

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 26

## **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:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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

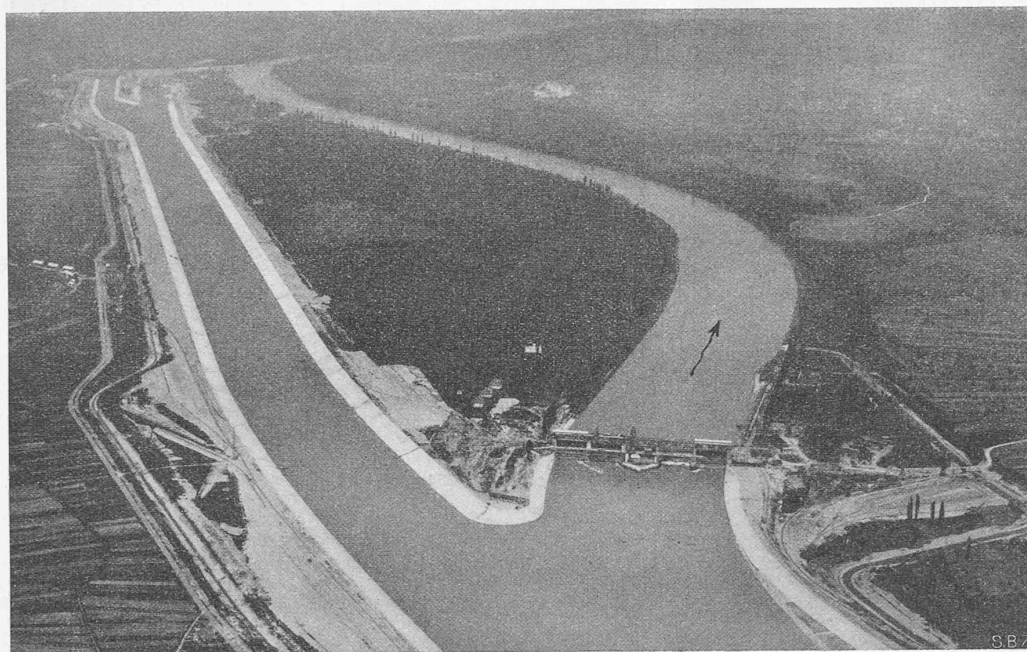


Abb. 2. Fliiegerbild rheinabwärts der Kanalabzweigung, links der Kanal, rechts das Stauwehr im Rhein (unvollendet).

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

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 Rheinregulierung 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-

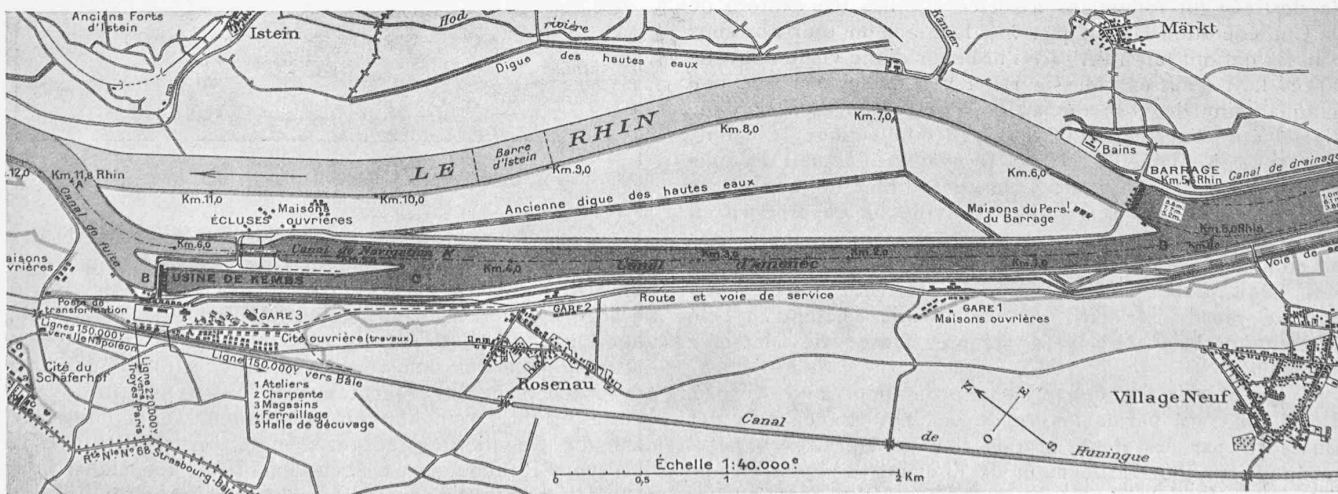


Abb. 1. Uebersichtsplan des Schifffahrtskanals und Kraftwerkes Kembs am Rhein, 5 bis 12 km unterhalb Basel. — Masstab 1 : 40000.