

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

Artikel: Schiffahrtskanal und Kraftwerk Kembs
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45611>

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

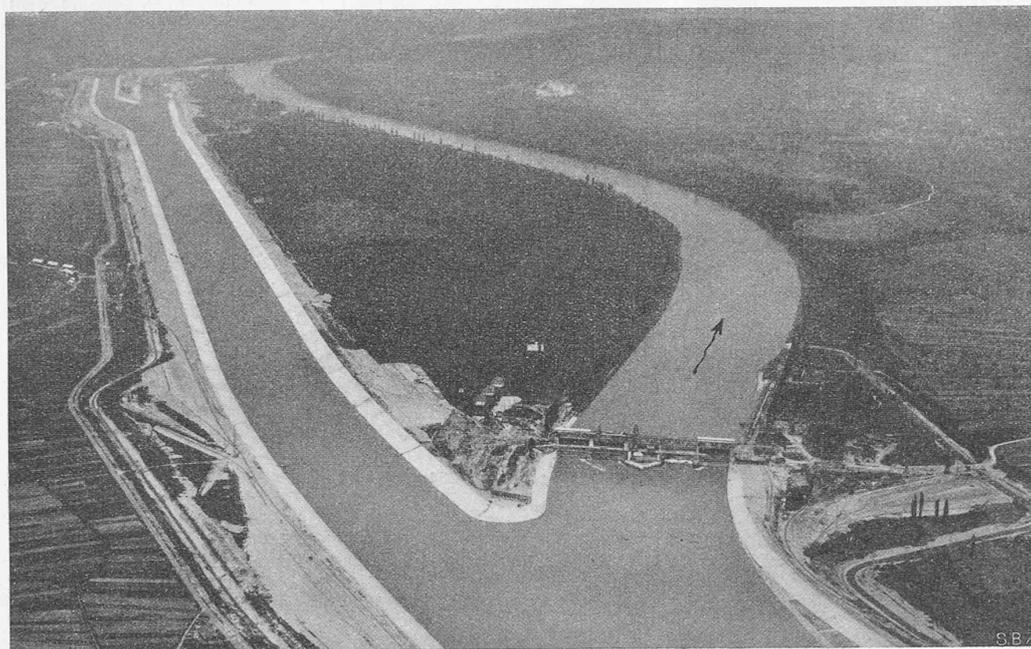


Abb. 2. Fliiegerbild rheinabwärts der Kanalabzweigung, links der Kanal, rechts das Stauwehr im Rhein (unvollendet).

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-

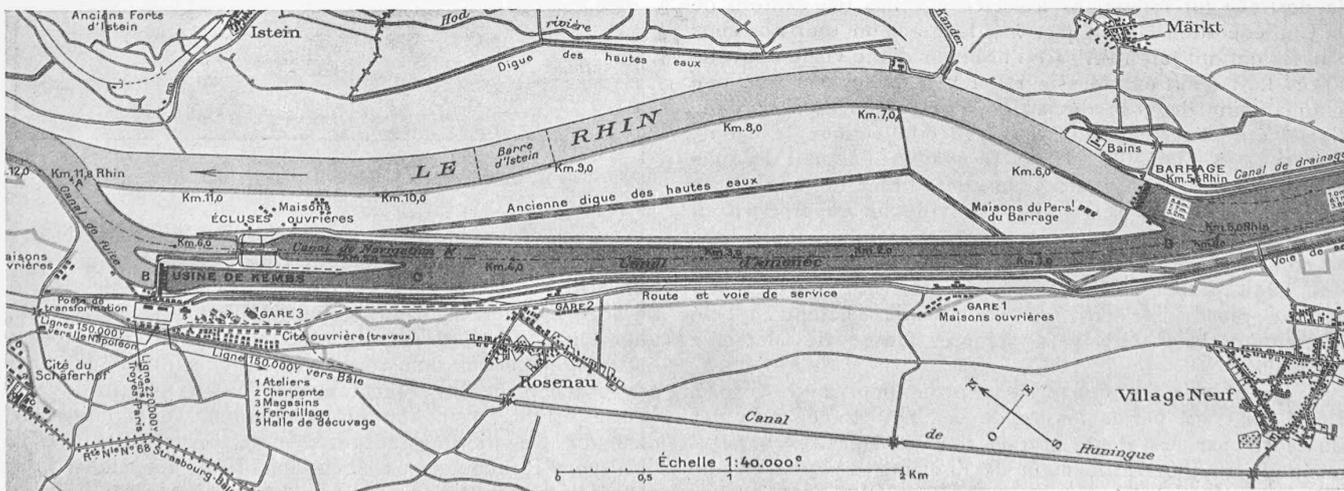


Abb. 1. Uebersichtsplan des Schifffahrtskanals und Kraftwerkes Kembs am Rhein, 5 bis 12 km unterhalb Basel. — Masstab 1 : 40000.



Abb. 6. Fliegerbild aus S. O., im Vordergrund die Isteinerschelle.

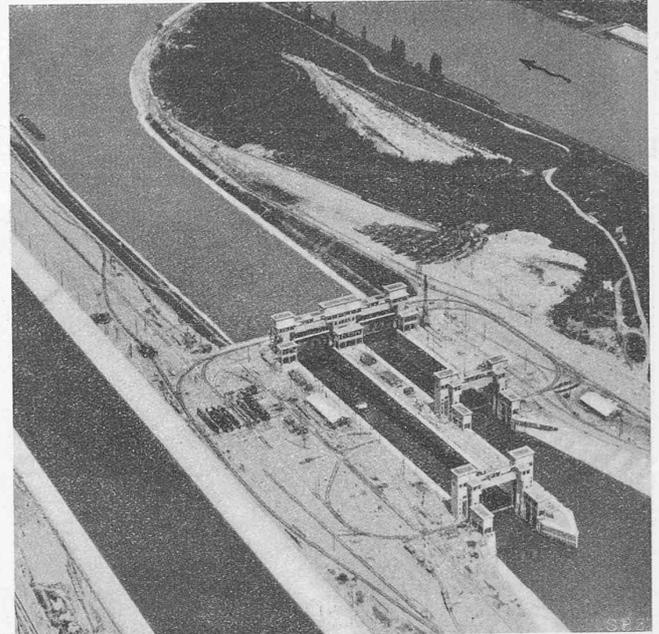


Abb. 7. Fliegerbild aus Süden auf die beiden Schiffahrtsschleusen.

larisation du lit du fleuve ont pu y suffire. A l'amont, il est apparu à la majorité des techniciens avertis qu'il fallait recourir au canal latéral. Si la persévérance des hommes sait mener à son terme le travail si magnifiquement amorcé inauguré ce matin, le Rhin qui, pour reprendre encore les expressions d'Hugo, „descend des Alpes à l'Océan, de Constance à Rotterdam, de la cité des papes, des conciles et des empereurs au comptoir des marchands et des bourgeois“, constituera pour la France de l'Est, l'Allemagne de l'Ouest et la Suisse un puissant instrument de développement et de progrès. Bâle ne sera plus seulement la „plaque tournante“ qu'on a souvent évoquée; elle méritera aussi de prendre rang parmi les grands ports intérieurs.

J'ai plaisir, surtout en cette région mulhousienne dont la destinée fut longtemps associée à celles des cantons de la Confédération Helvétique, à saluer à mon tour nos amis suisses qui ont fait à l'Alsace l'honneur d'une visite nouvelle après tant d'autres. Messieurs, il y a quelques jours, une cinquantaine de vos compatriotes descendaient à bord de l'„Helvétie“ l'autre grand fleuve franco-helvétique, le Rhône. Parvenus à Marseille, ils y recevaient l'accueil le plus enthousiaste. L'honorable Conseiller d'Etat du Canton de Genève, M. Bron, remettait à la ville un superbe vitrail représentant un pontonnier suisse descendant le Rhône; il confiait à la Chambre de Commerce le drapeau suisse qui avait flotté à l'arrière de l'„Helvétie“, afin qu'il prenne place plus tard sur le premier chaland appelé à remonter le Rhône sans rompre charge de Marseille à Genève.

Je ne sais si et quand un tel projet pourra être réalisé. Le sillon tracé par la nature de la Méditerranée à la Mer du Nord par les deux grands fleuves alpestres sera-t-il aménagé un jour de la main de l'homme et verra-t-on une même voie fluviale réunissant Marseille et Rotterdam? C'est le secret de l'avenir, d'un avenir sans doute lointain. —

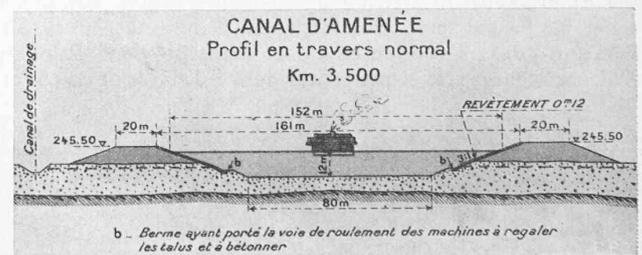
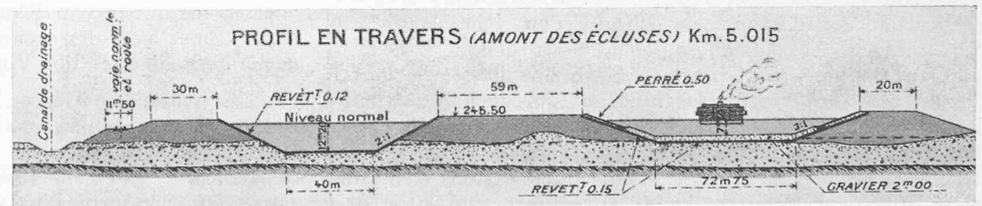
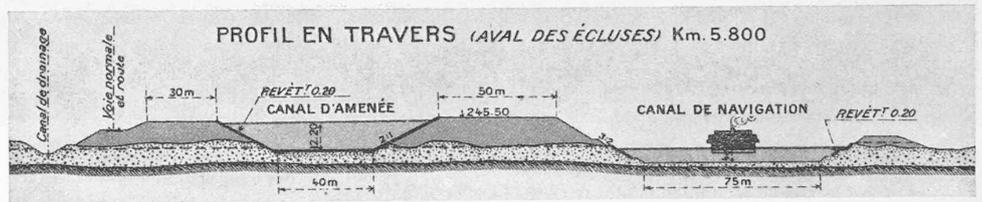


Abb. 3 bis 5. Querschnitte des Kanals. Masstab 1 : 3000.

Die von Lebrun im ersten der hier zitierten Absätze geäußerten Bedenken entsprechen dem französischen Standpunkt in dieser Frage gegenüber dem Gelingen der Regulierung. Es muss aber hinzugefügt werden, dass Frankreich, ungeachtet seiner Abneigung gegen die Niederwasser-Regulierung, seine aus den vertraglichen Vereinbarungen ihm erwachsenen bezügl. Pflichten der Mitwirkung in loyaler Weise erfüllt. Wir können aber auch weiter mitteilen, dass die Regulierung ausgezeichnete Fortschritte macht, dass vom Rohbau schon über ein Drittel ausgeführt und, was das wichtigste, dass die bisher beobachtete Wirkung auf die Fahrwassergestaltung auch bei Winter-Niederwasser

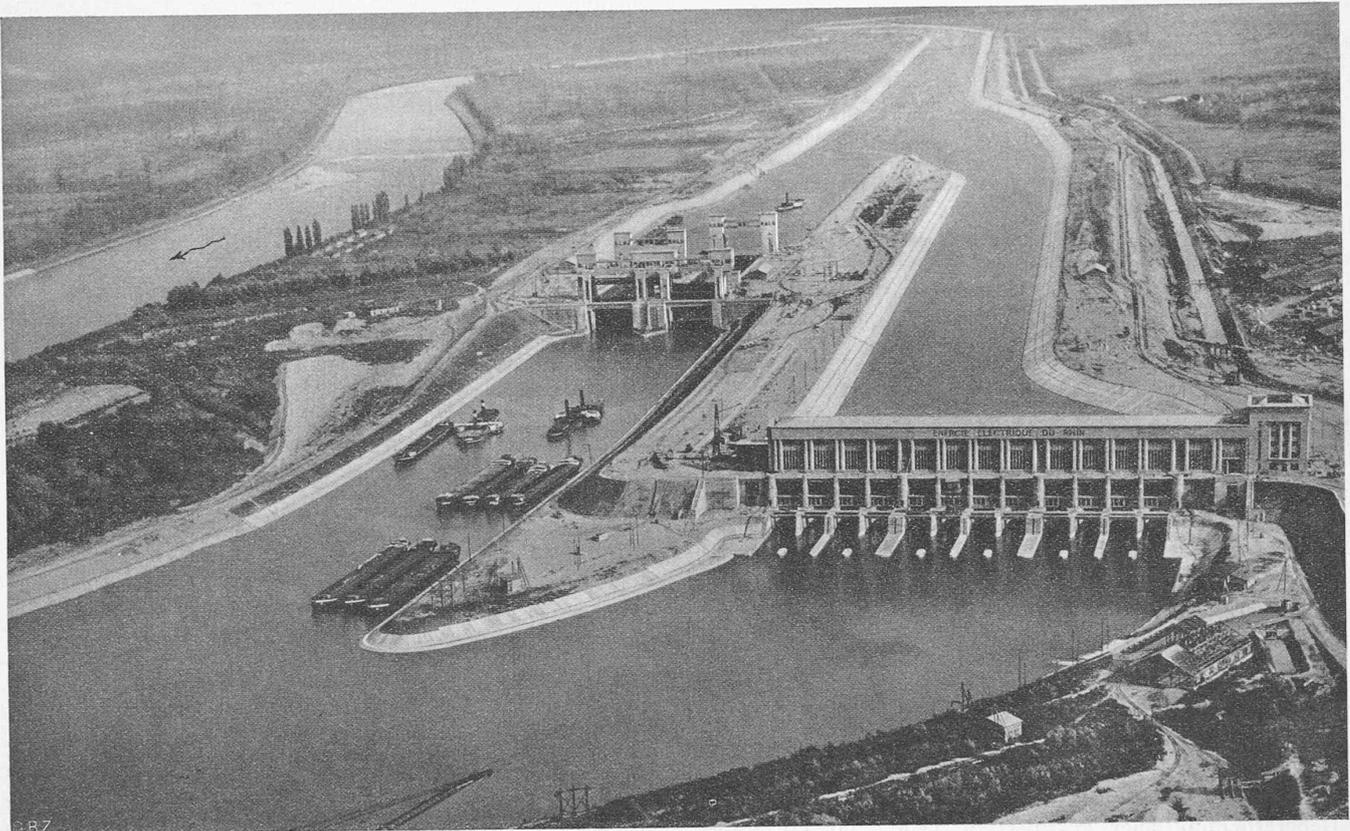


Abb. 8. Fliegerbild aus Nordwest von unterhalb des Werkes. Unterer Vorhafen und Schleusen, rechts das Maschinenhaus.

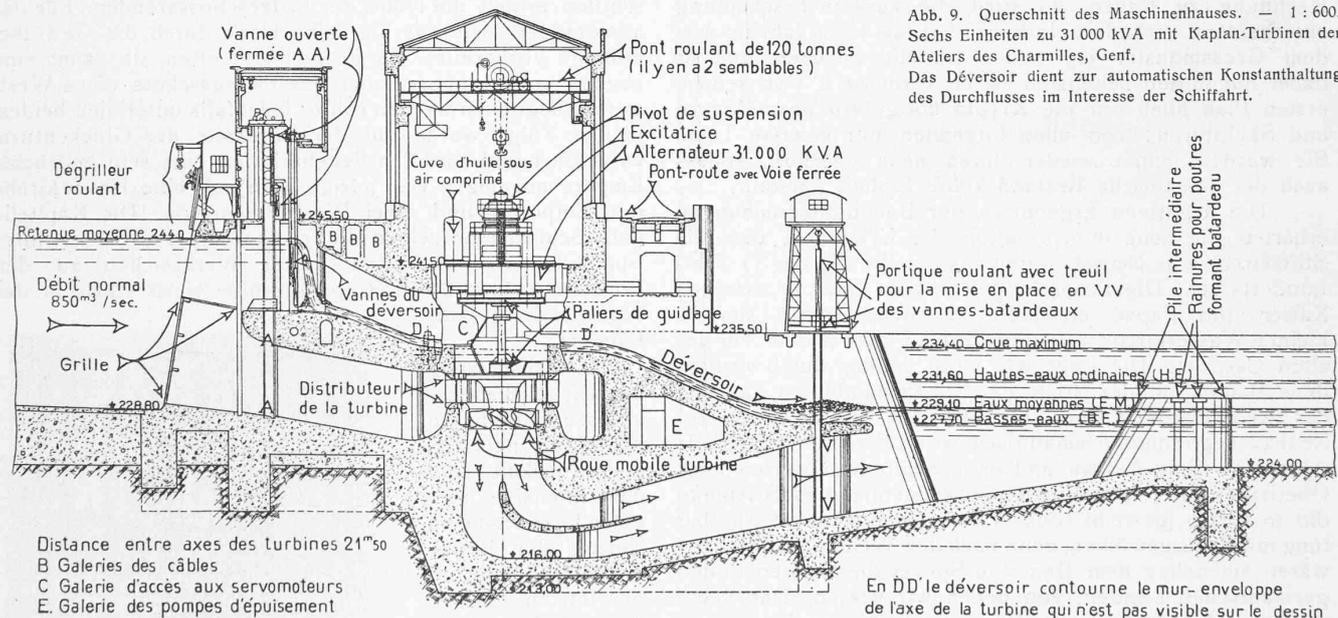


Abb. 9. Querschnitt des Maschinenhauses. — 1 : 600. Sechs Einheiten zu 31 000 kVA mit Kaplan-Turbinen der Ateliers des Charmilles, Genf. Das Déversoir dient zur automatischen Konstanthaltung des Durchflusses im Interesse der Schifffahrt.

eine über alles Erwarten günstige ist. Wir dürfen also der Weiterentwicklung des Werkes unter der sachkundigen Leitung der badischen Fachleute mit aller Zuversicht entgegen sehen.

Hinsichtlich des Wasserweges von der Rhone zum Rhein dagegen teilen wohl alle schweizerischen Sachverständigen die Skepsis, die Lebrun zum Ausdruck gebracht hat. Wir werden im nächsten Jahrgang, neben den aktuellen schweizerischen Landverkehrsfragen (Automobil und Eisenbahn!), auch die topographisch-technischen Gegebenheiten und Pläne der Rhone-Rhein-Wasserwege zur Darstellung bringen, um auch auf diesem Gebiet die noch wünschbaren

Grundlagen zur Beurteilung in anschaulicher und exakter Form zu bieten.

Für heute begnügen wir uns, unserm Kollegen René Koehlin zur Vollendung, man darf sagen seines Lebenswerkes, zu gratulieren, denn es sind fast vierzig Jahre her, seit er sich mit dem Projekt des Kempterwerkes befasst. Nicht vergessen seien dabei seine langjährigen technischen Mitarbeiter der Zürcher Firma Locher & Cie., als deren ältester Ingenieur J. M. Lühinger, ferner Obering H. Blattner zu nennen ist, und die als Projektverfasser und Ingenieur-Konsultanten für das Stauwehr auch an der Ausführung beteiligt waren.

C. J.