

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 24

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

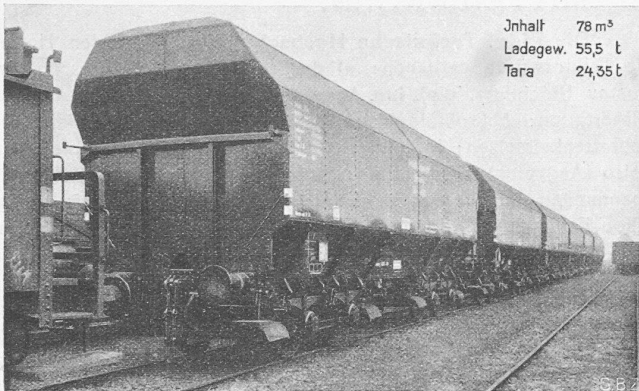


Abb. 1. Deutsche Spezialwagen für Getreidetransport Kehl-Schweiz.

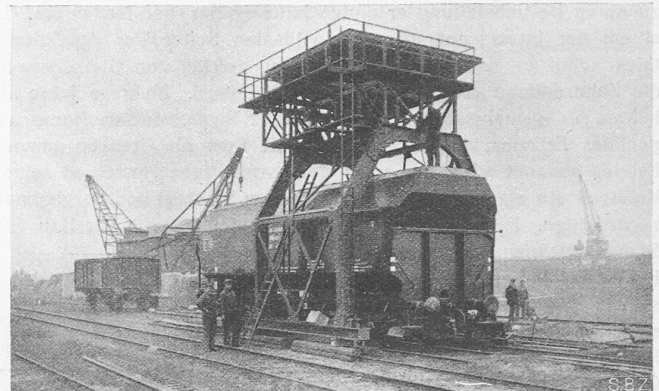


Abb. 2. Füllvorrichtung der Getreidewagen im Hafenbahnhof Kehl.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im November 1931 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1931			1930		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
November . .	t	t	t	t	t	t
Davon Rhein	72 936	8 910	81 846	84 368	9 752	94 120
Kanal	—	1 276	1 276	29 728	9 752	39 480
Januar bis Nov.	72 936	7 634	80 570	54 640	—	54 640
Davon Rhein	1131 671	78 859	1210 530	952 256	88 211	1040 467
Kanal	284 794	58 296	343 090	381 645	75 643	457 288
	846 877	20 563	867 440	570 611	12 568	583 179

Diese Leistung von über 1,2 Mill. t ist umso beachtenswerter, als sie erreicht worden ist, trotz der Kampfpreise der Bahnen, und trotzdem die Deutsche Reichsbahn seit dem März 1931 eine grössere Zahl Grossraumwagen ausschliesslich zum Getreidetransport ab Rheinhafen Kehl nach schweizerischen Mühlen gebaut und in Dienst gestellt hat. Abb. 1 und 2 zeigen diese in Kehl beheimateten Wagen von 55 t Fassungsvermögen und 20 t Achsdruck; ein Zug von zehn dieser Kolosse entspricht ungefähr der mittleren Ladung eines Rheinkahns der heutigen Baslerfahrt.

Kraftwerk Kembs. Im Laufe des Dezember 1931 wird die Wasserhaltung im Oberwasserkanal eingestellt, worauf der Grundwasserspiegel sich etwa 2 m hoch über Kanalsole (1,70 m unter Rhein MW) einstellen wird. Wer also die gewaltigen Schleusen-Hubtore noch im Trockenem besichtigen will, muss sich beeilen. Vom 15. Mai 1932 an soll die Schiffahrt, vorläufig noch ohne Stau, durch Kanal und Schleuse geleitet und damit die Isteiner Schwelle als Schiffahrtshindernis „ausser Betrieb“ gesetzt werden.

WETTBEWERBE.

St. Gallische Kreditanstalt und Brauerei Schützen-garten, St. Gallen. Für Entwürfe zu zwei Neubauten zwischen Marktplatz und Neugasse haben obengenannte Firmen einen auf st. gallische Architekten beschränkten Wettbewerb veranstaltet (von dem wir erst nachträglich Kenntnis erhalten haben). Fachliche Preisrichter waren: Stadtbaumeister H. Herter (Zürich) und M. Müller (St. Gallen), sowie Arch. M. Risch (Zürich), Ersatzmann Kantonsbaumeister A. Ewald (St. Gallen). Unter 16 Entwürfen traf das Preisgericht am 21. November d. J. folgende Auswahl:

Kein I. Preis.

1. Rang (3500 Fr.): Entwurf der Arch. v. Ziegler & Balmer.
2. Rang (2500 Fr.): Entwurf O. del Fabro, Bautechniker.
3. Rang (2200 Fr.): Entwurf Arch. H. Riek.
4. Rang (2000 Fr.): Entwurf Arch. Ernst Fehr.
5. Rang (1800 Fr.): Entwurf Arch. Winzeler & Burkard.

Krematorium beim Friedhof Nordheim in Zürich (S. 92). Zur Beurteilung der 60 Entwürfe wird das Preisgericht erst Dienstag den 15. d. M. in der Turnhalle Linthescher zusammentreten. Der Tag der Ausstellungs-Eröffnung ist noch nicht bekannt.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. I. A. III. Vereinssitzung, 11. November 1931.

Die Sitzung wird um 20.15 vom Präsidenten eröffnet; anwesend sind 98 Mitglieder und Gäste.

Nach dem Begrüßungswort teilt der Vorsitzende den Hinschied von einigen Mitgliedern mit: Am 21. Oktober 1931 ist Ing. Hermann Moser, Direktor der Gaswerksbetriebsgesellschaft in Zürich verschieden. Der Präsident widmet dem verstorbenen Kollegen einen warmen Nachruf. Am 8. November 1931 starb G. Albrecht, Ing. der S. B. B., im Alter von 64 Jahren; ihm folgte am 10. November H. H. Peter, Bergbahningenieur in Zürich, und am Tage der Sitzung selbst wurde auch der Tod von Dr. Ing. h. c. Wilhelm Züblin in Winterthur gemeldet; wiewohl Mitglied der Sektion Winterthur, war er auch bei uns wohl bekannt.

Zu Ehren der Verstorbenen erhebt sich die Versammlung von ihren Sitzen.

Nach einer kurzen Einleitung zum heutigen Vortrag, der schon im Frühjahr hätte stattfinden sollen, erteilt der Präsident dem Referenten dieses Abends, Ingenieur Carl Jegher das Wort über das Thema:

„Rheinschiffahrt und Rheinregulierung Strassburg-Basel.“

Für die umfangreichen Zahlengrundlagen konnte der Referent auf seine in der „Schweiz. Bauzeitung“ vom 7. März 1931 veröffentlichte ausführliche Abhandlung verweisen; so bekam der Vortrag eine unbeschwerte grosse Linie, stellenweise sogar schönen Stimmungsgehalt, wie ihn die mittwochabendliche Schmidstube nicht zu häufig aufweist. Welcher Hingabe hat es bedurft seit jenem Augusttag des Jahres 1903, da Rudolf Gelpke seine Pionierfahrt mit einem Schraubendampfer von Strassburg nach Basel glücklich beendete, bis im vergangenen Jahre im Basler Rheinhafen über eine Million Tonnen Güter umgeschlagen werden konnten! Was hat es insbesondere in den ersten Nachkriegsjahren für Kämpfe gekostet, um die Ansprüche der Schweiz an die Rheinschiffahrt international durchzusetzen und alsdann in der schweizerischen Öffentlichkeit die (von Oberingenieur J. Lühinger in Fa. Locher & Co., Zürich, im Jahre 1918 erstmals ausgesprochene) Idee der Kombinationsmöglichkeit von Kraftnutzung, Regulierung und Schiffahrt zum Siege zu führen. Wenn in wenigen Wochen das Wasser des Rheins erstmals in den Werkkanal von Kembs geleitet werden wird, so findet dieser historische Augenblick die damaligen Anhänger und Gegner dieser Lösung vereint in der Ueberzeugung, dass der für die Zukunft der schweizerischen Rheinschiffahrt richtige und erfolghverheissende Weg eingeschlagen worden ist.

Den Hauptreiz des Vortrages bildete die ohnehin nicht wieder-gebbare Lebendigkeit des Lichtbilds, von welchem Darstellungsmittel der Referent meisterlichen Gebrauch machte. Eine in rascher Folge projizierte Reihe eigener Aufnahmen von den jetzt im Gange befindlichen Regulierungsarbeiten in der Gegend von Breisach bildete wohl den Höhepunkt des Abends. Im übrigen wird aber auch das nicht so rasch vergessen sein, was Jegher über die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt ausführte, über ihren Einfluss auf die Frachtsätze auch der Bahnen, woraus der schweizerischen Volkswirtschaft schon bisher Millionensparnisse erwachsen sind. Wie es noch immer bei kompetenter Erörterung dieser Probleme der Fall war, so festigte sich auch bei den Hörern dieses ZIA-Vortrages wieder die Ueberzeugung, dass es sich bei der Rheinschiffahrt um eine Angelegenheit von grosser gesamtschweizerischer Bedeutung handelt.

[Ref. Gg.]