

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Der Stand der Bauarbeiten an der Rheinregulierung Kehl-Istein am 30. September 1934  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-83344>

### **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:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

### Der Stand der Bauarbeiten an der Rheinregulierung Kehl-Istein am 30. September 1934.

In Fortsetzung unserer periodischen Berichterstattung über den Fortschritt dieses auf Kosten Deutschlands ( $\frac{1}{3}$ ) und der Schweiz ( $\frac{2}{3}$ ) und unter Bauleitung der Badischen Wasser- und Strassenbau- direktion (Ministerialrat Karl Spiess, Karlsruhe) in Ausführung begriffenen Werkes geben wir nachstehend in Abbildung 1 und 2 die schematisierte graphische Darstellung, sowie in Abb. 3 einen interessanten Ausschnitt aus der Strecke zwischen Ottenheim und Altenheim. Es sei zum Vergleich verwiesen auf den Stand Mitte 1933 (Bd. 102, S. 200\*, 14. Oktober 1933) und Ende 1932 (Bd. 101, S. 91\*, vom 25. Februar 1933, mit näheren Angaben über das Bauvorgehen), sowie auf die Darstellung des Projektes in Bd. 85 (April 1925), wo auch über die Sohlen- und Talwegsbewegungen das Wissenswerte berichtet wird. Die durch unsere Schematisierung (vergl. Unterschrift zu Abb. 1) sich ergebenden Lücken am oberen Ende der Teilstrecken bestehen in Wirklichkeit nicht, indem sich die Bühnenbauten bereits auf die ganze Länge des Flusses erstrecken; auch liegt der Talweg bis auf wenige kurze Stellen bereits innerhalb der angestrebten Regulierungssohle. Diese Tatsache zeugt am besten für den erfreulich günstigen Fortschritt der Bauarbeiten, wie für die Erfahrung der mit der Leitung betrauten Ingenieure. Von den projektmässig zu leistenden Kubaturen waren Ende September ausgeführt: Bühnen und Grundswellen in erster Anlage (Rohbau) 73%, weiterer Ausbau 12,9%, Leitwerke 78%, insgesamt Senkwurstbau 59,6%, bezw. in erster Anlage fertige km 70,6=61,3% der Gesamtlänge. Zur Beschleunigung der Selbstarbeit des Stromes in der Ausgleichung seines Bettes und zur Einkiesung der Bühnenfelder werden Baggerungen vorgenommen, deren Gesamtkubatur auf Ende September d. J. 3 229 734 m<sup>3</sup> erreicht hat. Wie der durch das fortschreitende Einbauen der Bühnen irritierte Talweg sich stellenweise verlegt und schliesslich gebändigt wird, zeigt ein Vergleich über die letzten fünf Vierteljahre in Abb. 3. Die am 31. Dezember 1933 und am 30. Juni unterhalb Km. 108 noch überfluteten rechtsufrigen Bühnen lagen damals noch ziemlich tief, da man wegen der am linken Ufer gegenüberliegenden Kiesbank das Fahrwasser nicht zu sehr einengen konnte; das Fahrwasser ging also solange über die Bühnen hinweg, bis die Kiesbank infolge des allmählichen Vortreibens der Bühnen zum Abtrieb gebracht war. Uebrigens ist der in Abb. 3 eingetragene Talweg nur durch Motorbootpeilung aufgenommen, also nur näherungsweise bestimmt; eine genaue Nachpeilung der Bauwerke und Neuaufnahme der Rheinsohle befindet sich im Gange. In den obren Bauabteilungen I und II mussten die Bauarbeiten wegen des niedrigen Wasserstandes bzw. der derzeitigen Sohlenlage eingeschränkt werden.

### MITTEILUNGEN.

Die Kasinoplatzfrage in Bern beschäftigt die Öffentlichkeit wie die Fachkreise in hohem Mass. Ueber das verkehrstechnische und architektonische Problem orientiert der darüber veranstaltete Wettbewerb (vergl. SBZ in Bd. 85\*, Mai 1925). Heute liegt ein städtischerseits ausgearbeitetes Projekt vor, das die Theodor Kocher-Gasse gegen das Kasino, über den Münzgraben hinweg, gerade durchführt, und den Hohlraum zu einer grossen Garage ausbaut, deren Zufahrtsrampen allerdings so fraglich sind wie die Rentabilität der Grossgarage an dieser Stelle (vergl. „Bund“ vom 1. d. M., Nr. 562). Der Berner Ing.- und Arch.-Verein hat durch eine Kommission ebenfalls beratend mitgewirkt; eine Kundgebung seinerseits findet sich im „Bund“ vom 4. d. M. (Nr. 566). Darnach steht fest, dass an eine Entfernung der den freien Verkehrsfluss hemmenden alten Hauptwache nicht zu denken ist; auch eine Verbreiterung des dortigen Engpasses auf 11 m Fahrbahnbreite im Zweibahnverkehr (mit doppelspurigem Tram) wird als ungenügend erachtet, und die Garage wird abgelehnt. Wir werden nach Abklärung des Projektes näheres über diese sehr komplizierte Stadtbaufrage berichten.

Die Verschiebung eines 30 m hohen Fabrikschornsteins, der 33 Jahre lang im Betrieb gewesen war, wurde in Altona vorgenommen. Sein Eigengewicht betrug 105 t, die Fundament-Belastung 10 kg/cm<sup>2</sup>; Durchmesser: unten 140 cm i/L, 270 cm aussen; oben 110 cm i/L, 140 cm aussen. Zur Verschiebung um 20 m wurde eine Betonbahn hergestellt mit Einlage von zwölf

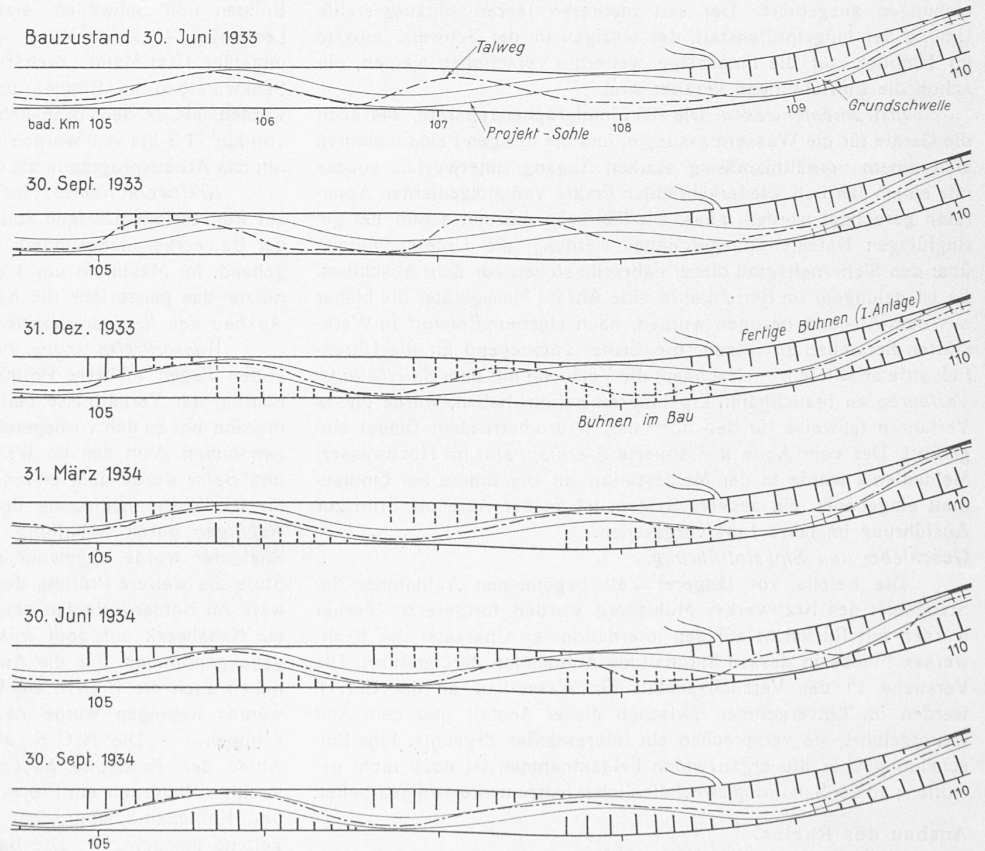


Abb. 3. Die allmähliche Verschiebung des Talweges in die Niederwasserrinne des geplanten Regulierungsbettes durch die flussaufwärts vorrückenden Bühnenbauten. — Unverzerrter Masstab 1 : 40 000.

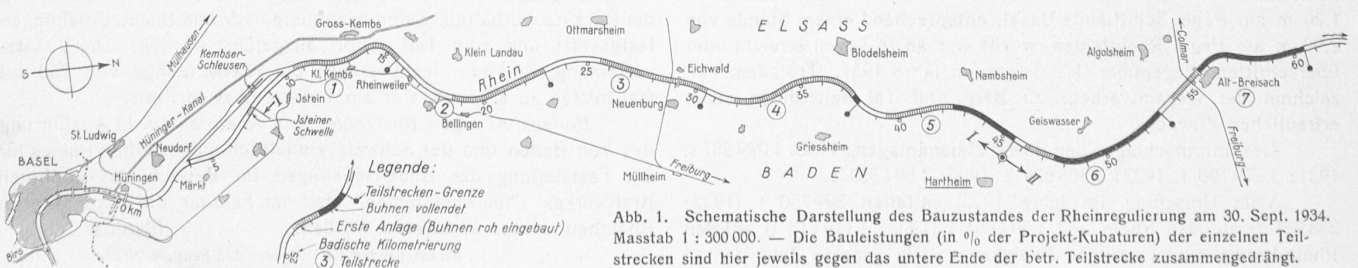


Abb. 1. Schematische Darstellung des Bauzustandes der Rheinregulierung am 30. Sept. 1934. Masstab 1 : 300 000. — Die Bauleistungen (in % der Projekt-Kubaturen) der einzelnen Teilstrecken sind hier jeweils gegen das untere Ende der betr. Teilstrecke zusammengedrängt.

Eisenbahnschienen. Vom Schornstein wurde zuerst ein Segment von  $\frac{1}{8}$  der Basis freigelegt und mit Rollen und gleichem Schienenmaterial unterfangen, nach drei Tagen wurde das selbe an der entgegengesetzten Seite gemacht, und nach weiteren drei Tagen in der Mitte. Hierauf erfolgte die Fortbewegung gleichmässig mit Schub und Zug in einer Schnelligkeit von 9 cm/min, also in 4 h für die gesamten 20 m. Es ereignete sich nicht die geringste Rissbildung. Ein Abbruch des alten Schornsteins und Erstellung eines neuen hätte gegenüber dieser Verschiebung 44% Mehrkosten verlangt; zudem war durch die Verschiebung kein Unterbruch des Fabrikbetriebes notwendig (Näheres siehe D.B.Z., Heft 39/1934).

**Strassenbauprogramm des Kant. St. Gallen.** Der Grosse Rat hat dem regierungsrätlichen Programm für den weiteren Ausbau der Staatstrassen, nämlich 16 Mill. Fr. in den Jahren 1935 bis 1942, zu decken aus den Ertragnissen der Automobilsteuern und dem Benzinzollanteil, zugestimmt. Aus der Mitte des Rates wurde beantragt, dass unter den in den nächsten Jahren durchzuführenden Neubauten vor allem die Erstellung einer neuen Brücke über die Sitter bei St. Gallen, sowie die Korrektur des Rapperswiler Seedammes angeführt werden. Die Mehrheit stellte sich aber auf den Boden des Regierungsrates, der sich in der Frage der Dringlichkeit die Hände nicht binden lassen will. — Wir freuen uns dieses Erfolges der streng sachlichen Amtsführung des Baudirektors, unseres Kollegen Reg.-Rat Dr. Ing. K. Kobelt.

**Einschränkung neuer Eisenbahnkonzessionen.** Der Bundesrat beantragt, in Zukunft Konzessionen, die seit einiger Zeit hauptsächlich für Drahtseilbahnen begehrt werden, nur noch unter folgenden Bedingungen zu erteilen: Es muss ein ernsthaftes Bedürfnis vorliegen; eine schädliche Konkurrenzierung anderer konzessionierter Transportanstalten darf nicht erfolgen; die projektierte Bahn muss als lebensfähig angesehen werden können. — Es ist zu hoffen, dass diesen, jedem Unbefangenen selbstverständlichen Voraussetzungen von den massgebenden Stellen zugestimmt werde.

**Schienenauto in Frankreich.** Eine beachtenswerte Geschwindigkeit hat (nach einer ag-Meldung) ein Bugatti-Schienenauto der französischen Nordbahn auf einer Versuchsfahrt über 6 km zwischen Paris und Le Mans erzielt, nämlich 192 km/h Höchst- bzw. 185 km/h Durchschnitts-Geschwindigkeit für Hin- und Rückfahrt. Der mit 70 Reisenden besetzte Wagen verfügt über 4 x 250 PS Motorenstärke.

**Der All-American-Canal** soll bekanntlich das von der Hoover-Staumauer gespeicherte Wasser im Unterlauf des Colorado-Flusses wieder aufnehmen und der Bewässerung grosser Wüstengebiete zuführen (vergl. Karte auf S. 81 von Bd. 99). Die ersten 50 km dieses Kanals, entsprechend einem Massenaushub von 30 Millionen m<sup>3</sup>, sind nun in Angriff genommen worden.

**Kantonsspital Zürich.** Es sei nochmals daran erinnert, dass die Ausstellung der Entwürfe in der Fabrik Stünzi Söhne, beim Seestrasse-Bahnübergang Wollishofen morgen Sonntag den 9. Dez. 17 h endgültig geschlossen wird.

## LITERATUR.

**Statik und Dynamik der Schalen.** Von Dr. Ing. W. Flüge, Priv.-Doz. an der Universität Göttingen. Mit 98 Abb. Berlin 1934, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 21 RM., geb. RM. 22.50.

Das Werk stellt einen Versuch dar, das Gebiet der Schalenfestigkeit, wie es sich in der letzten Zeit entwickelt hat, einheitlich darzustellen, so, dass der entwerfende Ingenieur den Gang der Lösung bis zum Numerischen anwendungsbereit findet. Man darf diesen Versuch als gelungen bezeichnen. Der einfachen, älteren Theorie der Membran ist der Anfang des Buches gewidmet; der Hauptteil behandelt die biegungssteifen Schalen. Ihm folgt eine Darstellung der Schalenknickung und am Schluss ein kurzer Abschnitt über Schalenschwingung. Der Text ist klar und einfach geschrieben und für den gebildeten Ingenieur gut lesbar.

Der Verfasser möchte auch den Theoretiker und Forscher befriedigen, der sich im Hinblick auf Zukünftiges auch für die Methoden interessiert, mit denen die erlangten Resultate erzielt wurden. Ein das Wesentliche enthaltendes Literaturverzeichnis ist daher am Schluss beigefügt, das in diesem Sinne beiträgt. Der Text selbst hingegen ist nicht überall geeignet, ein richtiges Bild der Entwicklung zu geben, da in einer recht ungleichmässigen Weise zitiert wird. Wenn z.B. bei der Kegelschale die fast erschöpfende Dissertation *Dubois* nicht erwähnt wird, während andere Namen erscheinen, so entsteht ein verschobenes Bild. Es wäre wohl richtiger und auch dem Charakter des Werkes angemessener gewesen, wenn im Text Namen überhaupt nicht genannt worden wären. — Trotz dieses Einwandes darf das Buch sehr empfohlen werden. E. Meissner.

Eingegangene Werke, Besprechung vorbehalten:

**Physik des Backsteins.** Von Dipl. Ing. P. Haller, Dr. O. Stadler, Priv.-Doz. F. M. Osswald. Mit 44 Abb. Inhalt: Die Festigkeitseigenschaften des Mauerwerks aus gebrannten Tonsteinen. — Das wärmetechnische Verhalten des Backsteins. — Schallfragen beim Bauen. Zürich 1934, herausgegeben vom Verband Schweizer Ziegel- und Steinfabrikanten. Preis geh. Fr. 2,50.

**Drosselklappen als Grundablassverschlüsse unter besonderer Berücksichtigung der Kavitationsgefahr.** Von Dr. Ing. Oskar Jüngling. Mit 30 Abb. München und Berlin 1934, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. RM. 4,50.

**Gesamtbericht der Weltkraftkonferenz, Teiltagung Skandinavien 1933.** Band I. Stockholm 1934, Svenska Nationalkommittén för Världskraftkonferensen.

**Die unarmierten Zementrohre der A.-G. Hunziker & Co.** Von Prof. Dr. M. Roš. Mit 19 Abb. Zürich 1934, Bericht Nr. 81 der E.M.P.A.

**Mitteilungen aus den Forschungsanstalten des Gutehoffnungshütte-Konzerns.** Bd. 3, Heft 4. Inhalt: Steigerung der Korrosionswechselfestigkeit von Stahl durch Zusätze zur Korrosionslösung. Von Dr. Ing. A. Jünger. Die Herstellung eines besonders schwierigen Gusstückes. Von Hch. Overbeck. Vergleichende Betrachtung der Klappbrückensysteme nach Bauart Strauss und Scherzer. Von Dipl. Ing. R. Hess. Oberhausen 1934. In Kommission beim VDI-Verlag Berlin.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der S B Z, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S. I. A. Sektion Bern des S. I. A.

#### Mitgliederversammlung vom 26. Oktober 1934.

Die Sektion Bern des S. I. A. eröffnete ihre Wintertätigkeit durch einen Vortragsabend über den neuen Güterbahnhof von Bern in Weyermannshaus.

Ing. H. Nydegger, Sektionschef bei der Gen.-Dir., erklärte der rd. 75 Köpfe zählenden Versammlung die Anlage. Bei der Wahl des Standortes des neuen Güterbahnhofes standen sich Weyermannshaus und Wylerfeld gegenüber. Da aber etwa 84% der Kunden näher bei Weyermannshaus wohnen und die Vereinigung des Güterbahnhofes mit den bestehenden Rangieranlagen wesentliche Vorteile bot, fiel die Wahl auf Weyermannshaus.

Die neuen Güterhallen mit über 7000 m<sup>2</sup> Grundfläche, gegenüber 3400 m<sup>2</sup> der alten Anlage an der Laupenstrasse, gestatteten eine übersichtliche und gut zugängliche Anordnung der Gebäude. Die Empfangshalle ist von der Versandhalle durch sechs gedeckte Geleise mit Zwischenrampen getrennt, sodass der Umschlag der Güter quer zu den Hallen und Geleisen auf dem kürzesten Weg erfolgen kann. Für Zollgüter wurde zwischen der Empfangshalle und dem Bureaugebäude eine besondere Halle gebaut. Zwei riesige Keller von je über 300 m Länge, durch Warenaufzüge mit den Hallen verbunden, stehen zur Lagerung von Waren den Kunden zur Verfügung. Freiladegerleise ausserhalb der Gebäude dienen zum direkten Umschlag von Fuhrwerk oder Auto in die Eisenbahnwagen.

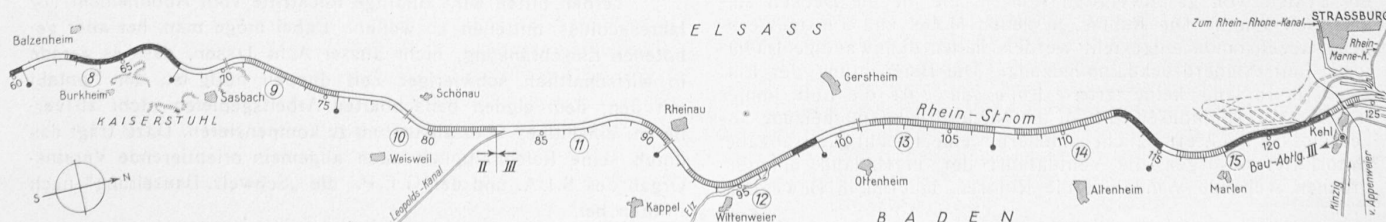


Abb. 2. Schematische Darstellung des Bauzustandes der Rheinregulierung am 30. Sept. 1934. — Nach den amtlichen Berichten aufgestellt. — Unverzerrter Masstab 1 : 300000.