

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 37: **Sonderheft zur Generalversammlung des S.I.A. in Basel, 9./11. Sept. 1949**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

### **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.

besondere Schützen oder vom Stemmtor getrennte Grundschützen notwendig.

Der 450 m lange untere Vorhafen ist unterhalb der Schleuse 60 m breit und erweitert sich gegen das untere Ende auf 80 m. Diese Breite bezieht sich auf die beim niedrigsten schiffbaren Wasserstand vorhandene nutzbare Breite. Die Wassertiefe beträgt bei Niederwasser 3,85 m und wird auch bei einer späteren Senkung des Unterwasserspiegels nicht unter 3,0 m sinken.

Der obere Vorhafen weist eine nutzbare Breite von 45 m auf und ist 3,50 m tief. Im ersten Ausbau mit einer Schleuse erleichtert, wie im unteren Vorhafen, ein provisorisches Leitwerk die Einfahrt in die Schleuse.

Die ganze Anlage ist möglichst gestreckt angeordnet und weist bei der oberen Einfahrt vom Rhein in den Vorhafen ideale Radien von 700 m, bei der unteren Einfahrt solche von 1600 m und 1500 m auf.

Für die Bedienung der Schleuse ist auf der Trennmauer zwischen der ersten Schleuse und der späteren zweiten Schleuse ein Wärterhaus mit allen notwendigen Einrichtungen vorgesehen. Eine Bergschleusung wird einschliesslich Einfahrt vom unteren Vorhafen und Ausfahrt in den oberen Vorhafen bei Niederwasser etwa 35 Minuten, bei Hochwasser etwa 32½ Minuten dauern, wobei die eigentliche Füllzeit der Schleuse nur 9½ bzw. 7 Minuten beansprucht. Die Talschleusung wird bei Niederwasser rd. 25 Minuten und bei Hochwasser rd. 21 Minuten dauern (Entleerungszeit rd. 11½ bzw. 7½ Minuten).

#### XI. Bauzeit und Baukosten

Die Bauzeit der Gesamtanlage beträgt fünf Jahre. Aus Bild 18 ist ersichtlich, wie sehr das gesamte Bauprogramm durch die Schiffsbedingungen beeinflusst wird.

Die Baukosten betragen 112,6 Mio Fr. für das Kraftwerk und 23,8 Mio Fr. für die Schiffsanlagen. Das Kraftwerk wird von den Kosten der Schiffsanlagen denjenigen Anteil zu tragen haben, der den Bedürfnissen der heutigen Schifffahrt entspricht.

\*

Zur Behandlung der Angelegenheiten des Kraftwerkes Birsfelden wurde von den Kantonen Basel-Land und Basel-Stadt eine Delegation bestehend aus je drei Regierungsräten der beiden Halbkantone bestellt. Die Geschäftsführung ist der «Geschäftsstelle für die Bauvorbereitungen des Kraftwerkes Birsfelden» übertragen, die von Dipl. Ing. E. Stiefel, Direktor des Elektrizitätswerkes Basel, und Dipl. Ing. F. Aemmer, Direktor der Elektra Basel-Land, geleitet wird.

Projektverfasser des Kraftwerkes und der Schiffsanlagen ist das Ingenieurbureau Dr. O. Bosshardt, bzw. das heutige Ingenieurbureau A. Aergenter & Dr. O. Bosshardt A.-G. (Mitarbeiter für das Stauwehr Ing. Ed. Holinger, Liestal). Die Bearbeitung des elektrischen Teils erfolgt durch die Schweizerische Elektrizitäts- und Verkehrsgesellschaft, Basel.

## MITTEILUNGEN

**Der Bruch eines Schleusentores beim Kraftwerk Kembs** und die Bedeutung dieses Ereignisses für die Rheinschifffahrt, das Bauprogramm des Kraftwerkes Birsfelden usw. werden in «Strom und See» 1949, Nr. 8 von Ing. Dr. M. Oesterhaus und Rheinschiffahrtsdirektor Dr. A. Schaller behandelt. Am 30. Juli 1949 ist während der Talschleusung von fünf Schiffen das obere Tor der grossen Schleuse eingeknickt, als der Wasserspiegel noch etwa 1 m über der Tor-Unterkante stand. Das Tor wurde aus den Nischen herausgerissen und, an seinen Ketten hängend, mehrere Meter schleusenabwärts ausgeschwungen, wobei es einen hohen Wasserschwall ins Innere der Schleuse einliess. Dieser reflektierte am untern Tor und verklemmte hierauf das obere gegen die Ufermauer; die heftig durcheinander geworfenen Schiffe nahmen, wie glücklicherweise ihre Besatzung, keinen erheblichen Schaden. Das Einsetzen der Dammbalken war mühsam und zeitraubend. Ueber die Ursache des Torbruchs wird zur Zeit eine eingehende Untersuchung durchgeführt; hinsichtlich der Zuverlässigkeit der übrigen, ähnlich konstruierten Schleusentore bestehen jetzt natürlich berechtigte Zweifel. Die Schifffahrt verfügt in Kembs glücklicherweise über eine zweite Schleuse, was ihr das Begehren nahelegt, in Birsfelden die sofortige Erstellung der zweiten Schleuse zu verlangen. Noch dringender aber bringt sie die Frage der sogenannten *Rheinschleuse*

wieder zur Diskussion. Diese würde vom Kemsber Oberwasserkanal unterhalb der Isteiner Schwelle in den Rhein führen, um die Schifffahrt (wenigstens während der Zeit genügender Wasserführung) auf dem freien Rhein zu ermöglichen, was für ihre Freiheit besonders wichtig ist, wenn einmal alle acht Stufen des Grand Canal d'Alsace gebaut sind!

**Korrektionsplan für das Grossbasel.** Vor kurzem ist der Bericht der Grossratskommission vom 8. Juni 1949, bestehend aus 20 Seiten Text (Format A5) und einer Planreproduktion im Masstab 1:4000, der Öffentlichkeit zugänglich geworden. Bei der ersten Durchsicht muss man feststellen, dass die in jahrelanger Arbeit geschaffenen Grundlagen für die Sanierung im Gebiet des Bahnhofs (Plan Trüdinger und Wettbewerbsergebnis, siehe SBZ 1948, Nr. 16, S. 220\*) preisgegeben worden sind zugunsten einer Lösung, die wesentliche Mängel des heutigen Zustandes für immer in Kauf nimmt. Wir werden ausführlich auf das Thema zurückkommen.

**SEV und VSE** halten ihre Jahresversammlungen in festlichem Rahmen am 1./3. Oktober in Lausanne ab. Am Samstag findet im Casino de Montbenon der offizielle Unterhaltungsabend statt, am Sonntag mittags das Bankett in den Hotels Beau Rivage und Royal in Ouchy, nachmittags eine Seefahrt (Vorträge beider Tage siehe seinerzeit im Vortragskalender). Am Montag werden folgende Exkursionen durchgeführt: Lavey-Bois Noir, Dixence-Cleuson, Vallorbe-Joux, Câbleries Cossonay, Ateliers de Vevey, Fibres de Verre Lucens. Anmeldung bis 20. Sept. an Geschäftsstelle SEV/VSE, Seefeldstrasse 301, Zürich.

**Schweizer Heimatschutz.** Die Jahresversammlung findet am 8./9. Oktober im Kanton Thurgau statt. Reiseweg: Frauenfeld, Karthause Ittingen, Schloss Altenklingen, Abend in Romanshorn (Hotel Bodan, mit Vortrag und Aussprache); am Sonntag nach Erledigung der Geschäfte Schifffahrt nach Friedrichshafen, Unteruhldingen, Insel Mainau, Kreuzlingen; mit Auto nach Gottlieben, Ermatingen, Arenenberg, Steckborn, Frauenfeld. Anmeldung bis 25. Sept. an «Heimethus», Uraniabrücke, Zürich.

**Der Verein Deutscher Ingenieure** hat in Düsseldorf, Prinz Georg Strasse 77, aus Trümmern ein neues Ingenieurhaus gebaut, das am 6. Sept. anlässlich der diesjährigen Hauptversammlung des VDI eingeweiht wurde. Im Erdgeschoss und vier Obergeschossen bietet es insgesamt 525 m<sup>2</sup> Nutzfläche, die von folgenden Zwecken beansprucht wird: Bibliothek, Lesesaal, Geschäftsführung des VDI mit grossem Sitzungszimmer, Redaktion der Zeitschriften und Deutscher Ingenieur-Verlag (früher VDI-Verlag genannt).

## WETTBEWERBE

**Erweiterung des Kursaals in Lugano.** Teilnahmeberechtigt waren in diesem Wettbewerb die Architekten OTIA (Ordine Ticinese Ingegneri Architetti) und Architekten schweizerischer Nationalität, die seit mindestens 1. Januar 1948 im Kanton Tessin niedergelassen waren. Architekten im Preisgericht waren H. Bernoulli, Basel, Prof. G. Muzio, Mailand, und P. Giovannini, Lugano. Unter 23 eingereichten Entwürfen wurden folgende ausgezeichnet:

1. Preis (4500 Fr.) G. Alberti, Lugano
  2. Preis (3500 Fr.) A. Piazzoli, Locarno
  3. Preis (3000 Fr.) G. Antonini, Lugano
  4. Preis (2500 Fr.) R. & C. Tami, Lugano
  5. Preis (1500 Fr.) A. Camenzind u. S. Pagnamenta, Lugano
- Ankauf (1000 Fr.) G. Ferrini, Lugano  
Ankauf (1000 Fr.) A. & A. Marazzi, Lugano  
Ankauf (1000 Fr.) M. Salvadè, Massagno

Der erste und der fünfte Preis, sowie der letzte Ankauf sind abgebildet in der «Rivista Tecnica» 1949, Nr. 7.

**Saalbau in Grenchen** (SBZ 1948, Nr. 46, S. 640). Es sind 101 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht traf folgenden Entscheid:

1. Preis (3500 Fr.) Ernst Gisel, Zürich
2. Preis (3000 Fr.) Kurt Zoller, Basel
3. Preis (2800 Fr.) Hans Fierz, Basel, Beda Küng, Muttenz, Hans Wenger, Münchenstein
4. Preis (2600 Fr.) Guerino Belussi, Basel
5. Preis (2200 Fr.) Johannes Bosshard, Zürich, Ulrich Baumgartner, cand. arch. ETH, Zürich, Alfred Trachsel, Zürich