

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 77/78 (1921)
Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Internationaler Wettbewerb für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee. — Das Wohnhaus „Im Guggi“. — Die stereoautogrammetrische Geländevermessung. — Zur Frage der Ausfuhr elektrischer Energie. — Schweizerischer Normalien-Bund. — Miscellanea: Eine Post-Untergrundbahn in London. Kohlenheizöl, ein neuer Brennstoff. S. A. Piccard, Pictet & Cie., Genève. Die Materialreserven

der russischen Bahnen. Zum Eintreiben von Betonpfählen in harten Boden. — Konkurrenz: Kantonales Chemisches Laboratorium. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Tafeln 1 und 2: Das Wohnhaus „Im Guggi“.

Band 77.

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

Nr. 1.

Internationaler Wettbewerb für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee.

Navigare necesse — Schiften ist nötig! Diesen gelegentlichen Ausruf des römischen Konsul Pompejus Magnus haben, wie bekannt, unsere schweizerischen Binnenschiffahrts-Promotoren aufgegriffen und benützen ihn gerne als zügiges Schlagwort in ihren oratorischen und literarischen Bemühungen um Popularisierung der Idee einer weitverzweigten schweizerischen Binnenschiffahrt. Wie sehr dank dieser Bemühungen die Idee von einer absoluten Notwendigkeit eines grosszügigen Wasserstrassennetzes in unserem Lande in der Tat populär wird, ist bekannt. Ein sprechendes Beispiel dafür brachte uns der Kalendermann in nebenstehend reproduziertem Bildchen; die Seelenruhe, mit der dieser Schleppzug auf dem schäumenden Bergfluss seinem rätselhaften Ziele im einsamen Alpentale zudampft, ist geradezu kennzeichnend dafür, wie wenig Rechenhaftigkeit über das Mass des Bedürfnisses und über die technisch-wirtschaftlichen Möglichkeiten sich die Vielen geben, die das „Navigare necesse“ des seefahrenden Römers ohne weiteres, rein gefühlsmässig nachsprechen.

Doch Spass beiseite: In *unsachlichen Uebertreibungen* liegt die Gefahr, dass man durch sie die Verwirklichung auch des zu Recht Erstrebenswerten in Frage stellt. Solange sich solcher Uebertreibungen dilettierende Laien schuldig machen, ist das ihre Sache. Wenn aber auch Techniker sich daran beteiligen, so mögen sie bedenken, dass sie dadurch den juristisch geschulten Politikern, die uns akademische Techniker als zu volkswirtschaftlicher Mitarbeit ungenügend stets beiseite schieben möchten, willkommenes Beweismaterial liefern, das dann, verallgemeinert, unserem *ganzen* Technikerstand zur Last gelegt wird. Ganz besonders bedauerlich sind unsachliche Uebertreibungen von Seiten solcher Techniker, die als Politiker oder Beamte dazu berufen sind, den *spekulativen* Gedankengängen der Berufspolitiker in technischen Fragen die klare und zwingende Logik technischer *Wahrheit* entgegenzustellen, sich aber dazu herbeilassen, politischen Aspirationen mit technischen Argumenten nachzuhelfen, wie man dies schon auf den verschiedensten Gebieten erlebt hat.

Wir hielten es für angebracht, diese allgemein gültige Bemerkung beim vorliegenden Anlass zu machen, weil auch in den mit dem Oberrhein zusammenhängenden Schiffahrtsfragen nach Ansicht hervorragender, *produktiv* tätiger Kollegen unsachliche Uebertreibungen vor allem *der Sache* selbst schaden müssen. — Dass die „Schweiz. Bauzeitung“ den *realen* Schiffahrtsfragen stets das gebührende Interesse entgegengebracht hat, ist ihren Lesern bekannt.

Wie das neuzeitliche „Navigare necesse“ andererseits auch Gutes stiften kann, zeigt der vorliegende Wettbewerb, für dessen Zustandekommen die Technikerschaft den drei Schiffahrtsverbänden in St. Gallen, Konstanz und Basel zu Dank verpflichtet ist; sie haben sich damit um die

Abklärung der Oberrhein-Wasserwirtschafts-Fragen ein grosses Verdienst erworben. Im Gegensatz zu mancher bisherigen, mehr skizzenhaften Arbeit propagandistischen Charakters liegen nun hier die *Ergebnisse gründlicher Studien erfahrener Wasserbauer* vor, die es verdienen, in ihren wichtigsten Teilen vorab den Fachkreisen, sodann aber auch einer weitem Öffentlichkeit zugänglich gemacht zu werden. Zum bessern Verständnis schicken wir dem Gutachten des Preisgerichtes einiges aus dem *Programm* voraus.

„Das Ziel der Schiffbarmachung ist die Herstellung einer Schiffahrtstrasse, die bei jedem Wasserstand unter 3,0 m Basler Pegel mit von Dampfbooten geschleppten Kähnen von 75 m grösster Länge, 11 m grösster Breite und 2 m grösstem Tiefgang (1000 bis 1500 t-Kahn, *Red.*) zu Berg und zu Tal befahren werden kann.“ — „Der Entwurf hat zu umfassen: die Pläne, statischen und hydraulischen Berechnungen und die Kostenanschläge für alle

zur Schiffbarmachung des Rheins erforderlichen Bauten und Anlagen, einschl. der Umgestaltung des Strombettes in den für die Schiffahrt noch nicht geeigneten Strecken und der Anpassung oder des Umbaus der vorhandenen Brücken, Fähren, Wehre usw.“ — „Der Entwurf soll auf die *bestehenden wichtigeren Wassernutzungen*, insbesondere auf die vorhandenen Wasserkraftwerke Rücksicht nehmen und so gestaltet werden, dass die noch verfügbaren Wasserkräfte möglichst zweckmässig und vollständig ausgenützt werden können. Die Einteilung der Haltungen ist nach diesen Gesichtspunkten vorzunehmen.“ — Als nutzbare Abmessungen waren vorgeschrieben: für die Schleusen Länge 100 m (bei Schaffhausen 80 m), Breite 12 m; Fahrwasserbreite in Strom und gemischten Kanälen 35 m, in Schiffahrtskanälen 25 m, Wassergeschwindigkeit für Schiffswege max. 1 m/sek (bei B. P. unter + 3,0 m); Schiffahrtsöffnungen bei festen Brücken 40 m weit, 6 m hoch (bei B. P. + 3,0 m), bei beweglichen Brücken Verschmälerung bis auf 25 m zulässig; Unterkanten beweglicher Wehrschützen, Bedienungstege u. dergl. bis zur Turmündung 1,50 m, oberhalb der Turmündung min. 1,0 m über höchstem Hochwasser, feste Sohleinebauten min. 3,0 m unter min. Niederwasser.

Gutachten des Preisgerichts.

„Das Preisgericht für den öffentlichen Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheines von Basel bis in den Bodensee wurde im Herbst 1912 von der Regierung Badens und vom Schweizerischen Bundesrat eingesetzt.

Von den fünf Mitgliedern ernannte *Baden*: den hessischen Geheimen Oberbaurat *Imroth* in Darmstadt und den badischen Oberbaurat *Kupferschmid* in Karlsruhe; die *Schweiz*: den Direktor des Gas- und Wasserwerks Basel Dr. *Miescher* in Basel und den Präsidenten der Schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein Oberst *Ziegler* in Schaffhausen.

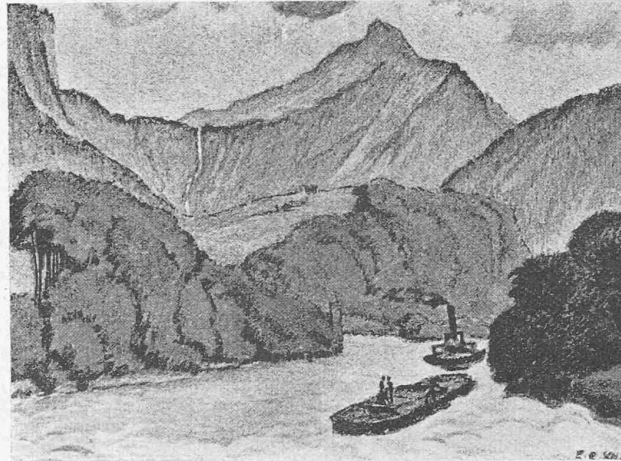


Abb. 1. Von einem schweizerischen Wandkalender für 1921.