Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 10

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: Rheinschiffahrt und Rheinregulierung Strassburg-Basel, Rückblick und Ausblick. — Wettbewerb für ein Gewerkschaftshaus am Helvetiaplatz in Zürich. — Funktionelle Baukunst. — Vom Diepoldsauer Durchstich der Internat. (st. gallischen) Rheinkorrektion. — Mitteilungen: Quecksilberdampf-Turbine von 10000 kW. Gasmaschinen-Versuche mit Sauggas und Leuchtgas. Ein Kurs über Arbeitsschulung. 395,38 km/h Fahrgeschwindigkeit. Internationaler Kongress für neues Bauen 1932. Eine Diskussionsversammlung über autogenes Schweissen im Eisen- und Stahlbau. Schweizerhaus an der Cité Universitaire in Paris. Eidg. Techn. Hochschule. — Wettbewerbe: Sekundarschulhaus mit Turnhalle in Kreuzlingen. Kinderspital in Schaffhausen. — Nekrologe: Hugo Studer. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 97 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 10

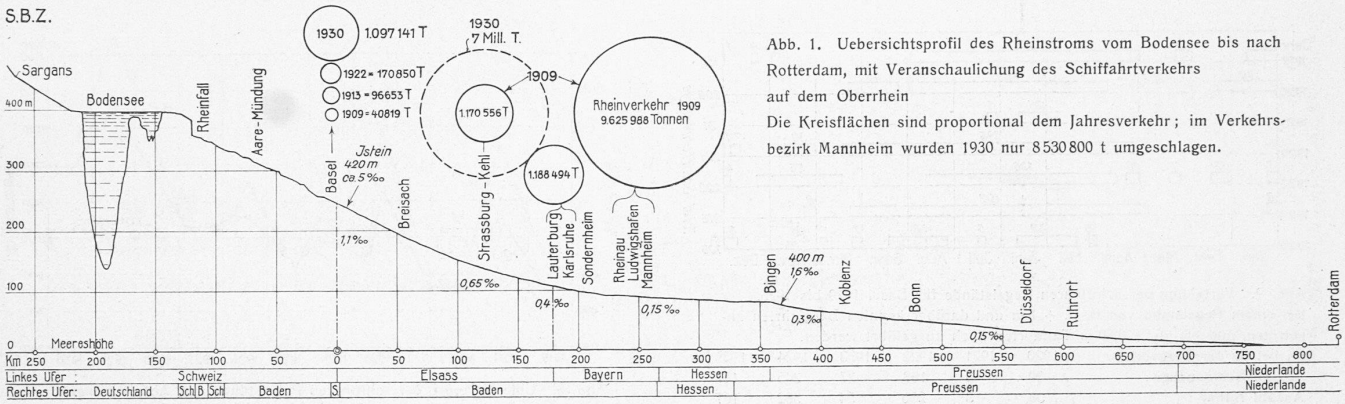

Abb. 1. Uebersichtsprofil des Rheinstroms vom Bodensee bis nach Rotterdam, mit Veranschaulichung des Schiffahrtverkehrs auf dem Oberrhein

Die Kreisflächen sind proportional dem Jahresverkehr; im Verkehrsbezirk Mannheim wurden 1930 nur 8 530 800 t umgeschlagen.

Rheinschiffahrt und Rheinregulierung Strassburg-Basel, Rückblick und Ausblick.

Das abgelaufene Jahr 1930 war für die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel in zweifacher Hinsicht bedeutungsvoll. Einmal hat der Güterumschlag im Basler Rheinhafen zum ersten Mal die Menge von einer Million Tonnen erreicht, bezw. mit 1 097 141 t erheblich überschritten. Zum Zweiten sind die Arbeiten an der zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz gemäss Resolution vom 16. Dez. 1921, bezw. vom 10. Mai 1922 vereinbarten Niederwasser-Regulierung des Rheins von Strassburg bis Kembs (Istein) in Angriff genommen worden. Diese beiden Ereignisse rechtfertigen es, an dieser Stelle das bisher Erreichte näher zu würdigen und darüber hinaus den zu erwartenden günstigen Einfluss der Regulierung auf die weitere Entwicklung der schweizerischen Rheinschiffahrt sich zu vergegenwärtigen. Es sei dabei auf unsere früheren Darlegungen verwiesen und an sie angeknüpft; deren vollzählige Aufzählung — es sind aus den letzten 25 Jahren etwa 35 Artikel der „S. B. Z." angeführt — finden unsere Leser in Bd. 79, Seite 50 (28. Jan. 1922) und in Bd. 94, Seite 111 (7. September 1929). Das grundlegende Zahlenmaterial verdanken wir dem Basler Schiffahrtsamt, bezw. der Hafenverwaltung, ferner Herrn Ing. O. Bosshardt in Basel und dem Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft. Wir haben es zu verschiedenartigen graphischen Darstellungen verarbeitet, die teilweise Gleiches, aber anders betrachtet zeigen, um die mannigfachen wechselseitigen Beziehungen zwischen den das Ergebnis bedingenden Faktoren sowie deren funktionellen Verlauf möglichst klar erkennen zu lassen.

Schon ein erster Blick auf die Abbildungen 1 und 2 zeigt eine überraschende Intensität in der Zunahme des *Güterumschlages* auf dem Oberrhein. Was zunächst Abb. 1 betrifft, sehen wir, dass der letztjährige Basler Rheinhafenverkehr nahezu den Strassburger Güterumschlag von 1909 erreicht hat. Dieser selbst hat sich in den fünf Jahren bis zum Kriegsausbruch ungefähr verdoppelt, bis heute gegen 1909 versechsfacht, während Mannheim-Ludwigshafen 1930 um rd. 1,1 Mill. t hinter 1909 zurückgeblieben ist; es ist dies ohne weiteres verständlich, da ja z. B. Kohlen für die Schweiz früher schon in Rheinau auf die Bahn übergegangen sind, heute zum guten Teil erst in Basel.

Beachten wir Abb. 2 (rechts) genauer, so erkennen wir zweierlei: einmal, dass der Basler Umschlag steigt und sinkt mit der jeweiligen Wasserführung des Rheins in dem betr. Jahre, sodann dass die hohen Tonnagezahlen in stets wachsendem Mass der Zuhilfenahme des alten Rhein-Rhone-Kanals Strassburg-Napoleonsinsel-Hüningen zu verdanken sind. Der 1783 bis 1834 für Kähne bis 150 t erbaute, neuerdins für 300 t-Kähne (Péniches) erweiterte und mit elektr. Treidelei ausgerüstete Kanal ist aus seinem Dornröschen Schlaf zu einer ganz unerwarteten und wertvollen Leistungsfähigkeit erweckt worden (vergl. Seite 97).

Eine geringe Wasserführung des Rheins wirkt sich auf die heutige Stromschiffahrt sehr empfindlich aus, zunächst bei der Ueberwindung des *Isteiner-Schwelle*, deren Gefälle infolge Auskolkung bezw. Abschwemmung der Kiesbänke unterhalb des Felsriegels sich rapid vermehrt (Abb. 3). Glücklicherweise wird dieses Hindernis mit der

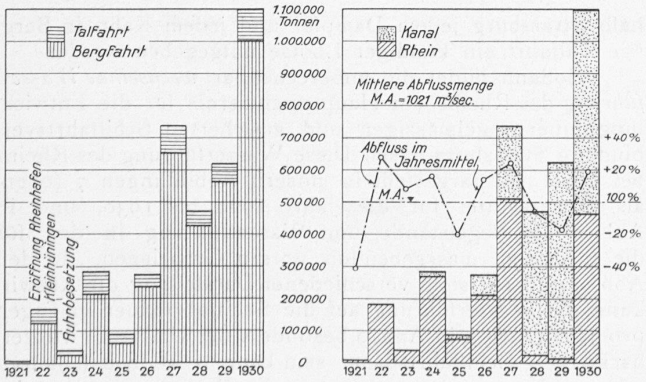

Abb. 2. Entwicklung der Schifffahrt nach Basel von 1921 bis 1930. Rechts: *Rhein*-Verkehr abhängig von der Wasserführung.

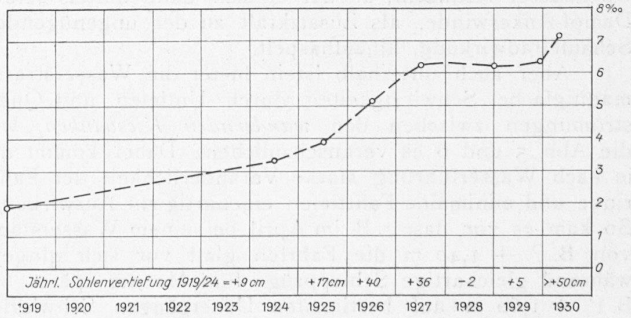

Abb. 3. Zunahme des Spiegelgefälles infolge Sohlenvertiefung an der Isteiner Schwelle von 1919 bis 1930, zwischen Elsäss. Km. 9,030 und 9,350. Die ‰-Werte sind berechnet auf die Länge von 320 m, die örtlichen Gefälle an den beiden Abstürzen sind noch erheblich grösser.