

Eidg. Amt für Wasserwirtschaft: Auszug aus dem Jahresbericht 1945

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band (Jahr): 127/128 (1946)

Heft 3

PDF erstellt am: 20.05.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83875>

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.

Einteilung) so lange, bis sein Nullpunkt mit der Leuchtspur auf dem Schirm zusammenfällt. Nach der andern Methode hält man mit einem Richtungsfaden das Echo eines Geländepunktes (z. B. eines Kirchturmes) fest, dessen Lage man genau kennt, und stellt darnach den Teilkreis ein.

Ein Flugzeug erscheint auf dem Schirm als heller Punkt, der jedesmal beim Ueberstreichen des Lichtstrahles aufleuchtet und, da das Echo schwach ist, wieder rasch verschwindet. Bei jeder Umdrehung der Leuchtspur zeigt die deutlich erkennbare Verschiebung des Lichtpunktes die Lageänderung des Objektes an. Mehrere Flugzeuge erscheinen auf dem P. P. I.-Schirm auch nur als einzelner Lichtpunkt. Dagegen kann ihre Zahl an der Kontrollröhre aus den verschiedenen dort sichtbaren Ausschlägen abgezählt werden, wozu allerdings viel Übung nötig ist.

Viele Geländeechos ergeben auf dem P. P. I.-Schirm grosse Fleckenzonen, die das Erkennen von Flugzeugen sehr erschweren. Die Radaranlage soll daher nicht auf einem Berggipfel mit weiter Rundschau aufgestellt werden, weil alsdann, wie Bild 5 zeigt, viele Echos entstehen, in denen sich das zu suchende Objekt verstecken kann. Viel richtiger ist es, zur Aufstellung eine Mulde zu wählen, Bild 6, über deren Rand nur wenige Geländeechos eindringen. Erfahrungsgemäss muss sich der Muldenrand in einer Entfernung von etwa 400 m befinden; weil bei kleineren Distanzen sich ungewollte Erscheinungen störend geltend machen. Die Mulde darf auch nicht zu tief sein, weil sonst die Wellenkeule unterflogen werden könnte. Diese wenigen Hinweise zeigen, dass beim Einsatz des Radargerätes gewisse Regeln befolgt werden müssen. Die ganze Anlage wiegt nur rd. 200 kg; sie ist sehr gedrängt gebaut und leicht transportabel; in wenigen Minuten ist sie betriebsbereit.

Dem im Gerätekasten, Bild 2, eingebauten P. P. I.-Gerät kann ein zweites solches Gerät in beliebiger Entfernung parallel geschaltet werden. Diese Möglichkeit gestattet z. B. das Zusammenfassen der P. P. I.-Geräte verschiedener Radaranlagen an einem Kommandoposten.

Radaranlagen können gestört werden. Im militärischen Einsatz muss man diese Störungen bekämpfen. Dieser Kampf verlangt eine fortgesetzte Entwicklungsarbeit. Wer daher Radaranlagen für militärische Zwecke verwendet, muss im eigenen Lande über Forschungslaboratorien, die diese Entwicklungsarbeit leisten und ausserdem über eine Industrie verfügen, die die entsprechenden Apparate auch bei geschlossenen Grenzen bauen kann. Es ist sehr zu wünschen, dass an den massgebenden Stellen die Notwendigkeit für den Aufbau einer schweizerischen Radarindustrie erkannt wird und ihr die nötigen Entwicklungsaufträge zugewiesen werden.

A. O.

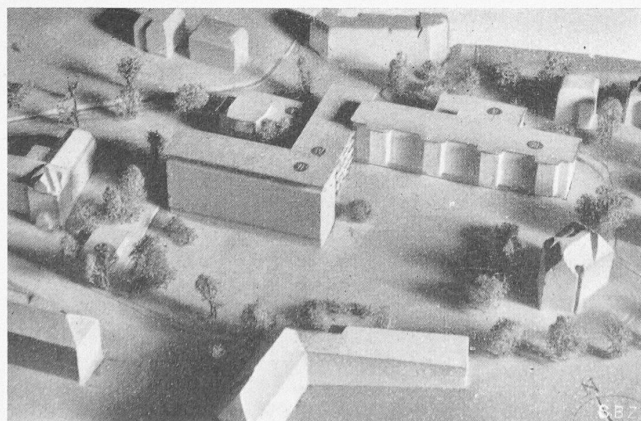
Eidg. Amt für Wasserwirtschaft

Auszug aus dem Jahresbericht 1945

(Schluss aus Bd. 127, S. 318)

Schiffahrt. Sobald dies möglich war, hat das Amt zusammen mit andern an der Rheinschiffahrt interessierten Stellen die erforderlichen Schritte unternommen, um die *Wiederingangsetzung der Rheinschiffahrt bis Basel*¹⁾ zu beschleunigen. Der Bundesrat beauftragte durch Vollmachtenbeschlüsse vom 29. Juni und 28. August 1945, unter Erteilung der nötigen Kredite, das Amt für Wasserwirtschaft, die Teilnahme der Schweiz an den Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten zu verwirklichen.

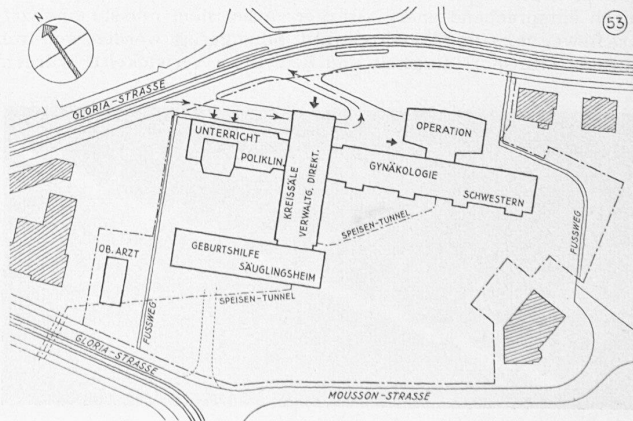
¹⁾ Vgl. Bd. 127, S. 164, 176, 231, 255 und 266.



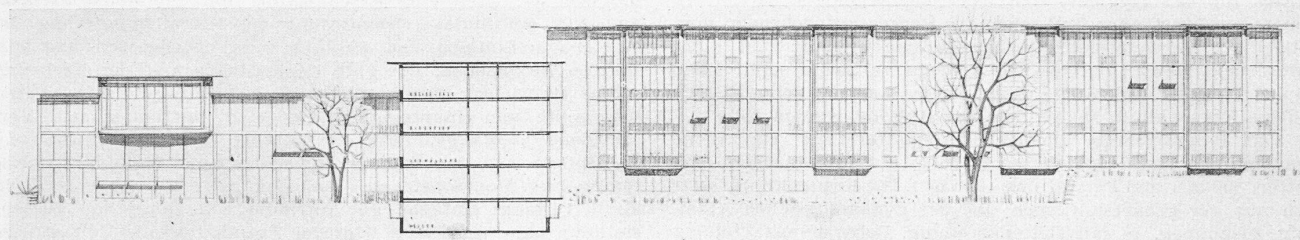
Die von der Schweiz aufzuwendenden Gelder wurden als Vor-schuss an Frankreich betrachtet und es wurde späteren Verhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich vorbehalten, eine Vereinbarung über die definitive Verteilung der Kosten zu treffen. Die *Rheinzentralkommission* konnte vom 20. bis 23. November und vom 12. bis 14. Dezember 1945 wiederum zu Sitzungen zusammentreten. Das Amt verfolgt die Arbeiten der Kommission mit grossem Interesse und wirkte bei deren Vorbereitung mit. Die Kommission hat ein ständiges technisches Komitee geschaffen, dessen Tätigkeit zur Hauptsache folgende Aufgaben umfasst: a) Koordination der Arbeiten zur Räumung des Rheins und gegenseitige Unterstützung, um diese Arbeiten zu beschleunigen. b) Anpassung der Wiederaufbaupläne an die Projekte, die vor dem Kriege zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse aufgestellt worden sind. c) Die Angaben über den Fortschritt der Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten ständig dem neuesten Stand dieser Arbeiten anzupassen und sie Schifffahrtskreisen bekannt zu geben. — Alle diese Arbeiten zur Wiederingangsetzung der Rheinschiffahrt haben das Amt sehr stark in Anspruch genommen. Infolgedessen mussten leider andere Arbeiten vorübergehend verlangsamt werden.

Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein. Da die Badische Wasser- und Strassenbaudirektion nicht mehr in der Lage ist, die Bauleitung auszuüben, hat das Amt vorläufig diese Leitung übernommen. Indem die Bauarbeiten seit langem fast oder ganz ruhten, und die Bauwerke nicht unterhalten wurden, haben sie zum Teil stark gelitten. Durch die Kampfhandlungen wurde aber auch der Schiffs-, Maschinen- und Gerätepark entweder zerstört oder stark beschädigt; ferner gingen bedeutende Mengen von Baumaterialien wie Steine, Eisendraht und Faschinen verloren. Sobald die Verhältnisse dies möglich erscheinen liessen, hat das Amt mit den heute kompetenten ausländischen Amtsstellen Fühlung genommen, damit die Arbeiten rasch wieder in Gang gesetzt werden können. Grössere Schäden können nur durch einen raschen Eingriff vermieden werden. Am 16. November konnte die Baukommission in Freiburg i. B. zusammentreten, nachdem schon vorher Wesentliches vorgekehrt worden war. Das Programm für die weitem dringlichen Arbeiten wurde festgelegt: Gleichzeitig mit den erforderlichen Aufnahmen muss der Schiffs-, Maschinen- und Gerätepark repariert und ergänzt werden; die Bauhöfe sind wieder betriebsfähig zu machen und das Baumaterial ist neu zu beschaffen. Es werden die grössten Anstrengungen gemacht, damit mit Hilfe von zwei Senkbrücken die ersten Instandstellungsarbeiten in Angriff genommen werden können, bevor der Wasseranstieg diese Arbeiten erschwert. Der Finanzausschuss konnte im Berichtsjahre noch nicht zusammentreten. Es ist aber notwendig, die neu geschaffene Lage auch in finanzieller Hinsicht bald abzuklären. Es ist zu unterscheiden, welche Arbeiten Behebung der Kriegsschäden sind und welche Arbeiten die normalen Regulierungsarbeiten betreffen.

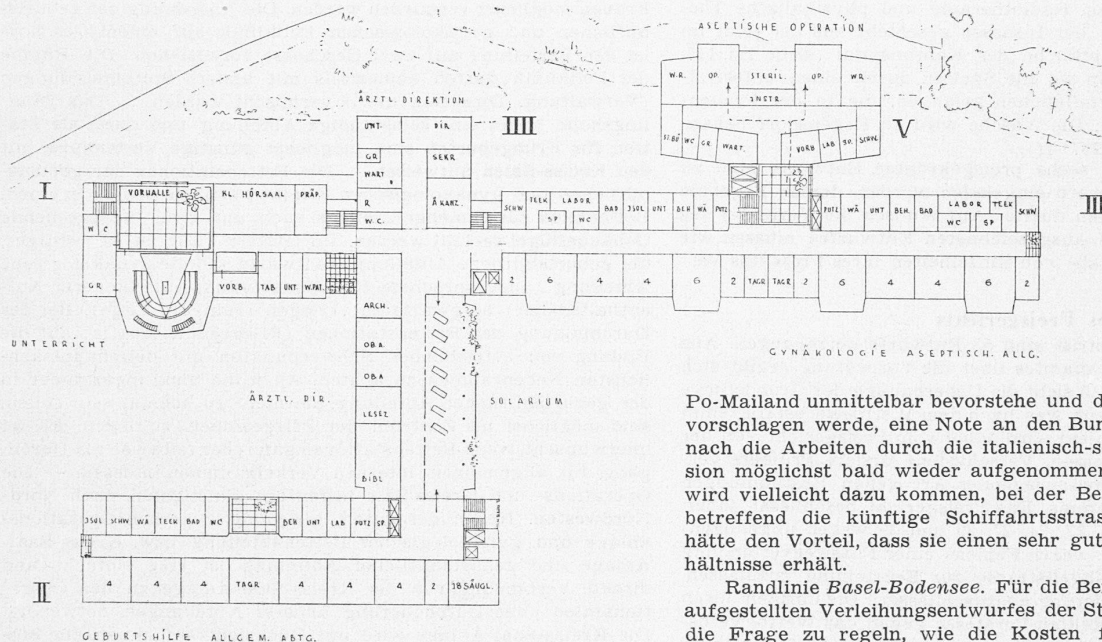
Ausbau der Rhone. Für die Stufe Etournel, für welche es besonders schwierig ist, eine gute Ausbauart zu finden, sind neue interessante Lösungen gefunden worden. Da die Stufen Etournel und Chancy-Pougny die Landesgrenze berühren, hat das Amt die französischen Verwaltungsinstanzen über den Stand der Projektierungsarbeiten orientiert und eine Besprechung vorgeschlagen. Die kantonalen und städtischen Behörden Genfs haben ansehnliche Kredite als Zuschüsse an die weitere Förderung der Projektierungsarbeiten bewilligt. Dank dieser Kredite wird es nun möglich sein, auch das Projekt für die Schifffahrtsverbindung des oberen Endes der Stauhaltung Verbois mit dem



1. Preis (7000 Fr.) Entwurf Nr. 53. Verfasser O. BURRI, O. GLAUS, J. R. SCHADER, Architekten, Zürich. Modellbild und Lageplan 1:2500



Wettbewerb für eine Frauenklinik in Zürich



- III 1. Preis. (7000 Fr.)
Oben Südwestfassade
1:700
Links Geschoss D
und unten
Geschoss C 1:900

Po-Mailand unmittelbar bevorstehe und dass sie ihrer Regierung vorschlagen werde, eine Note an den Bundesrat zu richten, wonach die Arbeiten durch die italienisch-schweizerische Kommission möglichst bald wieder aufgenommen werden. Die Schweiz wird vielleicht dazu kommen, bei der Bearbeitung der Projekte betreffend die künftige Schifffahrtsstrasse mitzuwirken. Dies hätte den Vorteil, dass sie einen sehr guten Einblick in die Verhältnisse erhält.

Randlinie Basel-Bodensee. Für die Bereinigung des vom Amt aufgestellten Verleihungsentwurfes der Stufe Birsfelden ist noch die Frage zu regeln, wie die Kosten für die Erstellung der Schifffahrtsanlagen zu verteilen seien. Die Frage, welche Leistungsfähigkeit der Schifffahrtsanlagen für diese Stufe erforderlich sei, welche Abmessungen diese Anlagen haben müssen und welche Baukosten sich ergeben, hat das Amt durch ein Gutachten abklären lassen. Im Zusammenhang mit den Untersuchungen über den Neubau der Stufe Rheinfelden wird die Möglichkeit geprüft, den Stau bei Augst-Wyhlen namhaft

zu erhöhen. Die Untersuchungen, die das Amt in Verbindung mit privaten Ingenieurbureaux darüber durchgeführt hat, welche Ausbauten für die Stufe Rheinfelden in Frage kommen (Salzvorkommen im Untergrund), sind abgeschlossen. Es kommen zwei Projekte in Betracht: das Kanalwerk mit Maschinenhaus am rechten Ufer und das Stromwerk mit Maschinenhaus auf dem linken Ufer. Die Interessenten lassen in der Versuchsanstalt für Wasserbau in Zürich Modellversuche durchführen. Die am Ende des letzten Berichtjahres erteilte Verleihung für eine Wasserkraftanlage in Rheinau konnte noch nicht in Kraft gesetzt werden, da trotz allen Bemühungen schweizerischerseits die badische Verleihung bisher nicht erteilt wurde. Dasselbe gilt für die Zusatzverleihungen für Augst-Wyhlen, Laufenburg und Albruck-Dogern.

Wettbewerb für eine neue Frauenklinik des Kantospitals Zürich

Im Gesamtplan für die Erneuerung des Kantospitals Zürich¹⁾ ist der Frauenklinik der verhältnismässig steile Geländestreifen zwischen Gloriastrasse und Moussonstrasse vorbehalten. Er liegt bergseits der vorhandenen Dermatologischen Klinik und des Rotkreuz-Spitals und zugleich südöstlich des bestehenden Ge-

¹⁾ SBZ Bd. 117, S. 95* und 253* ff (1941).

Genfersee weiter zu verfolgen. Schweizerischerseits ist man bereit, die seit 1939 unterbrochenen Verhandlungen mit Frankreich betreffend die Schiffbarmachung der Rhone und die Regulierung des Genfersees sogleich wieder aufzunehmen. Neue Schritte sind bei der französischen Regierung in dieser Richtung unternommen worden.

Schiffahrtsweg *Adria-Langensee*. Am 15. November empfing der Chef des Post- und Eisenbahndepartementes eine italienische Delegation, die vom italienischen Geschäftsträger in Bern eingeführt war. Diese Delegation erklärte, dass der Bau des Kanals