta_{20} dt \\ &- \eta_{20} \int_0^\tau 2T^2 \lambda_0^2 \delta\omega y_0 \eta_1 dt + h_1 \eta_{10} + h_2 \eta_{20} \end{aligned} \right\} (15)$$

Man erhält für $y_0 = \eta_{10}$ und $\tau = 2\pi$

$$\delta a_0 = 2T^2 \lambda_0^2 \int_0^{2\pi} \delta\omega \left\{ a_0 \eta_{10} \eta_{20} - c_0 \eta_{10}^2 \right\} dt$$

Differenziert man (15) nach τ und setzt $y_0 = \eta_2$ und $\tau = 2\pi$ so ergibt sich ähnlich wie früher

$$\delta d_0 = 2T^2 \lambda_0^2 \int_0^{2\pi} \delta\omega \left\{ b_0 \eta_{20}^2 - d_0 \eta_{10} \eta_{20} \right\} dt$$

woraus

$$\delta \left(\frac{a_0 + d_0}{2} \right) = \delta J_0 = 2T^2 \lambda_0^2 \int_0^{2\pi} \delta\omega \left\{ (a_0 - d_0) \eta_{10} \eta_{20} + b_0 \eta_{20}^2 - c_0 \eta_{10}^2 \right\} dt$$

Aber die Benützung der Werte (14) gibt hierfür

$$\delta J_0 = -2T^2 \lambda_0 \sin(T\lambda_0 2\pi) \int_0^{2\pi} \delta\omega \cdot dt$$

Nun ist die mittlere Elastizität nach Dreyfus

$$\omega_0 = \frac{1}{2\pi} \int_0^{2\pi} (\lambda_0 + \delta\omega) dt = \lambda_0 + \frac{1}{2\pi} \int_0^{2\pi} \delta\omega dt$$

Wenn wir also fordern, dass sie für alle Wert q stets die selbe (λ_0) sein soll, so wird das Integral an zweiter Stelle null und damit auch die erste Variation der Kurve $J(T)$. Die Aenderungen der Stabilitätsgebiete sind also innerhalb dieser Grössenordnung null.

Für die Berechnung der höhern Variationen kommt es dann freilich auf den Verlauf von $\delta\omega$ im einzelnen an.

Zum Schlusse seien noch einige früher nicht erwähnte Beispiele zum betrachteten Schwingungsvorgang angeführt:

Die Vertikalschwingungen eines Fahrzeugs, das mit konstanter Horizontalgeschwindigkeit über einen elastisch gebetteten Schienenstrang konstanter Schienenlänge wegfährt;

Die kleinen Schwingungen eines Pendels, dessen horizontale Drehaxe in einer Horizontalebene Drehschwingungen ausführt;

Die kleinen Schwingungen eines Pendels mit geneigter Axe, wenn die Neigung kleine periodische Aenderungen erleidet (die auch über die Vertikallage hinausführen dürfen).

Endlich ist zu bemerken, dass gewisse Probleme der elektrischen Uhrregulierung auf verwandte Erscheinungen führen.

*

Anmerkung: In meinem Aufsatz: Zur Schwingungslehre, „Schweizer Bauzeitung“ Bd. 84, Nr. 24, S. 285 ist in Formel (24) ein sinnstörender Fehler stehen geblieben. Statt ω muss stehen \cos .

Zollikon, den 11. März 1925.

E. Meissner.

Die Strassburger Resolution vom 29. April 1925.

Bekanntlich hatte die Rhein-Zentralkommission in ihrer diesjährigen Aprilsession sich auszusprechen vor allem über das von der Schweiz zur Genehmigung unterbreitete Ausführungsprojekt für die Regulierung der Rheinstrecke Kembs-Strassburg. Sodann lag ihr zur Genehmigung vor ein generelles, französisches Projekt für die Fortsetzung des Seitenkanals von Kembs bis Strassburg, d. h. für die sieben weitern Stufen des Rhein-Seitenkanals.

Beide Projekte waren von einer Subkommission, die anfangs März in Strassburg getagt hatte, vorberaten worden. Als Grundlage für die Genehmigung des schweizerischen Regulierungsprojektes war die Resolution vom 10. Mai 1922 ¹⁾ massgebend, für den Seitenkanal die Artikel 358 und 359 ²⁾ des Versailler Vertrages. Obschon nun eine klare Trennung der beiden Projekte und deren Genehmigung je durch eine besondere Resolution vorzuziehen gewesen wäre, da die Voraussetzungen und Grundlagen beider voneinander wesentlich verschieden sind, ist es aus natürlichen Gründen und mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse verständlich, wenn der Wille der Mehrheit der Zentralkommission dahin ging, beide Projekte und deren Genehmigung in eine einzige Resolution zusammenzufassen. So sagt denn auch der Ingress der Resolution, dass die Zentralkommission dem Regulierungsprojekt seine Genehmigung erteile, und dass das Seitenkanal-Projekt die im Artikel 358 aufgestellten Bedingungen erfülle, und zwar ausgehend einerseits von der Resolution vom 10. Mai 1922 für die Regulierung, andererseits von den Artikeln 358 und 359 des Versailler Vertrages für die sieben Kanalstufen; beide Genehmigungen sind an besondere Bedingungen gebunden.

Für die REGULIERUNG gelten folgende Bedingungen:

1. Die Regulierungsarbeiten im Rhein zwischen Istein und Strassburg sollen abschnittsweise von Strassburg rheinaufwärts ausgeführt werden, dürfen aber gleichzeitig auf zwei verschiedenen Strecken in Angriff genommen werden: die eine unmittelbar anschliessend an die Regulierungsstrecke Strassburg-Sondernheim und die andere von einem Punkte aus, der sich am unteren Ende der Erosionstrecke, in der Gegend von Hartheim befindet ³⁾; immerhin können von der oberen Strecke aus die Arbeiten sowohl stromaufwärts gegen Istein hin, als auch stromabwärts gegen Strassburg hin gleichzeitig ausgeführt werden.

¹⁾ Wortlaut „S. B. Z.“ vom 3. Juni 1922.

²⁾ Wortlaut „S. B. Z.“ vom 28. Mai 1921.

³⁾ Bad. Km 45, vgl. Abb. 5 auf Seite 180 (4. April d. J.), Red.

Hierzu ist zu bemerken, dass diese Bestimmungen eine gewisse Einschränkung der im eingereichten Bauprojekt 1924 vorgesehenen Arbeitsweise und des Bauprogramms¹⁾ darstellen und eine etwelche Verzögerung der Durchführung ergeben werden. Mit Rücksicht auf den starken Widerstand einzelner Delegationen musste diese Abänderung wohl oder übel in Kauf genommen werden, wollte man nicht das Ganze gefährden. Es wird sich aber zeigen lassen, dass die Regulierung auch so noch in verhältnismässig sehr kurzer Zeit eine wesentliche Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen zwischen Strassburg und Basel bringen wird, und das ist die Hauptsache.

2. Die Genehmigung des Regulierungsprojektes durch die Zentralkommission hat zur Voraussetzung eine Verständigung zwischen Deutschland und der Schweiz zur Uebernahme folgender Garantie:

a) dass alle nötigen Vorkehrungen getroffen werden, um während der Ausführung der Regulierungsarbeiten die Schifffahrt möglichst wenig zu behindern;

b) dass diejenigen, die die Regulierung zwischen Strassburg und Basel auszuführen sich verpflichten, auf eigene Kosten Schädigungen beheben, die sich für den bereits regulierten Schifffahrtsweg unterhalb Strassburg durch die Ausführung und durch das Bestehen der Regulierung oberhalb Strassburg ergeben könnten.

Die Bedingung unter a) ist selbstverständlich.

Die Bedingung unter b) ist aber ernsterer Natur. Es ist verständlich, dass diejenigen, die ein Interesse daran haben, dass der heute bestehende angenäherte Gleichgewichtszustand der Regulierungstrecke Strassburg-Sondernheim durch die oberhalb ausgeführten Arbeiten nicht gestört wird, diese schützende Bestimmung verlangt haben. Genaue Studien haben indessen ergeben, dass auf lange Zeit hinaus der Einfluss der Regulierung oberhalb Strassburg auf die Strecke unterhalb Strassburg nur einen für die Schifffahrt günstigen Einfluss haben wird. Erst in später Zeit können eventuell, um die zunächst günstigen Einwirkungen festzuhalten, einige ergänzende Arbeiten auf der Strecke unterhalb Strassburg notwendig werden. Es wird dies aber, wenn überhaupt, erst in späteren Jahren der Fall sein und die auszuführenden Arbeiten werden von nur geringem Umfange sein. Es sei hier vorausgeschickt, dass, da auch der Seitenkanal eine Aenderung des Regime der obern Flusstrecke bewirkt, sich aus diesem Grunde eventuell ebenfalls ein Einfluss auf die unterhalb Strassburg liegende Regulierungstrecke bemerkbar machen könnte, weshalb Frankreich genau die gleiche Garantie für den Seitenkanal hat übernehmen müssen.

3. Administrative Bestimmungen. Die Zentralkommission stellt fest, dass Frankreich für die Ausführung der Regulierungsarbeiten seinen technischen und administrativen Beistand leihen wird, als ob Frankreich selbst und auf eigene Rechnung diese Arbeiten ausführen würde, ferner dass die Uferstaaten sich anstrengen werden, die Modalitäten ihres technischen und administrativen Zusammenwirkens durch eine Vereinbarung zu regeln und zwar innerhalb von sechs Monaten nach Einreichung von Vorschlägen durch den einen dieser Staaten, und endlich, dass die Finanzfrage durch den „Accord“ vom 10. Mai 1922 definiert bleibt. Es soll dann die Vereinbarung der Zentralkommission zur Kenntnis gegeben werden.

Es hätte als wünschbar erscheinen können, die Vereinbarung unter den drei an der Regulierung interessierten Staaten vor Aufstellung der Resolution zu tätigen. Dies war aber aus verschiedenen Gründen, die hier nicht aufgeführt werden können, nicht möglich. Hätte man darauf beharrt, diese Vereinbarung vorher zu treffen, so wäre die Beschlussfassung der Rhein-Zentralkommission über das Regulierungsprojekt wohl auf unabsehbare Zeit hinaus ver-

schohen worden. Es wurde daher als besser erachtet, vorerst die Genehmigung des Regulierungsprojektes sicherzustellen. Immerhin geht aus diesen administrativen Bestimmungen hervor, dass sich Frankreich verpflichtet, seine volle technische und administrative Hilfe zur Verfügung zu stellen. Es wird nun Sache der abzuschliessenden Vereinbarung zwischen den drei Staaten sein, die Frage der Verteilung der Bau- und Betriebskosten und die Organisation der Ausführung zu regeln, wobei die Schweiz wohl hoffen darf, dass Frankreich, trotz seines Hauptinteresses am Seitenkanal, seine loyale Mitwirkung an der Regulierung, an der auch es ein direktes Interesse hat, insbesondere für die unterste Strecke in der Gegend oberhalb Strassburg, nicht versagen wird.

*

Für den SEITENKANAL Kembs-Strassburg und seine Ausführung gelten folgende Bestimmungen:

Vorausgeschickt sei, dass die Schweiz es vorgezogen hätte, dass im Kanal keine grössere Geschwindigkeit als 0,70 m/sek zugelassen worden wäre, was für die Schifffahrt einen Vorteil bedeutet hätte. Da aber der Kembser-Kompromiss bereits die Geschwindigkeit von 1,2 m/sek als zulässig festgesetzt hatte, für den Fall, dass die Kembserstufe ohne Rückstau in die Schweiz hätte ausgeführt werden müssen, war hierdurch ein Präjudiz geschaffen. Zudem haben von uns angestellte Berechnungen gezeigt, dass, sollten die sieben Stufen für die Geschwindigkeit von 0,70 m/sek gebaut werden müssen — wobei nicht zu übersehen ist, dass bei der Kembserstufe die geringere Geschwindigkeit sich dank dem Rückstau ohne Opfer erzielen liess — der Kanal nur mit ganz enormen Mehrkosten erstellt werden könnte. Gestützt nun auf die frühere Anerkennung der Geschwindigkeit von 1,20 m/sek hat Frankreich sein generelles Kanalprojekt auf Grund dieser Geschwindigkeit aufgestellt und eingereicht, und alle Bemühungen, eine Verminderung dieser Geschwindigkeit zu erreichen, waren ohne Erfolg, umsoweniger, als wir mit Deutschland allein dastanden mit unserer Forderung. Die holländische Delegation, die unsere Forderungen an den Kanal sonst durchwegs unterstützt hat, war selbst der Ansicht, die höhere Geschwindigkeit von 1,20 m/sek sei noch zulässig. Hingegen waren schon im Kembser-Kompromiss auch die Hauptbedingungen genannt, die für die Bauwerke, wie Vorhäfen u. dgl. zu erfüllen waren, wenn die Geschwindigkeit 1,20 m/sek betragen sollte. Es sei deshalb betont, dass alle diese Bedingungen für den Seitenkanal von Frankreich haben anerkannt werden müssen. Das eingereichte Projekt bot der Schifffahrt wesentlich ungünstigere Bedingungen, als für die Kembserstufe bei 1,20 m/sek Wassergeschwindigkeit vorgeschrieben waren. Die Zentralkommissionsbeschlüsse haben es also bedeutend verbessert. Es gelten alle in der Resolution vom 16. Dez. 1921¹⁾ für die Kembserstufe stipulierten Bedingungen, unter Voraussetzung von 1,20 m/sek Wasser-Geschwindigkeit.

Besondere Bestimmungen:

1. Leitungsüberführungen. Elektrische Freileitungen müssen mindestens 16 m Lichthöhe über dem höchsten Kanal-Wasserspiegel aufweisen.

2. Ankergrund. Im projektierten Kanal sollen die Schiffe in wirksamer Weise Anker werfen können; besonders da, wo die Sohle betoniert sein sollte, muss diese durch eine genügende Kies- und Sandschicht überdeckt sein.

3. Anschluss einer neuen Stufe an eine bestehende. Die Anschlussarbeiten sollen, wenn immer möglich, innerhalb eines Monats und zur Zeit schwachen Verkehrs ausgeführt werden. Die Interessenten sind von diesen Arbeiten rechtzeitig in Kenntnis zu setzen.

4. Zahl und Abmessungen der Schleusen. Die nützliche Länge der einen Schleuse einer Stufe soll 185 m betragen. An diese angebaut soll eine zweite Schleuse von 100 m Länge erstellt werden. Beide Schleusen haben eine lichte Weite von 25 m.

¹⁾ Vergl. Abb 12 auf Seite 196 (11. April d. J.). Das Bauprogramm im schweizer. Projekt 1924 weist vier sachlich begründete Angriffstellen auf; für die der Schweiz durch einzelne Delegationen aufgenötigten, die Durchführung unliebsam verzögernden Abänderungen des Bauprogramms sind sachliche Gründe nicht erkennbar.

Red.

¹⁾ Wortlaut nebst Plan in „S. B. Z.“, Bd. 79, S. 24 (14. Jan. 1922). Red.

IV. Preis, 2500 Fr. Entwurf Nr. 64 „Canonica“.

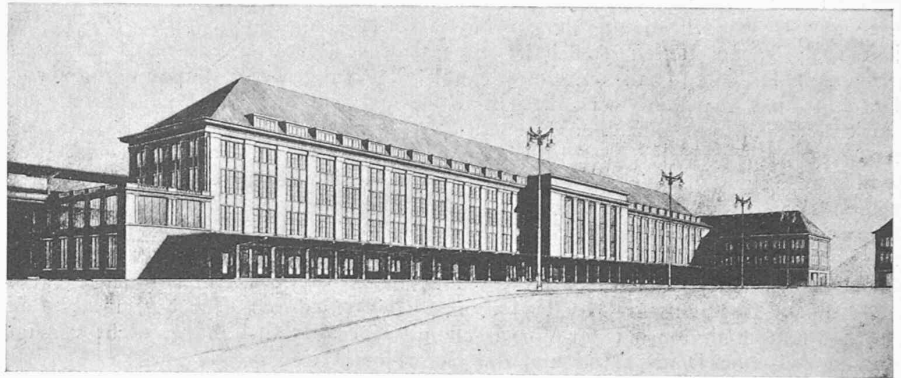
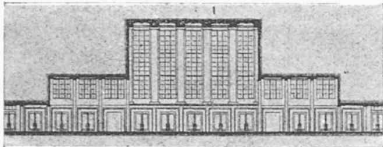
Verfasser Arnold Itten, Arch., Thun.

Gesamtbild aus Süden.

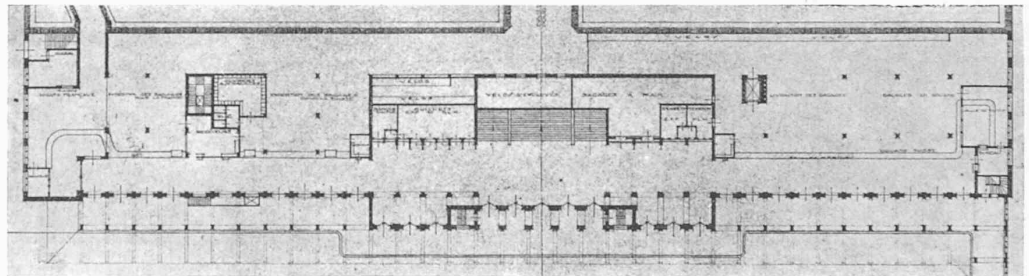
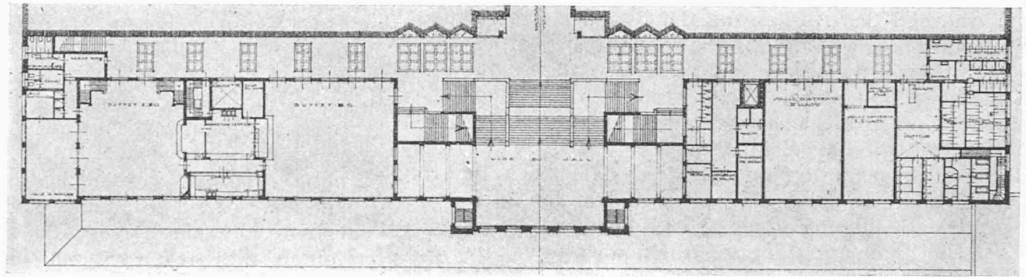
Längsschnitt durch Eingangshalle 1:1000,

Grundriss durch Erd- und Zwischengeschoss 1:1000.

Lageplan 1:2500.



Die Verlängerung der einen dieser Schleusen auf 270 m nützliche Länge soll vorgenommen werden, sobald der Verkehr stärker geworden ist. Die Voraussetzungen, die zu dieser Verlängerung führen, sind die gleichen wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921. — Des weitern soll die Verlängerung der einen oder der beiden bestehenden Schleusen, und für den Fall, dass dies nicht genügt, die Erstellung weiterer Schleusen erfolgen, wenn eine weitere Steigerung des Verkehrs feststellbar ist. Die nähere Definition dieses gesteigerten Verkehrs ist ebenfalls die gleiche, wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921. — Endlich ist die Vertiefung der Schleusen vorgesehen, wenn infolge der Vertiefung des Rheinbettes die Schleusen den Schiffsanforderungen nicht mehr genügen sollten.



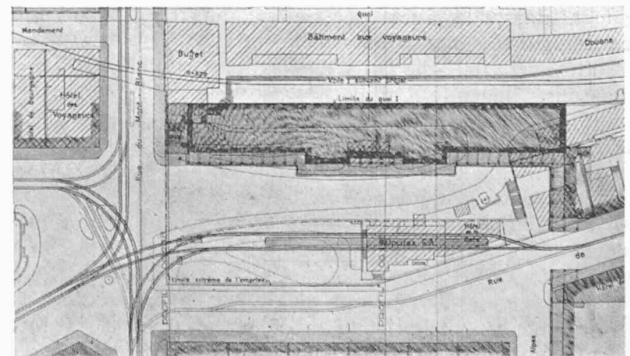
5. Vorhäfen. Im Oberwasser wird den Schiffschleusen ein Vorhafen unmittelbar vorgelagert, dessen Länge mindestens 1000 m und dessen Breite 75 m beträgt. Die näheren Bestimmungen über die Gestaltung dieses Vorhafens sind die gleichen wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921. Im Unterwasser schliesst sich an die Schleusen ein Vorhafen von ebenfalls 75 m Breite und einer Länge von 500 m an. Die näheren Bestimmungen sind ebenfalls die gleichen wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921.

6. Füllung der Schleusen. Die Wassergeschwindigkeit im Oberwasser-Vorhafen soll während der Füllung der Schleusen in keinem Moment grösser sein als 0,20 m/sek.

7. Regelmässigkeit der Wasserführung. Die Regelmässigkeit der Wasserführung des Rheins darf durch den Betrieb der Kraftwerke und der Schleusen nicht beeinträchtigt werden.

8. Bedienung der Schleusen. Der Betrieb der Schleusen wird sowohl tags als nachts gewährleistet, sowie an Sonn- und Feiertagen. Die Einfahrt der Schiffe in die Schleusen wird, wie die Ausfahrt, ohne Entgelt besorgt, ebenso die Beleuchtung der Schleusen und ihrer Umgebung.

9. Wendebecken. Jede Kanalhaltung wird zwei Wendebecken besitzen, das eine, so weit möglich, in der Mitte der Haltung und das andere im Anschluss an den Oberwasser-Vorhafen. Das in der Mitte gelegene wird eine Länge von 400 m auf 200 m Breite aufweisen mit dazu gehörigen Anschlussstücken an den Kanal. Das andere Wendebecken wird

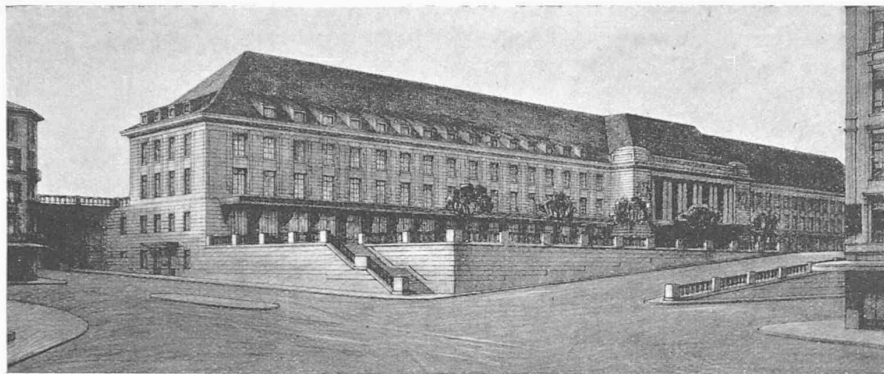


600 m lang und 200 m breit sein mit einem obern Anschlussstück an den Kanal.

10. Provisorische Unterwasserkanäle. Der minimale Radius der Unterwasserkanäle wird 700 m betragen. Die Zufahrt zu diesen Kanälen vom Rhein aus soll durch Baggerungen, ohne Behinderung der Schifffahrt, aufrecht erhalten werden.

11. Die administrative Klausel ist die gleiche wie in der Resolution vom 16. Dezember 1921 und betrifft die Internationalität der Schifffahrt auf dem Seitenkanal und die Abgabefreiheit.

12. Verantwortlichkeit. Die Rhein-Zentralkommission stellt fest, dass Frankreich verspricht: a) alle nötigen Massnahmen zu treffen, um eine Behinderung der Schifffahrt während der Ausführung des Kanals zu vermeiden; b) auf eigene Kosten Schädigungen zu beheben, die auf der regulierten Strecke unterhalb Strassburg als Folge der Ausführung und des Betriebes des Kanals auftreten könnten.



WETTBEWERB ZUM NEUEN BAHNHOF GENF - CORNAVIN.

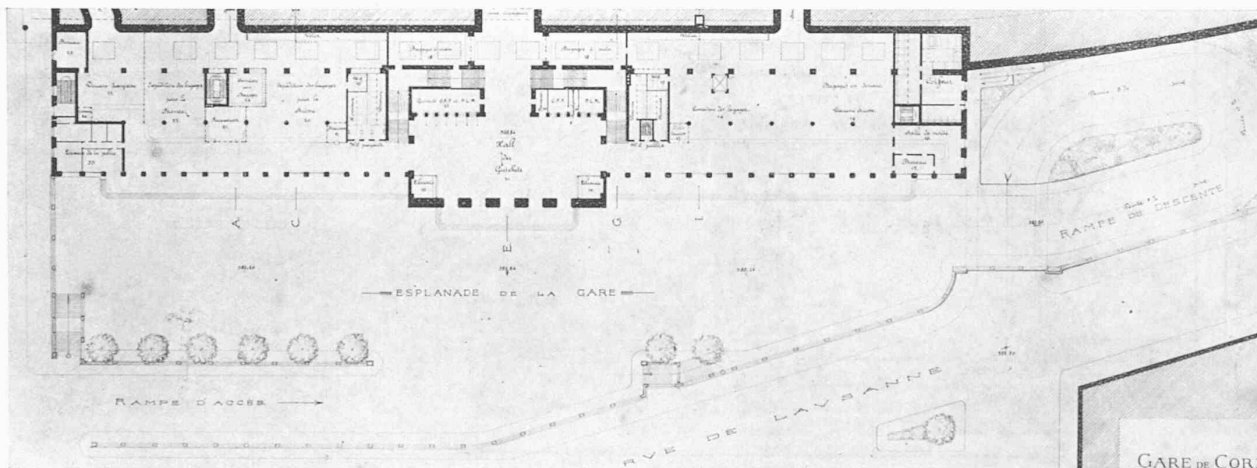
V. Preis. 1500 Fr.

Entwurf Nr. 10 „Billets s. v. p.“

Verfasser: F. Fulpius, Arch., Genf.

Gesamtbild aus Süden
und Grundriss mit Lageplan.

Masstab 1 : 1200.



13. Zollklausel. Es ist vereinbart, dass das Reglement, das die Zollformalitäten enthält, die sich für die Kanalschiffahrt als notwendig erweisen werden, von Frankreich der Zentralkommission unterbreitet wird. —

Dies ist im wesentlichen der Inhalt der Strassburger Resolution vom 29. April 1925.

*

Die schweizerische Delegation ist in ihren Bestrebungen zur Erreichung einer möglichst günstigen Resolution für die Regulierung aufs kräftigste und in überzeugender Weise durch die deutsche Delegation unterstützt worden; dem Umstand, dass die Projektverfasser selbst in Strassburg anwesend waren, war es zu verdanken, dass das Projekt gegenüber allen Kritiken als ausserordentlich sorgfältige und wohlgedachte Ingenieurarbeit in vorzüglicher Weise hat verfochten werden können. Das volle Gelingen der Regulierung Strassburg-Sondernheim bildete ein gewichtiges Argument. Dem grossen Verständnis und der rein sachlichen Einstellung der holländischen Delegation haben wir ebenfalls viel zu verdanken. Was aber vor allem der schweizerischen Delegation ihre Arbeit erleichtert und ihren Worten das nötige Gewicht gegeben, das war die Gewissheit, sich einig zu fühlen mit den Ingenieuren des eigenen Landes, und so ist es mir ein Bedürfnis, vor allem jenen Kollegen, die in den verschiedenen Sektionen des S. I. A. sich zur Regulierung ausgesprochen haben, zu danken für die Arbeit, die sie geleistet haben. Ich möchte dabei auch nicht unterlassen, das würdige Eintreten der „Schweizer Bauzeitung“ für die gute Sache ganz besonders hervorzuheben.

Was nun weiter geschehen soll, wird in erster Linie der Bundesrat zu entscheiden haben. Er wird zu diesem Zweck wohl die Rheinkommission einberufen und ihr über die Resolution Bericht erstatten und mit ihr die weiteren Schritte, die zur Verwirklichung der Regulierung zu tun sind, beraten. Trotzdem Frankreich die Fortsetzung des Seitenkanals zuerkannt worden ist, muss die Regulierung zur Ausführung gelangen, denn nicht nur konnte über die

Termine für die Ausführung der weitem Kanalstufen keine verbindliche Zusage erhalten werden, sondern auch über die Ausführung der ersten Stufe, d. h. des Kembserwerkes, liegt heute noch nichts bestimmtes vor. Soll also die in überaus erfreulicher Weise entwickelte Schiffahrt nach Basel, d. h. nach der Schweiz, nicht verkümmern und an der fortschreitenden Verwilderung des Rheins zwischen Basel und Strassburg wieder zu Grunde gehen, so muss die Regulierung rasch ausgeführt werden, denn auf die Ausführung des ganzen Kanals können wir nicht warten. Zudem muss die Regulierung ausgeführt werden, wenn der Kanal nur zum Teil gebaut wird; solange der Kanal nicht bis nach Strassburg reicht, bleibt die Schiffahrt auf den regulierten Rhein angewiesen.

E. Payot.

Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin.

(Fortsetzung von Seite 247.)

No. 64 (Canonica). L'étude générale de la place est bonne, exception faite de l'emplacement de la ligne du tramway.

Rez-de-chaussée: Le hall est trop allongé; il y a trop d'entrées. Les guichets à voyageurs, la librairie et les renseignements sont situés à contre-jour. La surface du local des guichets à voyageurs n'est pas suffisante. L'entrée et la sortie sont communes par le hall. La saillie de la marquise obligeant des points d'appui sur la place est gênante et obscurcit les locaux à bagages. Entresol: Abus d'escaliers. 1^{er} étage: L'élargissement du quai I devant les escaliers est inutile.

Les façades sont d'une bonne ordonnance. L'indication des jours ne correspond pas aux locaux qu'ils éclairent. Le motif principal d'avant-corps est inutile.

No. 10 (Billets, s. v. p.). Ce projet présente une solution avec plateforme au niveau du passage sous-voies; la plateforme manque de largeur, dans la partie N. E. en particulier, pour assurer la circulation et le stationnement des véhicules. La rampe de descente offre un mauvais débouché sur la rue de Lausanne et exige un grand sacrifice de terrain. L'expropriation indispensable de l'Hôtel des Familles augmente considérablement le coût.