Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: Der Ausbau des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee. — Versuchsweise Erzeugung von umgekehrtem Hartguss. — Wettbewerb für ein Bankgebäude in Basel der Schweizerischen Nationalbank. — Ueber den Häuserbau in erdbebengefährdeten Gegenden. — Baubudget der Schweizerischen Bundesbahnen für 1924. — Zur Frage der Ausfuhr elektrischer Energie. — Miscellanea: Der neue Westhafen in Berlin. Normalien des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller. Neue Brückenbau-Vorschriften der American Society of Civil Engineers im Eisenbahnwesen. Starkstrom-Unfälle in der Schweiz. Der Bau des Schiffahrts-Kanals von Marseille zur Rhone. Bund Deutscher Architekten. Eidgenössische Technische Hochschule. Der VIII. Internationale Azetylen-Kongress. — Konkurrenzen: Kunstmuseum in Chaux-de-Fonds. — Literatur: L'Electro-Sidérurgie. Simplon-Album. — S. T. S.

Band 82. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 16.

Der Ausbau des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee.

Anschliessend an die Mitteilung im Band 80, Seite 138 (16. September 1922) über den Stand der Arbeiten für den Ausbau des Rheines zwischen Basel und dem Bodensee kann folgendes mitgeteilt werden:

Die Konzessionsverhandlungen über die drei *Kraftwerke Rekingen, Dogern* und *Nieder-Schwörstadt* konnten noch nicht zu einem Abschlusse gebracht werden. Es sind inzwischen in einer Sitzung der schweizerisch-badischen Kommission die wirtschaftlichen Bedingungen der Schweiz, die im ersten Entwurfe fehlten, behandelt und den Konzessionsbewerbern zur Aeusserung zugestellt worden. Dann wurden die Fragen der Fischerei von der beiderseitigen Regierungskommission in mehreren Sitzungen besprochen, ohne indessen die schwierige Materie einer zeitgemässen, den geänderten Flussverhältnissen angepassten Lösung näher gebracht zu haben. Die durch die Verflüchtigung der Mark verschärfte wirtschaftliche Krisis lässt keine rasche Inangriffnahme des Ausbaues erwarten, umsoweniger als das Privatkapital durch die in den Konzessionen vorgesehene mehrheitliche Beteiligung der beiden Staaten und durch die wirtschaftlichen Belastungen kein besonderes Interesse am Ausbau der Werke besitzt.

Die *Bodensee-Regulierung,* deren Bearbeitung im Einverständnis mit der schweizerisch-badischen Rheinkommission vom Eidg. Amte für Wasserwirtschaft übernommen wurde, hat durch Beendigung der Vorarbeiten und Inangriffnahme der endgültigen Projektbearbeitung eine weitere Förderung erfahren.

Die *Schiffbarmachung* des Rheines von Basel bis in den Bodensee, die Hand in Hand mit der Kraftnutzung vorbereitet und teilweise durchgeführt wird, soll vorerst durch Benützung und Auswertung der bisherigen Projektierung abgeklärt und zusammengefasst werden. Neben der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtausbaues ist die Frage der Schiffahrt in technischer, wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht vom Standpunkte des Erreichbaren zu behandeln.

Die Arbeit an der untern Strecke von Basel bis Eglisau, die von der badischen Landesregierung behandelt wird, ist durch die Ergebnisse des Wettbewerbes [1]) und die zur Konzessionierung angemeldeten Projekte insofern vereinfacht, als die Einteilung der Gefällstufen nunmehr festliegt und nur die engere Umschreibung der einzelnen Objekte einer weitern Abklärung bedarf. Schwierigkeiten bieten sich hierbei bei der Ueberwindung der Schnellen von Rheinfelden, weil dort zwischen dem Stauende von Augst-Wyhlen und dem bestehenden alten Werke von Rheinfelden eine die durchgehende Schiffahrt hindernde Gefällstrecke unausgenützt geblieben ist, die eine Verlegung des bestehenden Kraftwerkes Rheinfelden bedingt. Die Erstellung der Neuanlage wird den Konzessionären der nachfolgenden Staustufe Nieder-Schwörstadt durch folgende Bedingung des Konzessionsentwurfes zur Pflicht gemacht:

„Der Unternehmer ist auf Verlangen der beiderseitigen Regierungen verpflichtet, das Kraftwerk Neu-Rheinfelden zur Ausnützung des Gefälles zwischen dem Kraftwerk Nieder-Schwörstadt bis zur Rheinfelderbrücke nach dem vorgelegten allgemeinen Entwurfe auszubauen, wenn nach übereinstimmender Auffassung der beiderseitigen Regierungen die Erbauung dieses Kraftwerkes unter Berücksichtigung des Geld- und Energiemarktes wirtschaftlich möglich ist und die Rücksicht auf die Schiffahrt oder die Kraftnutzung es erfordert."

Die Schiffahrt hat beim Ausbau der Strecke Basel-Bodensee eine bevorzugte Stellung, indem alle Schiffahrts-Anlagen, die bei einer Aufschiebung eine unverhältnismässige Verteuerung erfahren würden, gleichzeitig, ohne dass die Kosten hierfür die spätere Schiffahrt belasten sollen, durch die Kraftwerke zu erstellen sind. Es wird versucht, bei einzelnen Gefällstufen, die verhältnismässig günstige Anlagekosten aufweisen, auch eine spätere Beteiligung der Kraftwerke am endgültigen Ausbau des Schiffahrtsweges vorzusehen. Eine dadurch hervorgerufene Verteuerung der Gestehungskosten der elektrischen Energie zu Gunsten der Schiffahrt-Interessenten dürfte aber kaum im Interesse der gesamten Volkswirtschaft liegen, da grundsätzlich sowohl die Kraftausnützung wie die Schiffahrt sich selbst erhalten sollten.

Die Schiffahrt hat neben der Anlage von Schleusen und Vorhäfen die Herrichtung der Fahrrinne durchzuführen, was namentlich oberhalb der Aaremündung grössere Korrektionsarbeiten des Rheinlaufes bedingt. Dann hat sie bei den beiden Kanalwerken Dogern und Waldshut-Kadelburg besondere Schiffahrtswehre zu erstellen, damit sie unabhängig vom Kraftwerkbetrieb im offenen Rhein gelassen werden kann.

Für die von der Schweiz zu bearbeitende Strecke *Eglisau-Schaffhausen* ist der Weg zu einem definitiven Vor-Projekte viel schwieriger als bei dem untern Rheinabschnitt, weil die einzelnen Staustufen noch nicht die Abklärung gefunden haben, die eine definitive Stellungnahme zu bestimmten Vorschlägen erlauben würde. Aus der Fülle von Projekten, die von Konzessionsbewerbern, Schiffahrtsverbänden, dem Wettbewerbe von 1920 und Anregungen in Tageszeitungen vorliegen, sind diejenigen Vorschläge, die die meisten Interessen befriedigen und den wirtschaftlichsten Ausbau gestatten, auszuwählen. Diese Arbeit ist von der Rheinkommission dem Nordostschweizerischen Schiffahrts-Verband in St. Gallen übertragen worden, der seinerseits das Ingenieurbureau der Buss A.-G. in Basel (Ingenieur E. Gutzwiller) und das Ingenieurbureau Dr. Bertschinger in Zürich mit der Ausarbeitung der definitiven Vorprojekte betraut hat. Die Experten haben zunächst dem Verbande das Ergebnis ihrer vorläufigen Untersuchung in zwölf Projektvariationen, die alle bisherigen Vorschläge enthielten, vorgelegt und aus dieser Sammlung von Vorschlägen drei Variationen zur Weiterbearbeitung empfohlen. Daraus sollen nach Aufstellung genereller Entwürfe und Kostenberechnungen die Grundlagen für das endgültig zu wählende, definitive Vorprojekt gewonnen werden.

Welche der drei Lösungen, die das vorhandene Gefälle in zwei, drei und vier Stufen mit gemeinsamen und getrennten Kraft- und Schiffahrtsgerinnen, mit links- und rechtsufrigen Turbinenhäusern usw. vorsehen, die richtige ist, muss auf Grund der von den Projektbearbeitern aufgestellten Vorschlägen nach technischer, wirtschaftlicher, lokaler und politischer Ueberlegung entschieden werden. Um über all diese Fragen die Möglichkeit einer abklärenden Diskussion zu erhalten, soll zwischen die generelle und definitive Projektierung eine genügend lange Zeit eingeschaltet werden, die den Behörden, Konzessionsbewerbern, den Schiffahrtsinteressenten und der Oeffentlichkeit erlaubt, zu den Entwürfen Stellung zu nehmen.

Die Beurteilung der drei Varianten, die in der Hauptsache alle in Betracht kommenden ernsthaften Vorschläge

[1]) Ausführlicher Bericht in Band 77, Seite 1 (Januar 1921); auch als erweiterter Sonderdruck erschienen (Internationaler Wettbewerb für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee; Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizer. Schiffahrtsfragen. Preis 5 Fr.) *Red.*