

# Theater- und Saalbau für Winterthur: Projekt- Vorschlag von Rittmeyer & Furrer, Arch., Winterthur

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-38117>

## **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.

für den Wert  $\omega = \frac{\omega_k}{2}$  einstellt, und die sich, wenn sie instabil wäre (was keineswegs sichergestellt ist), beim Durchgange durch diesen Wert während des Anlaufens der Welle bemerkbar machen müsste. Im übrigen wird durch diese Lösung der Vorgang des „Anlaufens“ natürlich keineswegs beherrscht, da die diesbezügliche Lösung der Gleichung (13) nicht bekannt ist. Eine Mitteilung über diese Fragen gedenke ich binnen kurzem folgen zu lassen.

## Theater- und Saalbau für Winterthur.

Projekt-Vorschlag von *Rittmeyer & Furrer*, Arch., Winterthur.

(Schluss von Seite 19.)

### Bau-Programm.<sup>1)</sup>

#### 1. Saalbau mit Restaurations- und Gesellschaftsräumen.

**Grosser Saal** mit Galerien, 1800 bis 2000 Sitzplätze (1880), mit freiem, nicht durch Säulen gehemmtem Blick auf das Podium, mit Orgel (Pfeifen nicht sichtbar), Podium für normal 250 Sänger und 100 Musiker. Er dient für grosse Volksversammlungen, Konzerte (populäre Konzerte, grosse Aufführungen klassischer Werke), Vorträge, Fest- und Tanzanlässe, Bankette, Ausstellungen (Turnus), turnerische Aufführungen u. a. m. Gute Beleuchtung durch Fenster an allen Stellen des Saales erforderlich. Zweckmässige Verbindung mit Anrichte und Küche. Stuhlmagazin etwa 150 m<sup>2</sup> zur Aufbewahrung von Stühlen und Tischen.

**Grosser Uebungsraum**, auch für andere Zwecke, z. B. Vorträge, Kammermusik dienend, von den übrigen Gesellschaftsräumen der ganzen Baugruppe akustisch möglichst getrennt, mit eigenem Eingang und guter Verbindung mit Hauptvestibule, für etwa 400 Sänger (320 Sitzplätze), ein bis zwei Solistenzimmern, eigenen Aborten und Garderoben.

**Nebenräume zum grossen Saal:** Stimmzimmer etwa 70 m<sup>2</sup> (60); Aufenthaltsraum für Sänger etwa 70 m<sup>2</sup> (2 × 42). Zwei Solistenzimmer je etwa 20 bis 25 m<sup>2</sup> (20). Drei bis vier Räume für Vereinszwecke (Archiv, Bibliothek, Sitzungszimmer für verschiedene Vereine, im ganzen etwa 100 m<sup>2</sup>).

Diese Nebenräume sind mit dem Podium in gute Verbindung zu bringen und mit eigenen Toiletten und Garderoben zu versehen. Es ist Bedacht zu nehmen darauf, dass sie zum Teil zur Aufstellung von Fernchören u. dergl. sollen benutzt werden können.

**Hauptvestibule** in geräumigen Dimensionen mit guter Garderobeanlage. Eingänge von mindestens zwei Seiten mit Vorhallen, Windfängen, Kassen, Toiletten, Haupt- und Tageskasse zugleich als Bureau verwendbar. Geradläufige, bequeme Treppen.

**Foyer**, auch verwendbar für kleinere Privatfesten (kleine Konzerte, Vorträge, Hochzeiten), für etwa 250 Personen (140 m<sup>2</sup>) mit bequem hinführenden Treppen und nahegelegenen Toiletten. Gute Verbindung mit dem Café-Restaurant.

**Saalbau-Restaurant** etwa 300 m<sup>2</sup> (320), mit anschliessendem Konzertsaal (für Bierkonzerte) (430 m<sup>2</sup>), vom Tagesrestaurant abschliessbar, aber in direkter, guter Verbindung mit diesem und der Gartenwirtschaft. — **Café- und Weinrestaurant** etwa 300 m<sup>2</sup> (320). Beide Wirtschaftslokale sollen in guter Verbindung stehen mit den Vorräumen des Saalbaues und des Theaters und mit genügenden Toiletten versehen sein. — **Zwei bis drei Sitzungs- und Sprechzimmer** (140 m<sup>2</sup>) zur freien Verfügung des Saalbauwirts.

**Zwei Wohnungen** mit je fünf Zimmern und den nötigen Nebenräumen. Vier bis fünf Zimmer für das männliche und ebenso viele

<sup>1)</sup> Die eingeklammerten Zahlen beziehen sich auf das vorliegende Projekt.

für das weibliche *Personal*, mit getrennten Zugängen und eigenen Aborten. Waschküche und Bügelzimmer. — **Zwei Hauswartwohnungen** mit je drei Zimmern, Küche und den nötigen Nebenräumen.

**Küche** für die Saalbau-Restaurants und die Biergartenwirtschaft, Koch- und Café-Küche, Speisevorratsräume, Spülküche, Kühlräume, Kellerräume für Getränke, Obst, Gemüse, Requisiten. Kleiner Aufenthaltsraum und Aborte für Personal. — **Anrichte** in guter Verbindung direkt oder mit Aufzug mit den Saalbau-Restaurants, dem grossen Saal und der Gartenwirtschaft. Ein bis zwei Räume für Verteilung der Heizstränge (Sammelheizung im Primarschulhaus) und Installationszentrale (Staubsauger u. dergl.).

**Eine Estrade** zur Aufstellung einer Musik oder eines Sängorchers für Freikonzerte im Stadtpark wäre erwünscht.

#### 2. Theaterbau.

**Theater-Raum** mit etwa 700 Sitzplätzen (750) künstlich beleuchtet, für Theateraufführungen, Kinovorstellungen, Variétévorstellungen, Vorträge, Kammermusik- und ähnliche Konzerte, Kongresse usw. Alle Plätze sollen guten, ungehinderten Blick auf Bühne und Bildfläche ermöglichen. Eventuell können einige bevorzugte Plätze als Logenplätze vorgesehen werden (5 Logen, etwa 30 Plätze). Vorhalle, Windfänge, Kassenräume, Vestibule, Garderoben, Toiletten in genügenden Dimensionen. — **Foyer** etwa 140 m<sup>2</sup> (135). Gute Verbindung der Theatervorräume mit jenen der Saalbau-Restaurants. — **Orchester**, versenkt, für 30 bis 40 Musiker, mit eigenem Zugang und Stimmzimmer von 30 m<sup>2</sup>.

**Bühne** etwa 200 m<sup>2</sup> Grundfläche (260), Bühnenöffnung etwa 7,00 m (8,00) breit und 7,00 m (7,50) hoch, so angeordnet, dass neben der Bühnenöffnung auf einer oder beiden Seiten noch ein Raum von 7,00 m zur Aufstellung der Kulissenwagen bleibt. Anschliessend **Kulissenmagazin** für Kulissen und Versatzstücke. — Drei Herren- und drei Damengarderoben mit je sechs Plätzen. Je ein Zimmer für männliche und weibliche Statisten. Ein Uebungszimmer etwa 25 bis 30 m<sup>2</sup> (26). Bibliothek und Bureau zwei bis drei Räume (65). Raum für Requisiten und Räume für Garderoben und Möbeldepots (total etwa 270 m<sup>2</sup>), Aufzüge von der Bühnenhöhe aus. Je ein Zimmer für den

Coiffeur und die Coiffeuse; Werkstätte für Reparaturen; Aufenthaltsraum für das technische Personal. Die nötigen Toiletten.

#### 3. Gartenwirtschaft mit Sommertheater.

Ein Teil des Baugeländes ist als Gartenwirtschaft mit Baumbestand zu reservieren und mit dem Saalbau-Restaurant und der Theaterbühne in gute Beziehung zu setzen, sodass diese für Theater und Sommertheater benützt werden kann. Gartenfläche für das Sommertheater etwa 750 m<sup>2</sup>. Garten zum Restaurant 375 m<sup>2</sup>. Toiletten zur Gartenwirtschaft.

#### Allgemeines.

Die Disposition der Räume ist so zu treffen, dass in allen Gebäuden eine leichte Orientierung möglich ist. Die Anlage und Gestaltung der Räume für Musik-, Theater- und Redezwecke sollen eine gute Akustik sichern. Die Ausführungsart im Innern und Aeussern soll in edler Einfachheit erfolgen. Sie soll aber alle Grundlagen schaffen für eine spätere künstlerische Bereicherung durch die Mittel der bildenden Kunst.

Der gesamte Baukomplex ist so zu disponieren, dass seine *Ausführung in Etappen* erfolgen kann. In einer ersten Bauetappe würde der Saalbau erstellt, in einer zweiten die Restaurations-Räumlichkeiten, unter Umständen beides zusammen in der ersten

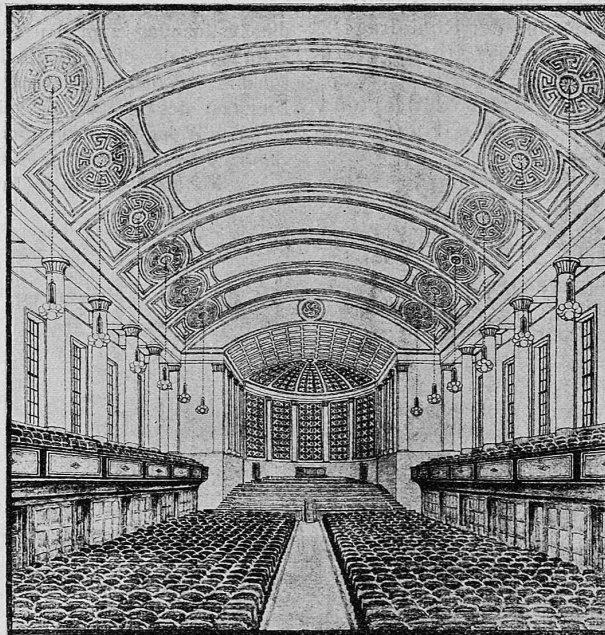


Abb. 14. Konzertsaal gegen das Podium.

Baustappe. In einer dritten, bzw. zweiten Baustappe soll das Theater gebaut werden. Hierbei ist angenommen, dass Saalbau und Saalbau-Restaurant (samt Gartenwirtschaft) gebaut werden können, ohne die bestehende Häuser-Gruppe Strauss-Rheinfels usw. abbrechen zu müssen.

Auswirtschaftlichen Gründen ist vorausgesetzt, dass das Gelände längs der Schaffhauserstrasse und zum Teil auch an der Museumstrasse für private, zusammenhängende Bebauung vorbehalten bleibe.

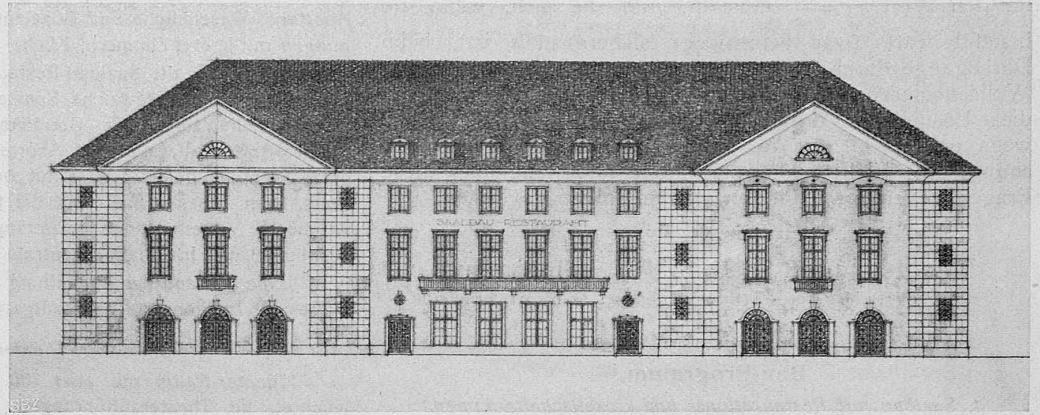


Abb. 13. Südfront, gegen die Stadthausstrasse. — Masstab 1 : 600.

## Zur Lösung der Rheinfrage.

Ein Nachtrag.

Am 27. Juni d. J., drei Tage nach dem Abschluss unserer Berichterstattung über die Lösung der Rheinfrage<sup>1)</sup>, veröffentlichten die „Basler Nachrichten“ (Beilage zu Nr. 267) eine Erklärung der Ingenieure H. E. Gruner (Basel), Prof. E. Meyer-Peter (Zürich), Prof. A. Rohn (Zürich) und Nat.-Rat Dr. F. Rothpletz (Bern), die in der Folge auch uns zugestellt worden ist, von der wir aber vorher keinerlei Kenntnis hatten. Wenn wir sie hier im Nachgang zu unsern eigenen Mitteilungen auch noch zum Abdruck bringen, so geschieht dies aus verschiedenen Gründen. Einmal kommt dieser Erklärung besonderes Gewicht zu, weil sie von den vier Fachleuten stammt, die als unabhängige Sachverständige zu der Berner Konferenz vom 13./14. März d. J.<sup>2)</sup> zugezogen worden waren. Sodann handelt es sich um die Mitteilung an die Presse, auf die im Protokoll-Auszug der C.-C.-Sitzung in letzter Nummer verwiesen worden ist. Für uns endlich bildet sie eine unanfechtbare Bestätigung für die Richtigkeit unserer eigenen Darlegungen zur Lösung der Rheinfrage, auf die wir im übrigen nicht weiter zurückkommen wollen.

Die genannten Kollegen äussern sich wie folgt:

<sup>1)</sup> Vergl. Nr. 22, 24 und 25 letzten Bandes (Juni 1922).

<sup>2)</sup> Vergleiche hierüber auf Seite 156 letzten Bandes (25. März 1922).

Während der Entstehung der Strassburger Vereinbarung vom 10. Mai 1922, und namentlich seit deren Bekanntgabe, ist in der Tagespresse und in öffentlichen Versammlungen ein Sturm der Entrüstung gegen diesen Kompromiss entfesselt worden. Durch die Zustimmung zum Bau des Kraftwerkes Kembs soll nach der Meinung vieler die Schweiz ihrer Unabhängigkeit und ihrer Entwicklungsmöglichkeit beraubt sein, soll sie aufgehört haben, ein Uferstaat des Rheins zu sein. Dem Bundesrat, der erst nach heftigem Widerstand dem Kompromiss zugestimmt hat, wird unverzeihliche Schwäche vorgeworfen.

Wie steht es nun in Tat und Wahrheit um diese Sache?

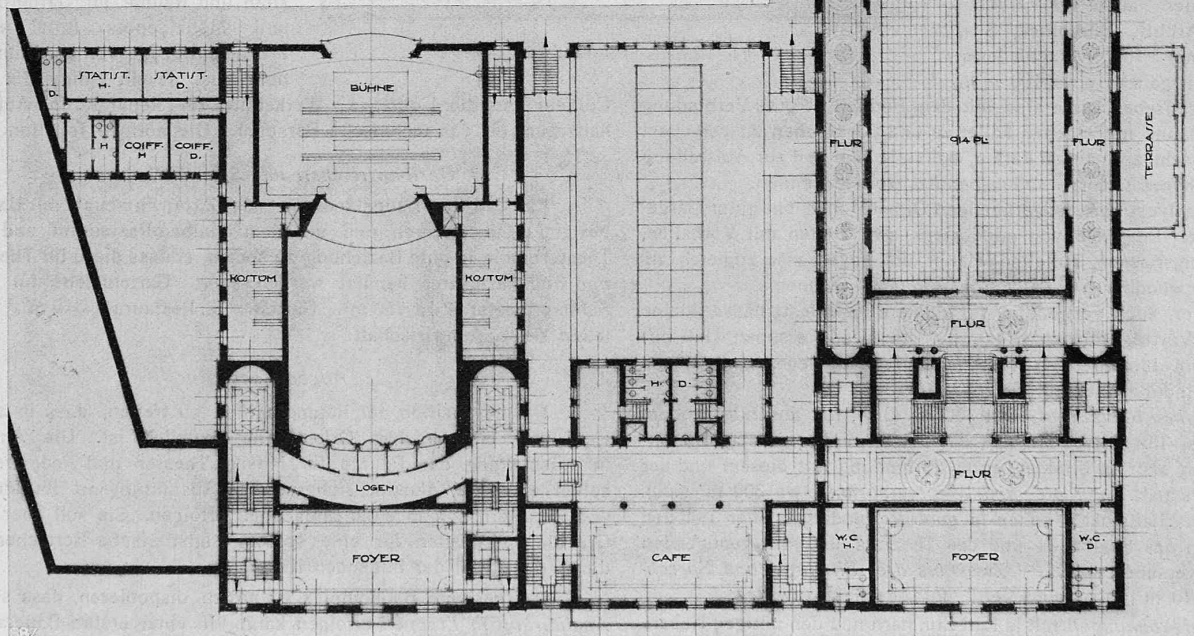


Abb. 7. Theater- und Saalbau für Winterthur. Grundriss vom I. Stock. — Masstab 1 : 600.



Ganz ebenso selbstverständlich erscheint uns die Tatsache, dass für die Schweiz nur derjenige Schifffahrtsweg in Frage kommt, der wirtschaftlich ist, d. h. mit den Bahnen erfolgreich in Konkurrenz treten kann; daneben muss er aber auch technisch ausführbar sein. In dieser Hinsicht wäre es Pflicht der mit der Behandlung der Rheinfrage betrauten Organe gewesen, die verschiedenen, als möglich erscheinenden Lösungen des Problems gründlich und unvoreingenommen zu studieren. Dass dies nicht einwandfrei geschehen ist, machen wir den betreffenden Organen zum Vorwurf und zwar nicht erst heute, sondern seit Jahren. Jeder der drei Schifffahrtswege, der regulierte Rhein, der Seitenkanal und der kanalisierte Rhein, hat seine Vor- und Nachteile, die einer gleich wohlwollenden Beurteilung wert waren.

\*

Vom politischen Standpunkt aus hätten wir die Regulierung als wünschenswerte Lösung angesehen, vorausgesetzt, dass sie die oben erwähnten Bedingungen, Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit, besessen hätte. Die erste Bedingung ist dagegen durch das vorliegende Projekt nicht gesichert, die zweite überhaupt nicht erfüllt.

Die Erfahrungen, die auf der Rheinstrecke Mannheim-Strassburg mit der Niederwasserregulierung gemacht wurden, dürfen nämlich nicht kritiklos auf den Abschnitt Strassburg-Basel übertragen werden; das Gefälle bei Strassburg ist doppelt so gross als in Sondernheim und besitzt in Basel nahezu den vierfachen Wert. Seit der Tulla'schen Rheinkorrektion erleidet die Rheinsohle im obern Teil eine beständige Vertiefung, im untern Teil eine Erhöhung. Der Charakter der obern Teilstrecke ist mit einem Wort ein derartiger, wie er in keinem der bis heute auf Niederwasser regulierten Ströme vorliegt, sodass auf bisherige Erfahrungen nicht abgestellt werden kann. Bei der Rhone sind trotz wesentlich günstigeren Gefällsverhältnissen die Resultate der Regulierungsarbeiten so ungünstig, dass auf ihren weitem Ausbau verzichtet und zwecks Aufrechterhaltung der Schifffahrt zum Mittel des Seitenkanals und der Stromkanalisierung gegriffen werden muss.

Gewiss wird es möglich sein, durch geeignete technische Hilfsmittel den heutigen, vollständig verwilderten Zustand des Rheinfahrwassers zu verbessern. Wenn aber schon in der Rheinstrecke unterhalb Strassburg die Hoffnungen, die an die Niederwasserregulierung gestellt wurden, nur teilweise in Erfüllung gingen, so wird dies noch in weit grösserem Masse für die Strecke Basel-Breisach der Fall sein. Der unvollständige Erfolg wird

durch geringere Fahrwasserbreiten, durch schroffere Uebergänge und geringere Tiefen zur Geltung kommen, sodass damit gerechnet werden muss, dass bei niederen Wasserständen nach wie vor mit teilweise abgeladenen Kähnen gefahren werden muss. Dazu ist zu bemerken, dass selbst das schweizerische Projekt nicht mehr die gleiche Fahrwasserbreite wie unterhalb Strassburg für möglich hält, sondern diese um 10 m reduziert, und dass die den Berechnungen zugrunde gelegte Wasserführung des Rheins von 500 m<sup>3</sup> pro Sekunde im Mittel zwar noch an 318 Tagen vorhanden ist, dagegen in wasserarmen Jahren mehr als zwei Monate jährlich ausbleibt.

Die vorgesehenen technischen Hilfsmittel für die Regulierung sind unzureichend, wovon jeder schweizerische Techniker, der über persönliche Bauerfahrung am Rhein oberhalb Basel, d. h. bei analogen Verhältnissen, wie auf der Strecke Basel-Breisach, verfügt, überzeugt ist. Mit der Verwendung durchgreifender Baumethoden wird der Widerstand der Bauwerke gegen die zerstörende Gewalt des Stromes erhöht werden, damit werden aber auch die Kosten der Regulierung anwachsen.

Die Leistungsfähigkeit hängt aber ausser vom Gelingen der Regulierungsarbeiten namentlich vom Unterhalt des Strombettes ab. Von allen Wasserbauten sind Flussregulierungsbauten diejenigen, die den sorgfältigsten Unterhalt bedingen. Diese Arbeiten, die, wenn säumig ausgeführt, in kürzester Frist zu Störungen der Schifffahrt Anlass geben, müssten in fremden Ländern in unserem fast ausschliesslichen Interesse ausgeführt werden. Wir sind in dieser Beziehung von diesen Ländern abhängig.

Durch die Regulierung des Rheins werden die Schleppkosten in keiner Weise herabgesetzt, da die Geschwindigkeit des Wassers durch die Regulierung gegenüber dem heutigen Zustand infolge des zum Zwecke der Erhaltung grösserer Wassertiefe künstlich verengten Strombettes eher zunimmt. Wenn also heute schon auf der Strecke Strassburg-Basel die Konkurrenzfähigkeit der Wasserstrasse gegenüber den Bahnen als fraglich erscheint, so werden diese Verhältnisse durch die Regulierung nicht gebessert.

Es kommt noch ein weiteres Moment hinzu. Wenn, wie von den Anhängern des „freien Rheins“ zugegeben, im Falle eines schweizerischen Veto bezüglich des Baues des Kembser Kraftwerkes eine Heranziehung der Uferstaaten zur Tragung der Regulierungskosten sowohl als der Unterhaltungskosten als fraglich erschien, so wären diese Aufwendungen grösstenteils zu Lasten der Schweiz gefallen. Ueber die tatsächlichen Kosten der Regu-

#### Theater- und Saalbau-Projekt für Winterthur.

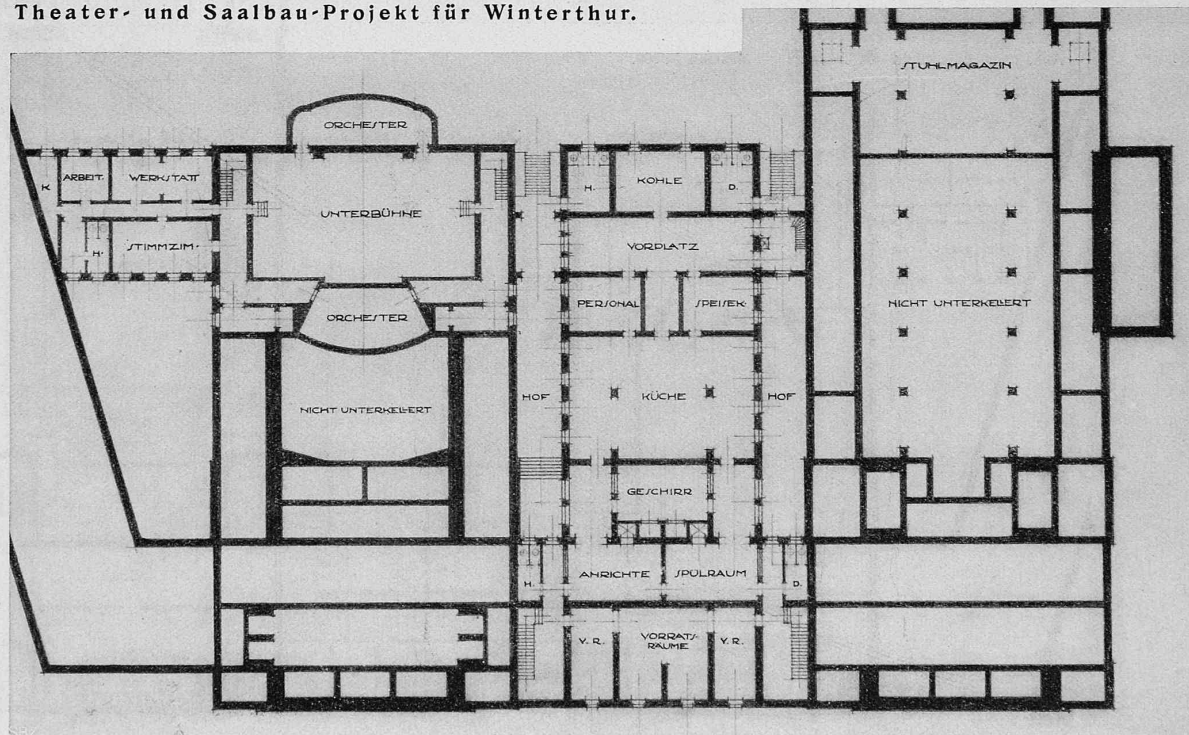


Abb. 9. Grundriss vom Untergeschoss. — Masstab 1 : 600.

lierung sind im Publikum bis heute unrichtige Angaben verbreitet worden. Die betreffenden Zahlen sind dadurch erhalten worden, dass die seinerzeit ausgelegten Beträge für die Regulierung der Strecke Mannheim-Strassburg mit einem Teuerungsfaktor multipliziert, zunächst in Mark berechnet und hernach nach dem heutigen Valutastand in Schweizerfranken umgewandelt wurden. Dass diese Berechnungsart des Ernstes entbehrt, sieht wohl jedermann ein. Wir haben es mit einem Vielfachen des genannten Betrages zu tun, einer Summe, die verzinst und amortisiert werden muss und zu welcher sich die Unterhaltungskosten noch hinzufügen.

Auf dieser Basis berechnet wird aber die Schifffahrt auf dem regulierten Rhein für uns zu einer wirtschaftlichen Unmöglichkeit.

Demgegenüber hat der Seitenkanal sowohl in wirtschaftlicher als in technischer Beziehung nicht zu leugnende Vorteile.

Durch die geringe Geschwindigkeit des Wassers im Kanal werden die Schleppkosten bergwärts bedeutend reduziert, indem die Schifffahrt sich auf fast horizontalen Wasserhaltungen bewegt, während die Hubarbeit nicht durch den Schleppdampfer, sondern durch das Wasser geleistet wird. Die Erstellung und der Unterhalt sämtlicher Schifffahrtseinrichtungen fallen zu Lasten der Kraftwerk-Gesellschaft, weshalb die Schifffahrt durch sie nicht belastet wird, was für die Wirtschaftlichkeit derselben von ausschlaggebender Bedeutung ist.

Durch die Strassburger Resolution<sup>1)</sup> sind im Interesse der Schifffahrt besondere Bestimmungen gesichert, von denen als wichtigste die Dimensionen der Schleusen des Kanals, der Vorhöfen, die Abgabefreiheit und die Betriebsvorschriften hier erwähnt sein sollen, die eine glatte Abwicklung der Schifffahrt garantieren, insofern die zugesagte Kontrolle der Kanalschifffahrt seitens der Zentralkommission auch den Schleusenbetrieb einschliesst. Infolge dieser Bestimmungen wird die Leistungsfähigkeit des Kanals mit Sicherheit die heute von den Anhängern des freien Rheins zugegebene überschreiten. Wenn auch Herr Dr. Ing. Bertschinger den Vergleich eines kombinierten Kraft- und Schifffahrtskanals mit einem reinen Schifffahrtskanal ablehnt, so ist dagegen doch zu sagen, dass zufolge der vorgesehenen Ruhebecken oberhalb und unterhalb der Schleusen in denen die Geschwindigkeit des Schleppzuges abgebremst, bzw. auf das normale Mass gesteigert werden kann, der Vergleich dennoch tatsächlich möglich ist, weshalb hier beispielsweise auf die jährliche Leistung des Rhein-Herne-Kanals von

<sup>1)</sup> Im Wortlaut veröffentlicht in „S. B. Z.“ die erste am 14. Januar und die zweite (ergänzende) am 3. Juni 1922. Red.

9,8 Mill. t bei nur einer Schleuse für zwei Tausendtonnenkähne der untersten Gefällstufe bei Meiderich hingewiesen sei.

Um jede optimistische Schätzung zu vermeiden, kann mit einer Mindestleistung des Kembser Kanals von jährlich 4 bis 5 Mill. t gerechnet werden, eine Zahl, die aber für unsere Bedürfnisse auf viele Jahrzehnte hinaus ausreicht; betrug doch der grösste gesamte bisherige Auslandsverkehr der Schweiz 10 Mill. t. Dabei ist die zugesicherte Vergrösserung, bzw. Vermehrung der Schleusen, im Falle steigenden Bedarfes nicht zu übersehen.

Trotz der notwendigen Ruhepausen bei den Schleusen ist die Fahrzeit im Seitenkanal, Berg- und Talfahrt zusammengerechnet, nicht grösser als beim regulierten Rhein, was von der Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit relativ zum Ufer herrührt. Die Schifffahrt im Seitenkanal ist fast vollständig unabhängig von der Wasserführung des Rheins.

Man hat dem Seitenkanal auf französischem Boden vorgeworfen, dass er die schweizerische Schifffahrt in unerträgliche Abhängigkeit von Frankreich bringe. Jedoch ist leicht zu zeigen, dass diese Abhängigkeit im Falle des regulierten Rheins noch grösser ist, da es sich dort darum handelt, von den Uferstaaten jährlich die Durchführung grosser Unterhaltungsarbeiten zu verlangen, die, abgesehen von den grossen Kosten, nicht einmal im vitalen Interesse Frankreichs liegen, während der Unterhalt des Kraft- und Schifffahrtskanals von der Kraftwerksgesellschaft im eigenen Interesse durchgeführt werden muss. Die Instandhaltung der Schleusen, die indessen nicht mit derjenigen eines seiner Natur nach wilden Flussbettes zu vergleichen ist, soll, wie schon gesagt, unter internationaler Kontrolle stehen und ist ohne grossen Aufwand zu bewerkstelligen.

In der oberen Rheinstrecke zwischen Basel und der Gegend von Breisach, in welcher die Niederwasser-Regulierung der Schweiz

unerschwingliche Opfer auferlegt hätte, die in gar keinem Verhältnis mit der erreichbaren Frachtkostenersparnis stehen, auf der auch das technische Resultat einer solchen Regulierung zu Enttäuschungen geführt hätte, besitzt die Schweiz geradezu ein Interesse daran, dass Frankreich auf eigene Kosten einen für die Schifffahrt ausreichenden Seitenkanal erstellt; denn dadurch werden unabsehbare technische Schwierigkeiten umgangen; die Schweiz erhält ohne eigene grosse finanzielle Opfer einen ihren Bedürfnissen entsprechenden Schifffahrtsweg. Was die Strecke Breisach-Strassburg anbelangt, so wird, wie heute schon vorauszusehen ist, Frankreich im eigenen Interesse von der Ausnutzung der Wasserkräfte absehen müssen, wodurch die Regulierung jener Strecke, die wegen des dort geringen Gefälles aussichtsreich erscheint, als allseitig anerkannte Lösung des Schifffahrtsproblems gelten wird. Die Schweiz hat durch ihre Zustimmung zum Bau des Kraftwerkes Kembs die Uferstaaten veranlassen können, sich an diesen Regulierungsarbeiten zu beteiligen.

Voraussichtlich wird nun bis zum Ausbau der unterhalb Kembs gelegenen Kraftstufen geraume Zeit verstreichen. Eine Verbesserung des Rheinfahrwassers auch bergwärts von Breisach bis zur Einmündung des Unterwasserkanals erscheint deshalb für die Schifffahrt unumgänglich. Diese letztere Arbeit, die je nach dem Tempo

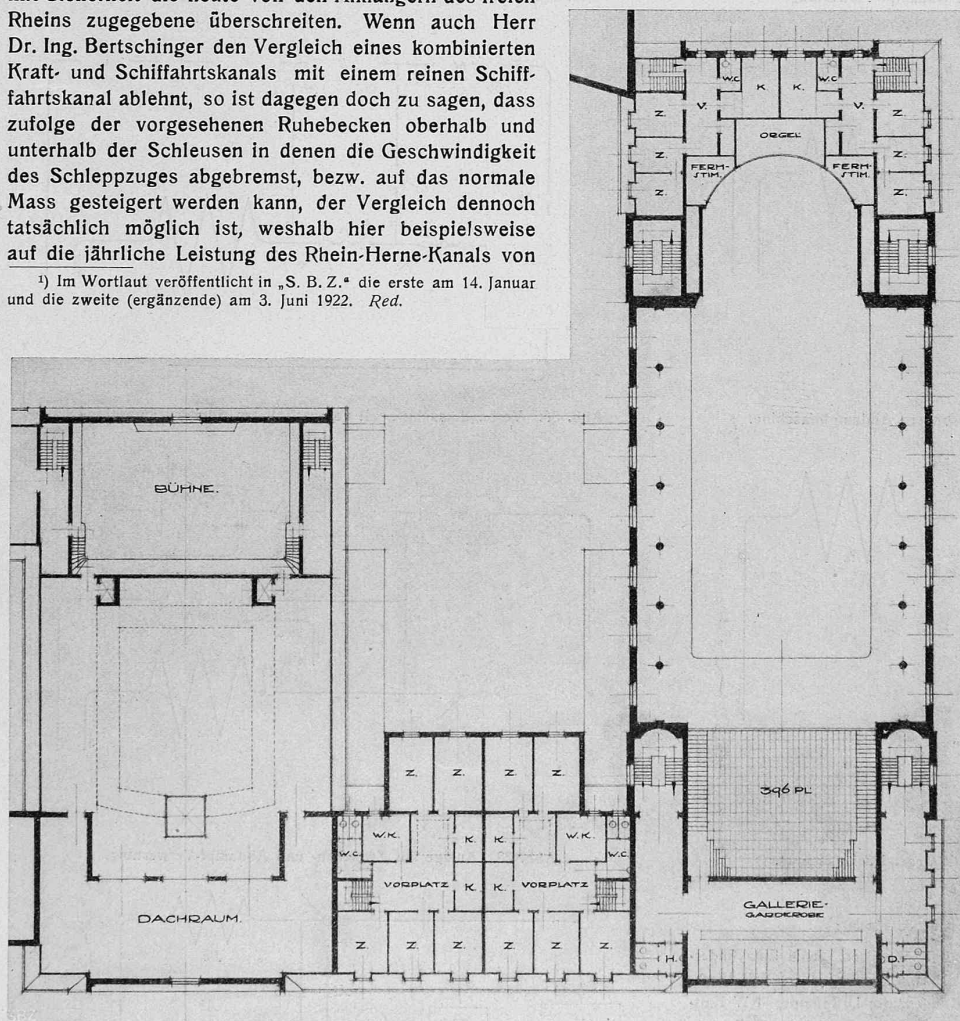


Abb. 10. Grundriss vom Dachgeschoss. — Masstab 1 : 600.