

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **99/100 (1932)**

Heft 26

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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: Schifffahrtskanal und Kraftwerk Kembs. — Zur Renovation des Grossmünsters in Zürich. — Technik und Religion. — Projekt einer neuen Hochdruck-Lokomotive „Winterthur“. — Korrespondenz: Schwingungen von Maschinenfundamenten. — Wettbewerbe: Sekundarschulhaus Küsnacht. Alpwirtschaftliche

Schule Zweisimmen. Ensemble architectural de l'ancien Evêché à Lausanne. Protestantische Kirche Oftringen. Erweiterungsbau des Gemeindefrankenhauses Wattwil. — Literatur. — Sitzungs- und Vortragskalender. — An unsere Abonnenten. — Inhaltsverzeichnis zu Band 100.

Band 100

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. 26

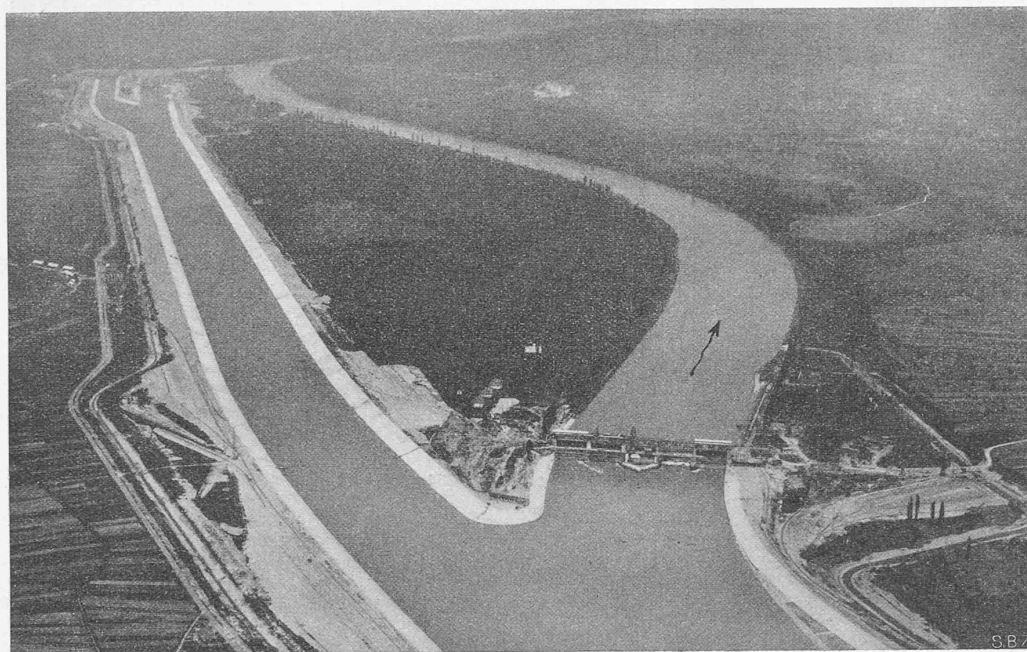


Abb. 2. Fliiegerbild rheinabwärts der Kanalabzweigung, links der Kanal, rechts das Stauwehr im Rhein (unvollendet).

Schifffahrtskanal und Kraftwerk Kembs.

Am 16. Dezember 1921, bezw. 10. Mai 1922 sind die rechtlichen Grundlagen zur Lösung der „Rheinfrage“ im Strassburger Abkommen geschaffen worden („S. B. Z.“, 14. Januar und 3. Juni 1922), wonach sowohl dem Kemsber Seitenkanal mit Schifffahrtschleusen, als auch der Rhein-Regulierung Strassburg-Istein zugestimmt worden ist. Seit her sind zehn Jahre ins Land gegangen, ist einerseits die Regulierung in Angriff genommen, andererseits das Kemsberwerk mit dem Schifffahrtskanal ausgeführt und samt den beiden Grossschifffahrtschleusen von 100 und 180 m Länge bei 25 m Weite in Betrieb genommen worden. Am 9. Oktober d. J. hat man durch grosse Solennität, unter Mitwirkung des Präsidenten der französischen Republik A. Lebrun und von Ministerpräsident Ed. Herriot das Werk

Lebrun einige Sätze hier festzuhalten, die sich auf unsere Schifffahrts-Interessen beziehen, umso mehr als Lebrun diplomierter Ingenieur von Rang, also nicht blos Politiker ist. Nachdem er von den neuesten Verbesserungen der Bahnverbindungen über die Vogesen gesprochen, fuhr er fort:

Le Rhin, „ce fier et noble fleuve, violent, mais sans fureur, sauvage, mais majestueux“, ainsi qu'il apparaît à Victor Hugo un soir qu'il le contemple du pont de bateaux de Kehl, n'a pas encore pris sa pente d'équilibre. Il travaille sans cesse à approfondir son lit de l'aval à l'amont. Les rapides, chaque jour plus accusés, qui recouvrent notamment la barre d'Istein, mettent ce phénomène en évidence. Le fleuve n'est pas à même d'assurer de bout en bout une navigation sûre, régulière, économique. En aval de Strasbourg, où la pente est plus douce, des travaux de régu-

eingeweiht. Damit ist ein wichtiger Abschnitt schweizerischer Rheinschifffahrt - Entwicklung abgeschlossen worden: die Isteiner Schwelle ist als bedenkliches Schifffahrthindernis ausgeschaltet. Dieser Umstand rechtfertigt es wohl, unseren Lesern durch einige Bilder und Pläne einen Begriff von den endgültigen Formen und Abmessungen dieses wirklich imposanten Werkes zu vermitteln. Wir verdanken sie dem Urheber der Idee, Ing. René Koechlin in Mülhausen. Für nähere Auskunft sei auf die reichhaltige Denkschrift verwiesen (vergl. unter Literatur auf S. 348).

Für unsere schweizerischen Leser dürfte es von Wert sein, aus der Rede des Präsidenten

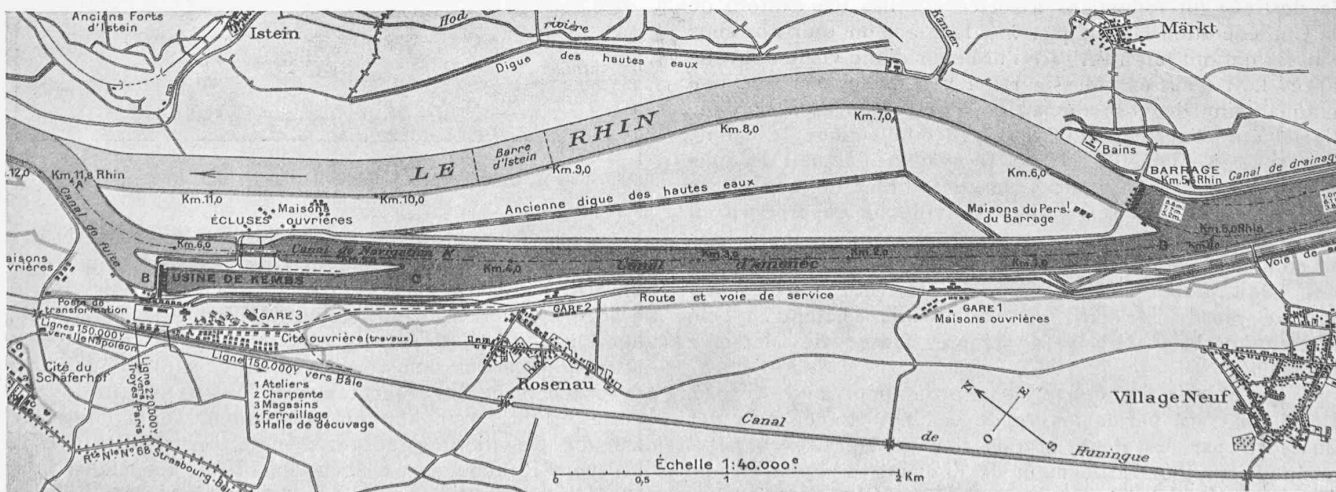


Abb. 1. Uebersichtsplan des Schifffahrtskanals und Kraftwerkes Kembs am Rhein, 5 bis 12 km unterhalb Basel. — Masstab 1 : 40000.