

Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-38155>

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.

Nachricht der Redaktion. Wie den Ausführungen des Jury-Urteils auf vorstehender Seite zu entnehmen, haben sich die Vertreter des Schweizer Schützenvereins dem „Vorschlag des Preisgerichts“ nicht angeschlossen. In der Folge hat auch das Komitee des Vereins den Vorschlag abgelehnt und die Verfasser der drei erstprämiierten Entwürfe Nr. 19, 27 und 57 laut Programm mit insgesamt 6000 Fr. entschädigt. Andererseits ist es mit dem Urheber des mit einem III. Preise ausgezeichneten Entwurfes Nr. 72 (Seite 137), Bildhauer E. Kissling, zwecks Gewinnung eines geeigneten Ausführungs-Entwurfes in Verbindung getreten; für die Platzgestaltung soll der Entwurf Ingolds in Betracht gezogen werden. Erhebliche Schwierigkeiten dürften einer intimern Platzgestaltung die drei Kleinbahngeleise vor dem Postgebäude mit ihrem Betrieb bereiten, die auf dem Plan auf Seite 136 eingezeichnet sind.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee.

Ueber die Arbeiten der schweizerisch-badischen Kommission für den Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee kann folgendes mitgeteilt werden. Die Kommission hatte in der Konferenz in Schaffhausen im September 1920 zunächst gemeinsame, für alle noch zu bauenden *Rheinkraftwerke* geltende technische Grundsätze aufgestellt, so über die Ausbaugrösse, die Berücksichtigung der bestehenden und künftigen Schifffahrt beim Bau dieser Kraftwerke usw. Nachdem inzwischen die Wasserkraft-Projekte für die Stufen *Rekingen*, *Dogern* und *Nieder-Schwörstadt* gemäss diesen Grundsätzen bearbeitet worden waren, konnte die Konferenz in Basel im März 1922 auch die wirtschaftlichen Fragen behandeln. Für diese drei Stufen arbeitete sie Konzessionsentwürfe aus, die im April dieses Jahres den Rheinuferkantonen zur Vernehmlassung unterbreitet wurden. Die Konzessionsbewerber haben sich schriftlich und mündlich zu den Entwürfen geäußert. Anlässlich der Konferenz in Heidelberg Anfang Juli dieses Jahres konnten die Entwürfe zu einem grossen Teil bereinigt werden. Die drei genannten Stufen werden zusammen auf etwa 215 000 PS ausgebaut werden und eine mittlere Niederwasserleistung von rund 100 000 PS aufweisen.

Die Kommission hat ferner auch jene Fragen erörtert, die mit der *Bodenseeregulierung* und der *Schiffbarmachung* des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee zusammenhängen. Der Nordostschweizerische Schifffahrtsverband in St. Gallen hat kürzlich ein Gutachten über die Frage der Bodenseeregulierung, verfasst von Ingenieur H. Sommer in St. Gallen, veröffentlicht¹⁾; das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft hat schon seit einiger Zeit mit bezügl. hydrographischen Arbeiten begonnen. Das Projekt der Bodenseeregulierung soll von der Schweiz ausgearbeitet werden. Die Regulierung wird den Rheinkraftwerken einen bedeutenden Zuschuss an wertvoller Winterenergie bringen, und zugleich dem Hochwasserschutz dienen.

Schon bei der Bearbeitung der Kraftwerkprojekte musste auf die künftige *Schiffbarmachung des Rheins* Rücksicht genommen werden, so hinsichtlich der Anordnung der Schleusen, der Wahrung der Fahrwassertiefe, der Einhaltung des zulässigen Wasserspiegelgefälles u. s. w. Es liegt schon bedeutendes Material für die Projektgestaltung auch für den Schifffahrtsweg vor, u. a. die Ergebnisse des internationalen Wettbewerbs zur Erlangung von Schifffahrtsentwürfen vom Jahre 1920²⁾. Die Kommission erachtete es indessen für zweckmässig, dass nun ein Gesamtprojekt ausgearbeitet werde, wobei nicht nur die technischen, sondern auch die wirtschaftlichen und finanziellen Fragen vorbereitet werden sollen. Baden wird die Strecke Birsfelden-Eglisau bearbeiten, die Schweiz die obere Strecke, von Eglisau bis oberhalb Schaffhausen. Diese letztgenannte Arbeit hat der Nordostschweizerische Schifffahrtsverband in St. Gallen übernommen.

Es ist zu hoffen, dass sowohl das Projekt der Bodenseeregulierung, wie auch dasjenige der Schiffbarmachung bis Ende 1923 vorliegen werden.

Die Arbeiten betreffend die Nutzbarmachung weiterer Stufen für die Kraftgewinnung werden ebenfalls fortgesetzt.

¹⁾ Auf das wir zurückkommen werden.

²⁾ Vgl. unsere ausführliche, von zahlreichen Plänen begleitete Berichterstattung in Band LXXVII, Seite 1 u. ff. (Januar-Februar 1921). Auch als erweiterter Sonderdruck erhältlich bei der Redaktion.

Miscellanea.

Die Technische Kommission des Verbandes Schweizer Brückenbau- und Eisenhochbau-Fabriken hält ihre diesjährige Hauptversammlung in Zürich ab, wo am 29. September, vormittags 9 Uhr, im Hörsaal 3c der E.T.H. folgende Vortragsreihe beginnen wird: Dir. M. Roš (Baden) „Rapport sur l'activité de la Commission Technique“ und „Die Nebenspannungen infolge vernieteter Knotenpunktverbindungen eiserner Brücken“; Prof. A. Dumas (Lausanne) „La fatigue des métaux et des matériaux en général“; Brücken-Ingenieur der S.B.B. A. Bühler (Bern) „Stossversuche an Eisenbahnbrücken“; Kontrolling. F. Hübner (Bern) „Etudes expérimentales sur la répartition de charges isolées par les tabliers de ponts“; Ing. A. Meyer (Bern) „Apparate zur Untersuchung von eisernen und massiven Brücken“; Prof. A. Rohn (Zürich) „Die Frage der Schubspannungen in der Baustatik“. Anschliessend (am Nachmittag): *Diskussion*.

Da zu dieser Tagung eine Reihe namhafter Fachvertreter aus *allen* unsern Nachbarstaaten und von weiterher eingeladen sind, von denen mehrere ihre Teilnahme schon zugesagt haben, darf erwartet werden, dass hier eine *wirklich* internationale Kooperation unter Fachleuten¹⁾ zustande kommen werde. An geselligen Anlässen sind vorgesehen eine Zusammenkunft im Waldhaus Dolder am Vorabend, ein gemeinschaftliches Mittagessen am Freitag und, bei gutem Wetter, am Samstag ein Ausflug auf den Rigi.

An die schweizerischen Fachgenossen ergeht der Ruf nach zahlreicher Beteiligung, sei es an der ganzen Veranstaltung, sei es nur an den wissenschaftlichen Verhandlungen. Anmeldungen werden erbeten an Ing. M. Roš, Schlossbergweg 11, Baden (Aargau).

Ein „internationales“ Institut für Archäologie in Rom. Italienische, englische, amerikanische, belgische, französische und holländische Gelehrte sind nach einer Mitteilung der „D.B.Z.“ im britischen Institut für Archäologie zu Rom zusammengetreten, um ein „Internationales Institut für Archäologie“ ins Leben zu rufen. In einer Denkschrift des Direktors des Thermen-Museums und Professors an der Universität Rom, Pariveni, wird die Notwendigkeit betont, bei dem ausserordentlich grossen Umfang der wissenschaftlichen Arbeiten unserer Zeit den einzelnen Gelehrten die in der ganzen Welt erscheinenden Bücher und Aufsätze möglichst rasch zur Kenntnis zu bringen. Das Internationale Institut für Archäologie will diese Aufgabe auf seinem Gebiet verwirklichen. Es bedeutet somit einen Zusammenschluss verschiedener gelehrter Gesellschaften und sonstigen Unternehmungen, die bereits regelmässige Bibliographien herausgeben. Man beabsichtigt, halbjährlich eine vollständige Bibliographie der archäologischen Studien zu veröffentlichen und ausserdem eine Zeitschrift zu gründen, die die neuesten Entdeckungen und Funde möglichst rasch mitteilt. Ausserdem sind grosse Unternehmungen in Aussicht genommen, die nur durch internationale Zusammenarbeit erreicht werden können, so z. B. ein Corpus der antiken Bronzen, Reliefs usw.

Untertunnelung der Schelde in Antwerpen. Dass die belgische Regierung einen Plan für die Erstellung eines Tunnels unter der Schelde ausarbeiten liess, ist unsern Lesern aus einer früheren Mitteilung bekannt. Der Tunnel soll nicht, wie damals versehentlich berichtet, dem Personen- und Güterzugverkehr, sondern dem Personen- und Güterverkehr, d. h. dem Fussgänger- und Wagenverkehr dienen. Bei diesem Anlass weist „Génie Civil“ (Nr. 21 vom 27. Mai 1922) auf ein schon im Jahre 1892 von Ingenieur A. Mullender in Lüttich ausgearbeitetes bezügliches Projekt hin. Dieses sieht zwei rund 500 m lange Tunnelröhren von 10 m Breite und 7,5 m Scheitelhöhe vor, von denen jede für den Verkehr in nur einer Richtung dienen würde. Auf der Stadtseite, beim Quai Saint Michel dient als Zufahrt ein Schacht von 62 m Durchmesser, an dessen Umfang eine spiralförmige Eisenbeton-Fahrbahn von 22,5 m Breite und 3,5% Steigung, und in dessen Mitte vier Aufzüge, zwei für Fuhrwerke und zwei für Fussgänger, angeordnet sind. Auf dem gegenüberliegenden Ufer sind rund 800 m lange Rampen mit 2% Steigung vorgesehen. Der betreffende Entwurf soll in letzter Zeit den neuzeitlichen Verhältnissen angepasst worden sein; ob es dieser Entwurf ist, den die belgische Regierung zur Ausführung ausersehen hat, geht aus der genannten Veröffentlichung nicht hervor.

¹⁾ Vergl. *Constant d'Estournelles* in Band LXXIV, Seite 118 (6. Sept. 1919).