

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 22

Artikel: Von der XXXVI. Generalversammlung der G.e.P. vom 3. bis 5. September 1921 im Tessin
Autor: Zindel, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37361>

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: 01.04.2025

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

anspruch etwa 45 Minuten. Diese Schleusen ermöglichen bei 300 Schifffahrtstagen und durchschnittlich 3000 t pro Schlepplzug einen Jahresverkehr von etwa 12 Mill. t. Oberregierungsrat Greuling (München), der in der bereits erwähnten Ausstellungsnummer der „Wasserkraft“¹⁾ dieses im April d. J. in Betrieb genommene Werk anhand von Zeichnungen beschreibt, sagt u. a.: „Mit der Fertigstellung der neukanalisierten Mainstrecke ist Bayern vollwertig an den Rheinschiffahrtsverkehr angeschlossen.“ —

„Freier Rhein“ — Freie Schifffahrt!

Der Kernpunkt aller Gelpkeschen Aesserungen liegt in dem Satz: „Es gibt keine Lösung der Doppelaufgabe einer Kombination der Grosswasserkraft-Gewinnung mit der Grossschifffahrt im Stromlauf der oberrheinischen Tiefebene“ (z. B. „Rh.-Q.“, S. 78). Das ist eine Ansicht, der gegenüber wir der Einfachheit halber auf die in vorliegender Nummer enthaltenen Mitteilungen über die um ein Vielfaches grösseren Verhältnisse in Nordamerika hinweisen, wo, um nur ein Beispiel der wirtschaftlichen Kombination von Grossschifffahrt und Kraftgewinnung zu nennen, der Lawrencestrom für 16000 t-Schiffe unter Nutzbarmachung von rd. 1 Mill. PS kanalisiert werden soll. Aber auch ein viel näher liegendes Beispiel liegt vor in der projektierten Grossschifffahrtstrasse Rhein-Main-Donau, über die Dr. Zeitler (München) sagt: „Die sehr erheblichen Baukosten der Wasserstrasse, die bei der unglücklichen finanziellen Lage Deutschlands und des ganzen europäischen Kontinents für einen reinen Schifffahrtskanal kaum aufzubringen wären, werden nun nicht nur erträglich, das verkehrswirtschaftlich bedeutungsvolle Unternehmen wird durch die gleichzeitige Gewinnung von sehr grossen Wasserkraften auch, rein finanziell betrachtet, zu einem produktiven Unternehmen, das damit alle Aussicht hat, seiner Verwirklichung entgegenzugehen“¹⁾. — Man wende nicht ein, der Rhein-Main-Donau-Wasserweg (für 1200 t-Schiffe) sei eine interne deutsche Angelegenheit und mit der Bedeutung des Oberrheins nicht zu vergleichen. Dieser Wasserweg (im ersten Ausbau für 5 Mill. t Jahresverkehr), der Europa von NW nach SO durchziehen wird, ist von internationaler Bedeutung; er wird zehn grosse Staaten untereinander verbinden und namentlich ist England an seinem Zustandekommen sehr stark finanziell interessiert.

Was andernorts in grösstem Stile sich als wirtschaftlich erwiesen hat und längst als das erkannt ist, das soll bei uns unmög-

¹⁾ Vergl. eingehende Beschreibung mit Zeichnungen in der Ausstellungsnummer der „Wasserkraft“ vom Juni 1921, Verlag Rich. Pflaum, München.

lich sein — warum? Nur wegen dem so schön patriotisch klingenden aber unheilvollen Schlagworte Gelpkes vom „Freien Rhein“. Die „offene, durch keine fremde Macht künstlich kontrollierte Rheinbahn mit allen ihren unabsehbaren Möglichkeiten“ dürfe nicht durch irgend einen Einbau „versperrt“ werden („Rh.-Q.“, S. 80). „Das letzte und einzige von Natur dem Lande verliehene schiffbare Silberband, welches eine ununterbrochene Verbindung mit dem Meere herstellt, wäre dann endgültig zerrissen!“ —

Sehr schön gesagt. Aber wie stehts in Wirklichkeit mit dieser hier so hoch gerühmten Schifffahrt auf der „unkontrollierten freien Rheinbahn“? Geben wir wieder Gelpke das Wort, der nur ein paar Zeilen weiter unten, wohl nicht ohne Grund, von einer antischweizerischen Schifffahrtskampagne spricht, „die auf dem Wege der vollständigen Vernachlässigung des Fahrwassers, der partiellen Sperrung der Schiffbrückendurchlässe, der rigorosen Handhabung der fahrpolizeilichen Vorschriften, den Rheinschleppverkehr stromaufwärts von Strassburg schwer zu beeinträchtigen vermocht hatte.“ — Und nebenan (S. 80): „Wer — sagt Gelpke — die über ein Jahrzehnt währenden Plackereien, welche die Schifffahrt zwischen Basel und Strassburg von Seiten der Strombauverwaltungen zu erdulden gehabt hatte, aktiv miterlebt hat“, wie er, fahren wir fort, der sollte erkannt haben, dass diese Schifffahrt auf dem „freien Rhein“, zum Ueberfluss noch belastet mit den Hoch- und Niedrigwasser-Störungen¹⁾, eben *nicht frei* ist.

Darum muss „Freie Schifffahrt“ das Lösungswort sein, erfolge sie nun im Rheinbett selbst oder auf einem Seitenkanal, aber *freier als jetzt* von Störungen durch die Wasserstände, billiger und sicherer als jetzt, frei von „Vernachlässigung des Fahrwassers“, von Sperrung durch die Schiffbrücken u. s. w., frei vor allem von Gebühren, wie übrigens im „Friedensvertrag“ stipuliert, unter klarer internationaler Ordnung aller einschlägigen Fragen. Das ist doch klar: wenn erst einmal Wasserkraft-Interessenten da sind, dann werden diese schon für guten Unterhalt sorgen, denn gegen Vernachlässigungen des Gerinnes sind ihre Werke ja viel empfindlicher als die Schifffahrt, die sich trotz all der Plackereien die Jahre hindurch tapfer gewehrt hat, zum grossen Teil — dies anerkennen wir, wie von jeher, so auch heute noch — dank der unermüden Wirksamkeit Gelpkes. Darin ist sein Verdienst unbestritten, so bedauerlich sein Starrsinn in Verfolgung seiner fixen Idee ist, so bedenklich, weil das Ansehen der schweizerischen Delegation in der Zentralkommission untergrabend, seine Methoden sind, mit denen

¹⁾ Vergl. unter Miscellanea auf Seite 268 dieses Nummer.

Von der XXXVI. Generalversammlung der G. E. P. vom 3. bis 5. September 1921 im Tessin.

(Schluss von Seite 255).

Mit einer Stunde Verspätung, wegen des inzwischen eingetretenen Donnerwetters, wurde nachmittags die vorgesehene Seefahrt mit Halt in Cavallino unternommen. Da Petrus sich eines Besseren besonnen hatte — ohne allerdings die Landschaft zu besonnen — verlief sie zur allgemeinen Zufriedenheit, zumal, wie Prof. A. Rohn in seiner Ansprache hervorgehoben hatte, Jeder die Sonne im Herzen trug. In Cavallino hatten die Gastgeber für ein kopfüßes Z'Obig mit Tessiner Spezialitäten gesorgt, unter denen natürlich Nostrano und Brissago die Hauptrolle spielten. Nicht gering war das Erstaunen eines Pariser Kollegen, dass der Tessiner Bordeaux aus Tassen getrunken wird. Auch die Blumen fehlten nicht: als besondere Aufmerksamkeit wurde natürlich dem ehrenwerten Präsidenten ein hübscher Strauss überreicht, den er der Ueberbringerin na! sagen wir „nach altem Präsidentenbrauch“ quittierte. In Form eines Tessiner Weinkrügchen erhielt schliesslich noch jeder Teilnehmer ein, von der Zerbrechlichkeit abgesehen, bleibendes Andenken an die an den Ufern des Luganersees verbrachten schönen Stunden.

Von frühern Anlässen her sind die Ehemaligen verwöhnt. Für den Sonntagabend, für den der Kursaal als Versammlungsort bestimmt war, erwartete wohl Jeder einen lustigen Abend mit eigenen Produktionen unserer Tessiner Kollegen. Schwer war daher die Enttäuschung, als statt dessen nur die üblichen, nicht gerade geistreichen Nummern des Kursaal-Programms dargeboten wurden. Ueber diesen Abend, an dem nicht einmal der Pariser Kollege beim Roulette-Spiel während der Programm-Pause auf seine Rechnung kam, brauchen wir daher hier keine Worte mehr zu

verlieren. Jedenfalls hatten Jene den bessern Teil gewählt, die der programmgemässen Zusammenkunft im Kursaal einen gemütlichen Hock „en petit comité“ in einem der zahlreichen Ristoranti der Stadt oder, noch unter dem Eindruck des am Nachmittag Genossenen stehend, Nachfahrten mit Motorboot nach Cavallino oder Caprino vorgezogen hatten. Einer davon wollte offenbar für seine bevorstehende Australien-Reise Mut schöpfen.

Den Abschluss der Tagung bildeten am Montag einige technische Exkursionen und Besichtigungen. Für Alle, die sich dem Gewalthaufen anschlossen, der die Arbeiten an der Ceneri-Linie besichtigte, bedeutete wohl dieser Tag den Höhepunkt des ganzen Festes. Da der Berichterstatter, in Unkenntnis der Dinge, die sich dort abwickeln würden, sich der kleineren Gruppe der sparsamen Leute anschloss, die ohne Zuschlagsbillet II. Klasse heimreisen wollte und sich daher mit der Besichtigung der Linoleumfabrik in Giubiasco begnügte, sieht er sich genötigt, zur Vollendung seines Berichtes die sehr ausführlichen Tagebuch-Notizen eines (hochstehenden) Kollegen zu benützen.

Frohgemut fuhr die Schar im prächtigen Sonnenschein um halb 8 Uhr von Lugano bis Rivera-Bironico im regulären Zug, von da unter der offiziellen Führung von Ingenieur *Forni*, leitender Ingenieur der Bauten, der inoffiziellen von Kreisdirektor *Schrafl*, mit Materialzug durch den Ceneritunnel nach der Nordrampe. Es lag Stimmung in der Luft. War es die schöne Aussicht auf den Piano di Magadino, Locarno und den Langensee, der Kastanienwald, die Erinnerung an die Grenzbesetzung, oder liess der Anblick von Gudo mit den bekannten Nostrano-Pflanzungen ahnen, was uns noch erwarten mochte? Die schönen Brückenbauten (nach einem um die S.B.B. Besorgten sogar zu schön) taten es einem auch an. Die Bauleitung hatte allen Teilnehmern eine hübsche Zusammenstellung der steinernen Brückenbauten der Gotthardlinie in die Hand

er sein Ziel zu erreichen sucht. Hierin wissen wir uns einig mit unsern unvoreingenommenen schweizerischen Kollegen, insbesondere auch mit den Welschen, deren Organ, das „Bulletin technique de la Suisse romande“, in seiner Nr. 22 (vom 29. Oktober d. J.) in prägnanter Weise uns unterstützt hat. Unsern Dank für die dringend nötige solidarische Mitwirkung in der Aufklärung der mit dem Schlagwort des „Freien Rhein“ irreführenden öffentlichen Meinung!

Damit kommen wir zum Schluss.

Um eine neue Idee, wie die einer schweizerischen, im heutigen Sinne schiffbaren Verbindung zum Meere, populär zu machen, ist eine gewisse poetische Freiheit in der Anpreisung ihrer Vorteile zweckmässig. Wenn es aber an die Verwirklichung geht, dann hat streng sachliche Prüfung des Erstrebenswerten und des Erreichbaren Platz zu greifen. Für die anfängliche Propagierung der Rheinschiffahrts-Idee hat Gelpke sehr wirkungsvoll gearbeitet; heute aber scheint uns die Zeit für rhetorisches Feuerwerk vorbei zu sein; das kann heute nicht mehr dienen, zerfliesst bei näherer Betrachtung im besten Falle wie Schall und Rauch, wenn es nicht geradezu schadet. „Wir sind — um mit einem hervorragenden schweizerischen Magistraten zu sprechen — bei diesen Bestrebungen abhängig von andern Staaten und diese ihrerseits sind von uns abhängig. Es bedarf also des guten Willens und der Mitwirkung aller beteiligten Staaten.“¹⁾ Und Herr C. A. Jolles, holländischer Delegierter in der Zentralkommission, hat im Juli 1918 in Basel²⁾ sehr richtig gesagt, man lerne bei dem gemeinsamen Zusammenarbeiten in Sachen der Rheinschiffahrt, dass man auch nachgeben müsse, und er empfahl der Schweiz, dass sie bei der Behandlung der Rheinschiffahrtsakte Entgegenkommen zeige, sich mit andern Parteien verständige und nicht einfach darauf bestehe, ihre Wünsche durchzusetzen. C. J.

Miscellanea.

Ausfuhr elektrischer Energie. Zu dem auf Seite 239 letzten Bandes (21. Mai 1921) veröffentlichten Gesuch von Ingenieur A. Boucher betreffend Ausfuhr elektrischer Energie nach Frankreich³⁾ aus neu zu erstellenden Anlagen hat der Bundesrat, nachdem die Angelegenheit der „Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie“ zur Begutachtung vorgelegt worden war, in seiner Sitzung vom 8. November folgenden Beschluss gefasst:

¹⁾ Am 1. Schweizer. Schiffahrtstag in Bern, Bd. LXIII, S. 367 (20. Juni 1914).

²⁾ Vergl. Band LXXII, Seite 36, oben links (27. Juli 1918).

³⁾ Vergl. auch die Ausführungen auf S. 303 letzten Bandes (25. Juni 1921).

gedrückt, die lange Erklärungen sparte und individuelle Studien erleichterte. Lebhaftes Interesse erweckten die verschiedenen Lehrgerüste (bei einer Brücke wurden hierzu Hetzträger verwendet), sowie die verschiedenen Anordnungen, die zur ungestörten Aufrechterhaltung des Betriebes während des Baues getroffen werden müssen. Zwei Tunnel (wovon einer auf der Südseite des Ceneri) sind auf Doppelspur erweitert, während bei den andern Paralleltunnel für das zweite Geleise vorgesehen sind. Die Exkursion konnte allen, die darüber etwa noch nicht orientiert waren, einen Begriff davon geben, welche riesige Arbeiten die Elektrifizierung einer Hauptbahn neben den eigentlichen Elektrifizierungsarbeiten erfordert. Schade, dass so viele, die in dieser Richtung in Ratsaal und Presse ihre Ungeduld nicht beherrschen können, dies nicht alles sehen!

In munterem Gespräch, bald ernst, wenn die Kollegen der S. B. B. in liebenswürdiger und zwangloser Weise kurze Erklärungen geben, bald heiter, wenn die in der Luft schwebende Stimmung überwiegt, gehts allmählich bergab, Giubiasco zu. Plötzlich — um eine Kurve herum — die vorausgeahnte Ueberraschung! „Grotto Politecnico, fermata obbligatoria per i G. E. P.“ lautet ein Plakat an



Abb. 1. Der „Grotto Politecnico“ an der Ceneri-Linie.

Herrn Ingenieur A. Boucher in Prilly bei Lausanne wird zu Händen einer zu gründenden schweizerischen Aktiengesellschaft die Bewilligung erteilt, aus den zu erstellenden Kraftwerken an der Dixence, der oberen Borgne und der Dranse, welche Kraftwerke auf eine grösste Leistung von 150 000 Kilowatt ausgebaut und 50 000 Kilowatt 24stündig leisten werden, die nachstehend genannten Energiequoten auszuführen:

A. *Sommerhalbjahr* (1. April bis 30. September): Höchstens drei Fünftel der 24stündig verfügbaren Energie, d. h. 30 000 Kilowatt 24stündig oder 720 000 Kilowattstunden täglich, wobei die Höchstleistung 90 000 Kilowatt niemals überschreiten darf.

B. *Winterhalbjahr* (1. Oktober bis 31. März): Höchstens zwei Fünftel der 24stündig verfügbaren Energie, d. h. 20 000 Kilowatt 24stündig oder 480 000 Kilowattstunden täglich, wobei die Höchstleistung 60 000 Kilowatt niemals überschreiten darf.

Dieses Verhältnis zwischen verfügbarer Energie und Energie-Ausfuhr ist auch während dem Ausbau der Anlagen zu wahren.

Diese Bewilligung wird unter den folgenden nähern Bedingungen erteilt:

1. Die neu zu bildende Aktiengesellschaft muss der Vorschrift des Art. 40 des eidg. Wasserrechtsgesetzes entsprechen. Der Bundesrat ist berechtigt, ein Verwaltungsratsmitglied zu wählen.

2. Das Kraftwerk Dixence muss spätestens in sechs Jahren, vom Datum dieses Beschlusses an gerechnet, voll ausgebaut sein auf die vom eidg. Departement des Innern vorgeschriebene Grösse.

3. *Deckung des Inlandbedarfes.* Herr Boucher, bezw. die zu gründende Gesellschaft, verpflichtet sich, das Verteilungsnetz mit andern schweizerischen Verteilungsnetzen zu verbinden, gemäss dem vorgelegten Plane. Für den Fall, dass sich die Interessenten über die Bedingungen nicht einigen können, entscheidet der Bundesrat. Die Preise für diejenige Energie, für welche im Inland ein Bedarf vorhanden ist, sind möglichst niedrig anzusetzen und dürfen die Auslagen für Verzinsung, Amortisation und Betrieb, sowie das übliche Mass des Gewinns nicht überschreiten. Der Bundesrat ist berechtigt, die Energiepreise den Umständen angemessen unter billiger Berücksichtigung der auf dem Energiemarkt herrschenden Verhältnisse festzusetzen und später abzuändern.

4. *Beginn der Ausfuhr.* Die Ausfuhr kann frühestens mit der Betriebseröffnung des Kraftwerkes an der Dixence beginnen.

5. *Dauer der Bewilligung.* Die Bewilligung wird auf die Dauer von zwanzig Jahren erteilt, vom Beginn der Betriebseröffnung der Kraftwerkes an der Dixence an gerechnet, spätestens aber vom

der Bahn. Wenige Schritte unterhalb der Linie winkt der bekannte Grotto dei Cacciatori, beflaggt und bekränzt (Abb. 1) Im Nu sind die „Ehemaligen“ vor dem reichen, unter einem Zelt vor dem Hause aufgestapelten Reichtum an Esswaren, Schinkenbrot, Früchte, Trauben usw. (Abb. 2) und der flotten Batterie weisser und roter Nostrano-Flaschen versammelt, werfen einen Blick in die Augen reizender Tessinerinnen (Abb. 3) und — gehen an die Arbeit (Ein Gemütsathlet griff dabei zum Bier!). In der schönen Tessiner-sonne, bei frohem Reden und Lachen der Freunde waren es nicht mehr „materielle“ Genüsse. Das Herz genoss! Herzlicher Dank den Unternehmern Hatt-

Haller, Antognini & Noli und Bianchi & Antoniotti, die uns begleiteten, und uns da empfingen und bewirteten. Sie haben es gut gemacht.

Der erste Durst ist gestillt; da räumt mit einer Geste der frohmütige Festpräsident, Ingenieur A. C. Bonzanigo, den Platz unter dem Zelt, winkt der bestellten Musik: „adesso si balla!“ Da gings los. Dann ein heiterer Einfall! Bonzanigo fordert die Professoren auf, sich vorzustellen. Fünfe treten an. Kaum stehen sie da, tänzeln muntere Mädchen heran und drehen die Würdevollen in fröhlichem Kreise herum. Einer soll aus Ueberraschung die

1. November 1925 an. Die Bewilligung wird um weitere zehn Jahre verlängert werden, sofern die Energie im Inland nach Ablauf der zwanzig Jahre keine angemessene Verwendung findet. Das Gesuch um Erneuerung muss spätestens ein Jahr vor Ablauf der zwanzigjährigen Bewilligung gestellt werden.

6. *Kontrolle der Ausfuhr.* Die Messeinrichtungen sind so anzulegen, dass an jeder Grenzübergangsstelle sowohl die Zahl der Kilowatt als der Kilowattstunden einwandfrei festgestellt werden kann. Die nähern Vorschriften über das Messverfahren und die Berichterstattung über die ausgeführte Energie werden vorbehalten. — Grenzstationen sind bei Chancy, Vallorbe, bezw. bei Les Verrières und bei Les Bois.

7. *Preis der auszuführenden Energie und Stromlieferungsverträge.* Der Bundesrat setzt die Energiepreise den Umständen angemessen fest, unter billiger Berücksichtigung der auf dem Energiemarkt herrschenden Verhältnisse. Er ist berechtigt, die Preise später abzuändern. Alle Stromlieferungsverträge sind im Original oder in beglaubigter Abschrift dem Departement des Innern einzureichen und müssen von diesem genehmigt sein.

8. *Anstellung schweizerischer Arbeitskräfte.* Für Bauausführung und Betrieb sind soweit als möglich schweizerische Arbeitskräfte heranzuziehen.

9. *Verwendung schweizerischer Erzeugnisse.* Für den Bau der Werke und der Uebertragungsleitungen auf schweizerischem Gebiet ist soweit als möglich Material schweizerischer Herkunft und Fabrikation zu verwenden. Eine Ausnahme hiervon ist indessen nach Einholung der Zustimmung des Departements des Innern zulässig, wenn diesem vor der Bestellung im Ausland der Nachweis erbracht wird, dass bei der Vergebung im Inland für die Unternehmung eine unbillige Belastung entstünde.

10. Die *künftige Gesetzgebung* bleibt vorbehalten.

11. *Auskunftspflicht.* Der Ausfuhrberechtigte ist verpflichtet, den mit der Aufsicht betrauten Bundesbehörden jede Auskunft zu geben und allen Anordnungen nachzukommen, die zur Kontrolle der richtigen Ausführung dieser Bewilligung von den Behörden als notwendig erachtet wird.

12. Diese Bewilligung ist *nicht übertragbar.*

13. Wenn die Bestimmungen dieser Bewilligung trotz vorausgegangener Mahnung nicht eingehalten werden, so kann der Bundesrat die Dauer der Bewilligung abkürzen oder die zur Ausfuhr bewilligte Energiemenge herabsetzen oder endlich die Bewilligung ganz als dahingefallen erklären.

Welttelegraphen-Denkmal in Bern. Mit Bezug auf unsere Mitteilung auf Seite 241 vorletzter Nummer werden wir ersucht, von nachfolgender, am 1. November d. J. einstimmig beschlossener Resolution der G.A.B., deren Mitglieder wie bekannt auch dem S.I.A. angehören, Kenntnis zu geben. Unsere dortige Mitteilung wegen der Beteiligung des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins sei insofern unzutreffend, als der Verein an der erwähnten Eingabe nicht beteiligt sei, entgegen der Darstellung der Tagespresse, auf die wir uns verlassen hatten; er habe lediglich den Wunsch (Ziff. 3 nachfolgender Aeusserung) um Veröffentlichung des abgeänderten Entwurfes samt modifizierter Situation unterstützt, und wir schliessen uns diesem Wunsche ebenfalls an.

Resolution. „Die Mitgliederversammlung der G.A.B., nach Einsichtnahme der Ausführungszeichnungen und photographischen Ansichten des Denkmals, sowie nach längerer und einlässlicher Beratung und in Erwägung

- dass das Denkmal des Bildhauers Romagnoli infolge seiner Dimensionen, Durchbildung und internationalen Bedeutung eine axiale Aufstellung inmitten eines grossen, freien und zentral gelegenen Platzes verlangt,
- dass nach gründlichen Erhebungen in der Stadt Bern kein Standort zu finden ist, der diese Eigenschaften in gleichem Masse aufweist, wie der Helvetiaplatz,
- dass der von der „ästhetischen Kommission“ ausgearbeitete und von Behörden und Romagnoli genehmigte Abänderungsvorschlag geeignet ist, Bedenken künstlerischer und verkehrstechnischer Natur zu entkräften,

beschliesst:

1. Die G. A. B. lehnt die Beteiligung an der Protestaktion gegen die Aufstellung des Welttelegraphendenkmals auf dem Helvetiaplatz ab.

2. Sie stimmt in Unterstützung der vom Gemeinderat eingesetzten „ästhetischen Kommission“ der Wahl des Standortes auf dem Helvetiaplatz grundsätzlich zu und vertritt die Auffassung, dass es möglich ist, durch eine geeignete architektonische Behandlung der Umgebung des Standortes eine vom künstlerischen Standpunkte aus befriedigende Lösung zu finden.

3. Sie richtet an die zuständigen Behörden die Einladung, zur Aufklärung und Beruhigung der Bevölkerung das bildliche Aktenmaterial an geeignetem Ort öffentlich auszustellen.

Für die Gesellschaft

selbständig praktizierender Architekten Berns:

Der Obmann: *E. Salchli*, Arch. Der Sekretär: *Dr. E. Steinmann*.“

Brissago im Munde vergessen haben — um „Distanz“ zu wahren, munkelte das Volk; es ist aber nicht wahr, bei der zweiten Runde machte er es schon anders. Das Poly muss ausgezeichnete Professoren haben, entschied der Festpräsident mit dem Bemerkten, dass Weisheit und Tanzen in umgekehrtem Verhältnis stehen. Dass übrigens dieser Professoren-Tanz sehr interessante Momente zeigte, beweist unsere Abbildung 4 mit den zahlreichen Zuschauern, die dessen verschiedene Phasen mit so sichtlichem Vergnügen verfolgten¹⁾

Nach einem fröhlichen Intermezzo (una vecchia conoscenza), getanzt und gemiimt von Kollege Ingenieur Emma, kommen die gastgebenden Unternehmer dran, die zu einem Tanz unter Direktion Schrafl kommandiert sind usw. Doch allzuviel Zeit hat man nicht. Bald, viel zu früh für Alle, wird zum Aufbruch nach Giubiasco gemahnt, wo noch die Linoleumfabrik besichtigt werden soll. Ohne noch einen vorherigen Halt in einer dunkelschattigen Laube geschieht dies allerdings nicht.

Infolge der vorgerückten Zeit konnte es sich hier nur um die Gewinnung eines kurzen orientierenden Ueberblickes über die

¹⁾ Die Photographie zu Abb. 1 wurde uns von Ing. Th. Liechti in Bern, jene zu den Abb. 2 bis 4 von der Firma Hatt-Haller überlassen. Den zahlreichen Kollegen, die uns Photographier zusandten, drücken wir unsern besten Dank aus. Red.

Der Festpräsident A. C. Bonzanigo und sein Sekretär Luigi Rusca



Abb. 2. Im Reiche der Pomona beim Grotto Politecnico.

Entstehungsweise unserer schönen Bodenteppiche handeln. In dieser Hinsicht wenigstens hatte es die erwähnte „Gruppe der sparsamen Leute“ doch besser, die, allerdings nicht ohne beim Vorüberfahren einen wehmütigen Blick auf den Grotto Politecnico zu werfen, direkt nach Giubiasco fuhr. In fast zweistündigem Gang durch die Fabrik, unter der lebenswürdigen Führung des Geschäftsführers Herrn Pamini und des Fabrikationsleiters, unseres italienischen Kollegen Ingenieur Guarneri, hatte sie Gelegenheit, die Fabrikation sowohl des gewöhnlichen bedruck-

ten Linoleums, als auch des Granit- und des Inlaid-Linoleums in all ihren Phasen eingehend zu verfolgen, vom Kochen des Leinöls bis zum Verpacken des fertigen Teppichs. Dass dabei fünf Mann — denn soviel zählte die erwähnte Gruppe — mit zwei Führern mehr sehen und erfahren können, als es bei üblichen Massenbesichtigungen der Fall ist, ergibt sich von selbst. Den beiden genannten Herren gebührt unser innigster Dank, dass sie sich um eine so kleine Gruppe in so entgegenkommender Weise bemüht haben. Um ein gutes Stück „allgemeine Bildung“ reicher trat unsere Gruppe die Heimreise an, und zwar, sehr standesgemäss, mit dem Automobil, das ihr die Fabrikleitung zur Fahrt bis Bellinzona in lebenswürdiger Weise zur Verfügung stellte. Allerdings war's mit ihrem „Sparen“ nicht weit her, denn sie war, wie aus dem Vorgehenden

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Ueber die Lahmlegung der Rheinschiffahrt durch die bis zum 3. November d. J. dauernde aussergewöhnliche Wasserknappheit bis nach Ruhrort hinunter berichteten in eindrucksvoller Weise die „Basler Nachr.“ vom 5. November (Beilage zu Nr. 473) unter der Ueberschrift „Die Katastrophe der Rheinschiffahrt“, worauf wir hiermit hinweisen.

Dass zum Ernstesten, das wir über die Rheinschiffahrt in vorliegender Nummer zu sagen hatten, der Scherz nicht fehle, zu den amerikanischen Riesenverhältnissen eine Miniatur-Schiffahrtsepisode sich geselle, dazu verhilft uns das gleiche Blatt vom 20. November (Beilage zu Nr. 495), dem wir folgendes entnehmen:

Die Hochwasserwelle vom 3/4. d. M. wurde dazu benutzt, um die beiden auf der Augster Werft fertiggestellten ersten schweizerischen 600 t-Rheinkähne leer nach Strassburg zu bugsieren, um sie dort verwenden zu können. Das Kühne dabei ist, dass man als Bugsierdampfer die beiden Motorboote „Rudolf Gelpke“ und „Pfupferli“, einen offenen Motor-Weidling benutzte; trotz stürmischem Wind gelang das Wagnis ohne Unfall. Was aber der Sache einen tragikomischen Akzent verlieh, war, dass die beiden Motorboote die Heimfahrt bergwärts durch den alten Rhone-Rhein-Kanal wählten, wie die „Basler Nachr.“ erklären: „um Brennstoff zu sparen, denn bei dem geringen Wasserwiderstand im Kanal konnte das eine Motorboot das andere ins Schlepptau nehmen.“ Man denke: „Rudolf Gelpke“ durch rund 50 Schleusenkammern! Was mag sich „Pfupferli“ gedacht haben zu solcher Grundsatzlosigkeit des Meisters?

Eine Technische Hochschule in Bandoeng auf Java wurde, wie das „Z. d. B.“ der Zeitschrift „Der Ing nieur“ entnimmt, im Juli 1920 mit 28 Schülern, drei ordentlichen und einigen ausserordentlichen Lehrern eröffnet. Lehrgegenstände sind im wesentlichen die Hoch-, Wege- und Wasserbaukunde mit ihren Hilfsfächern. Die nach einjährigem Bestehen bereits 50 Schüler zählende Anstalt soll im Jahre 1924 von den als Stifter wirkenden Körper chaften an die niederländische Regierung übergehen.

Simplon-Tunnel II. Nach dem Monats-Ausweis für Oktober 1921 sind im Laufe des Monats die Ausräumungsarbeiten im Tunnel vollständig beendet worden, sodass bereits am 24. Oktober 1921 mit dem Legen des Oberbaues begonnen werden konnte.

Schweizer Mustermesse 1922. Die sechste Schweizer Mustermesse in Basel wird vom 22. April bis 2. Mai 1922 stattfinden. Der Anmeldetermin für die Teilnahme an der Messe läuft am 31. Dezember 1921 ab.

Konkurrenzen.

Wehrmänner-Denkmal im Kanton Zürich (Band LXXVIII' Seite 38, 224 und 232). Das Preisgericht hat bei 95 eingereichten Entwürfen für die in enger Wahl verbleibenden Projekte folgende Rangordnung aufgestellt:

I. Rang: Entwurf mit dem Motto „Opfer“;

II. Rang: Entwurf mit dem Motto „In der Blüte der Jugend“. Da die beiden im ersten und zweiten Rang stehenden Entwürfe auf Grund der Nachprüfung nicht zu der festgesetzten Kostensumme ausgeführt werden könnten, wurden sie wohl in der Rangordnung belassen, aber nicht prämiert. Als Verfasser für diese Projekte meldeten sich:

Motto „Opfer“: Architekt *Otto Zollinger* von Zürich.

Motto „In der Blüte der Jugend“: Bildhauer *Otto Kappeler* in Zürich.

III. Rang ex aequo; Preise zu je 900 Fr. die Entwürfe:

„Totentanz“; Bildhauer *E. Zimmermann* in Zollikon, unter Mitarbeit von Architekt *M. Schucan*;

„Altar“; Bildhauer *J. Schwyzer*, mit Geometer *L. Schwyzer*, in Zürich;

„Relief“; Bildhauer *Alphons Magg*, mit *Emil Schäfer*, Architekt, Zürich;

„Schlichtes Ehrengrab“; Bildhauer *Karl Fischer*, Herrliberg, mit Architekt *W. Kienzle*, Zürich;

„Natur und Kunst“; Architekt *Otto Honegger*, Zürich.

IV. Rang ex aequo; Preise zu je 750 Fr. die Entwürfe:

„Si vis pacem, para pacem“; Bildhauer *Franz Fischer*, Oerlikon;

„Wahrzeichen“ II; Architekt *L. Völki*, Winterthur, mit Architekt *Stadelmann*.

Das Preisgericht hat an dem im ersten Range stehenden Entwurf Modifikationen angebracht, die die Verwirklichung des künstlerisch hervorragenden Entwurfes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel ermöglichen, und ihn demzufolge einstimmig zur Ausführung empfohlen.

Die Entwürfe sind bis zum 4. Dezember im Erdgeschoss der Kaserne (Säle 36 bis 38, links vom Haupteingang) ausgestellt, wo sie täglich zwischen 10 und 12 sowie 13 bis 16 Uhr besichtigt werden können.

Entwürfe zu Telephonmasten (Band LXXVIII, Seite 62). Am Wettbewerb der Zentralkommission der Gewerbemuseen Zürich



Abb. 4. Zuschauer beim Professorentanz.

und dem Folgenden ergeht, tatsächlich die einzige, deren Teilnehmer ihr Mittagessen aus der eigenen Tasche zahlen mussten.

Der Exkursionsgruppe ins Centovalli zur Besichtigung der Arbeiten an der im Bau befindlichen Schmalspurbahn Locarno-Camedo-Domodossola hatten sich nur 15 Personen angeschlossen, dafür aber, im wahren Sinne des Wortes, die „crème de la Société“; war doch, wie wir hören, das Generalsekretariat in corpore in dieser Gruppe anwesend. In Pontebrolla erwartete sie ein Zug der Baubahn, der sie durch das idyllisch-romantische Tälchen mit seinem im tiefen Einschnitt sich schlängelnden grünen Fluss und durch, über und unter einer den „hundert Seitentälchen“ entsprechenden Anzahl Kunstbauten führte. Da die „Bauzeitung“ zwei derselben ihren Lesern auf Neujahr präsentieren wird, wollen wir hierüber nichts



Abb. 5. Die reizenden Tessinerinnen.

weiteres verraten. Die Leitung der Gruppe hatte Ingenieur *Alessandro Balli*, der Bauleiter der schweizerischen Strecke der Bahn, übernommen. Bei ihrer Rückkehr fand die Gruppe in Locarno ein in liebenswürdiger Weise von der Bauleitung bestelltes Diner vor, dem sie natürlich ohne weiteres gebührend Ehre machte.

Vor der Abfahrt des Zuges reichte in Bellinzona sowohl für Ceneri-, als auch für die etwas später eintreffende Centovalligruppe die Zeit für einen Abschied-Schoppen noch aus. Von der

Ceneri-Gruppe wird uns berichtet, die Stimmung habe dort einen derartig hohen Grad erreicht, dass ein sonst charakterfester Splügenfreund, aus Begeisterung für den Tessin, auf den Greina-Tunnel anstieß! (Prosit Gusti! *Der Setzer*.)

Dann geht's wieder nach Norden, unter Dank und Winken an die Tessiner Kollegen, unter Dank an Alle, die dazu beigetragen haben, den „Ehemaligen“ während den drei im Tessin verlebten Tagen so schöne Stunden zu bereiten.

G. Z.