

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 24

Artikel: Zur Lösung der Rheinfrage
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38104>

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: 14.03.2025

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

Der Vollständigkeit halber seien die weiteren Mittel zur Bekämpfung der Erdschlussstörungen hier noch kurz erwähnt.

Der Hörnerableiter kann die Ueberspannungen des Erdschlusses begrenzen, nicht aber unterdrücken. Dies aber auch nur, wenn er in genügender Zahl aufgestellt ist. Die Zahl der notwendigen Hörner fällt ziemlich gross aus, namentlich bei Ableiterwiderständen aus Wasser. In Anbetracht des grossen Raumbedarfes sowie der teuren Metallwiderstände in Oel und der geringen Schutzwirkung wird der Hörnerableiter zurücktreten müssen.

Die andern bekannten Funkenableiter sind bereits ihrer grossen Nachteile wegen als Ueberspannungsschutz ausgeschieden.

Der *Nicholson-Lichtbogenlöscher* und der *Erdungsschalter* beruhen darauf, die kranke Phase an Erde zu legen und bringen so den Erdschlusslichtbogen zum Verlöschen. Sie sind wenig verbreitet, trotzdem diese Einrichtungen die gefürchteten Erdschlussüberspannungen unterdrücken.

Zur Lösung der Rheinfrage.

(Fortsetzung von Seite 278.)

In Nr. 22 (vom 3. Juni) haben wir durch Veröffentlichung der *Resolution* und des *Abkommens* vom 10. Mai d. J. im Originaltext, sowie in deren *Erläuterung* (samt Uebersichtsplan) und *Begründung* — und zwar durch die eigenen Worte des für die Anhänger des „Freien Rhein“ gewiss unanfechtbaren amtlichen Experten Dr. Ing. H. Bertschinger — das Wesentliche über die endgültige Lösung der Rheinfrage mitgeteilt. Wir hätten uns darauf beschränken können, wenn nicht in der Frage des Rückstaus bis Birsfelden, bezw. der von der Schweiz hierfür festzusetzenden Konzessionsbedingungen die Öffentlichkeit weiterhin falsch unterrichtet und aufgeregt würde, wodurch das im Interesse der Rheinschiffahrt glücklich Erreichte wieder gefährdet werden kann. Sodann sind wir es sowohl dem Ansehen der „Schweizer Bauzeitung“ wie auch ihren Lesern schuldig, unser bisheriges Verhalten durch verschiedene Belege zu rechtfertigen, nachdem die Zurückhaltung nicht mehr nötig ist, die mit Rücksicht auf die Wahrung der schweizerischen Interessen in den Verhandlungen der Zentralkommission bis nach dem Zeitpunkt der entscheidenden Beschlüsse geboten erschien. Wir werden uns dazu nach Möglichkeit amtlicher Akten sowie unangefochtener baslerischer Aeusserungen bedienen (in denen wir Wesentliches hervorheben).

*

Der Rückstau des Kemsber Werkes bis Birsfelden gibt viel zu reden; auch in der Rheinfrage-Debatte im Basler Grossen Rat am 11. Mai d. J. kam er ausgiebig zur Sprache.¹⁾ Wir zitieren als sachlich richtig aus dem Grossrats-Votum des Kollegen Ing. J. Rapp folgende wichtige Feststellungen (lt. „Nat.-Ztg.“):

„Man hat sich darauf versteift, eine richtige Schiffahrt sei nur auf dem Freien Rhein möglich. Nationalrat Gelpke, der verdiente Vorkämpfer unserer Rheinschiffahrt, hat den Rhein in zwei Teile zerlegt: Oberrhein zur Kraftgewinnung und unterer Lauf zur Schiffahrt. 1917 ist im Ratschlage vom Rheinhafen wiederholt von einem *Kleinhüninger Stauwerk* die Rede, um den Hafen günstig zu gestalten. Ein Wehr weiter unten kann deshalb wohl politisch, aber nicht technisch angefochten werden. Das Längenprofil des Rheines lässt sich nicht an die politischen Grenzen binden; die Trennung liegt nicht bei Basel, sondern unterhalb Istein. Der Gewinn von 80 000 PS ist auch nicht gleichgültig, ebensowenig die Teilnahme an den Kosten. Der Ratschlag ist gewiss auch französischen Ingenieuren bekannt. Beim *Kleinhüninger Werk* hätte bei einem Stau von 4 m zur Gewinnung von 20 000 PS die Erhöhung des Wasserspiegels an der Mittlern Rheinbrücke bei Niederwasser 1,80 m, bei Mittelwasser 90 cm, bei 3 m Hochwasser noch 25 cm betragen. Damals wurde das als Vorteil gepriesen. Heute soll an

¹⁾ Ausführliche Berichterstattung siehe „Basler Nachr.“ Nr. 200 u. 201 (12. Mai) und „National-Ztg.“ Nr. 219 u. 220 (11./12. Mai d. J.).

der Mittlern Rheinbrücke die *Stauung nur noch 85 cm* bei Niederwasser betragen, bei Mittelwasser etwa 25 cm, bei Hochwasser *verschwindet überhaupt jegliche Differenz*. Hätten wir protestiert, so hätten wir gar nichts, auch kein Hüniger Werk, zu dem wir dann keine französische Konzession erhielten, bei den 600 m französischen Ufer.“ . . .

Die Belege für diese Feststellungen von Ing. Rapp finden sich in den „Ratschlägen“ des Basler Regierungsrates Nr. 1617 (7. August 1907), Nr. 1691 (25. Februar 1909) und hauptsächlich Nr. 2081 (12. April 1917). Unsere Leser finden auszugsweise Berichte darüber in Band L (14. Dez. 1907) zur Wasserkraftanlage Augst-Wyhlen, mit einem Längenprofil auch der projektierten Stauanlage Kleinhüningen (Seite 307), ferner in Bd. LXX (20. Oktober 1917) über den Rheinhafen Kleinhüningen, wo in Abb. 5 (S. 189) die ungefähre Lage des Stauwehres angedeutet ist. Aus den erwähnten Ratschlägen geht hervor, dass schon seit bald 30 Jahren die Wasserkraftgewinnung von Augst bis Kleinhüningen studiert wurde, dass der Reg.-Rat von Basel u. a. 1910 R. Gelpke mit bezügl. Studien betraute, dass er insbesondere am 27. Juli 1914 Ing. O. Bosshardt mit der „Anfertigung von definitiven Projekten für den Bau einer *Hafenanlage Kleinhüningen* auf Grund vorhandener Projekte und *in Verbindung mit einer Stauanlage und einem Kraftwerk unterhalb der Stadt Basel*“ beauftragte. Im Frühjahr 1915 legte Bosshardt sein generelles Projekt vor und in seinem technischen Bericht vom März 1917 (Beilage zum Ratschlag Nr. 2081) konnte er erklären:

„In den weitem Studien, die seit der Anfertigung des generellen Projektes für ein Kraftwerk bei Kleinhüningen („Stauprojekt“) gemacht worden sind, ist die Anordnung des Kraftwerks nach dem Vorbilde von Augst beibehalten worden, weil sie die gedrängteste Kombination mit einer Hafenanlage ermöglicht. . . . Das mittlere Nutzgefälle beträgt dabei 4 m. Die Wirkungen des Rheinstaus auf die Brückendurchfahrten, den Kleinbasler Grundwasserspiegel, die Kanalisation, den Abfluss der Wiese etc. sind ermittelt und in den Plänen dargestellt worden. . . . Der erste Ausbau der Rhein-hafenanlage Basel-Kleinhüningen ist diesem Stauprojekt angepasst. Der obere Teil des Schutz- und Wendebassins, das Parallelbecken mit dem Verladequai kann auch nach der Aufstauung des Rheines unverändert beibehalten werden. Der Wenderaum, dessen Ufer im ersten Ausbau nur aus Kiesböschungen bestehen, erhält später eine etwas abgeänderte Form und in die Hafeneinfahrt wird das Turbinenhaus eingebaut. Ein ausgearbeitetes generelles Bauprogramm zeigt, dass der Bau der Stauanlage ohne erhebliche Behinderung der Schiffahrt in etwa vier Jahren durchgeführt werden kann.“ —

Auch Gelpke rechnete in seinem Gutachten vom 15. Februar 1917 mit der spätern Erstellung der Stauanlage und er erklärte, dass „in fahrtechnischer Hinsicht die Basler Stromkurve als eine *Etappe des kanalisierten Rheines* zu betrachten“ sei (Beilage zum Ratschlag Nr. 2081).

*

In chronologischer Reihenfolge ist hier noch zu verweisen auf die *Note vom 18. November 1920 des Bundesrates an Frankreich*, in der er seinen grundsätzlichen Standpunkt in der Rheinfrage zum Ausdruck brachte.¹⁾ Er stellte dabei selbstverständlich in erste Linie die freie Schiffahrt im natürlichen Bett des Rheines, gab aber die Möglichkeit zu, „sich Formen der Nutzbarmachung des Flusswassers vorzustellen, die die Interessen der freien und entwicklungsfähigen Schiffahrt weder beeinträchtigen noch verunmöglichen“, wenn auch die vom Bundesrat „bisher befragten Fachmänner *gegenwärtig* der Ansicht“ seien, diese Möglichkeit liege nicht vor. „Auf alle Fälle darf darüber kein Zweifel bestehen, dass, falls eine künstliche Schiffahrtstrasse ausgeführt werden sollte, die Schiffahrt, wie heute, so auch in Zukunft frei bleiben müsste von jeder Erhebung von Gebühren für die Durchfahrt der Schiffe und gegebenenfalls für die Schleusung. Der Bundesrat legt fernerhin Gewicht darauf, dass schon heute unzweideutig festgestellt werde, dass ein künstlicher Wasserweg, der anstelle des Rheinbettes treten sollte, auf alle Fälle der Kontrolle der Zentralkommission zu unterstellen wäre. . . Der Bundesrat wird gerne im Benehmen mit den Regierungen der andern

¹⁾ Vergl. Geschäftsbericht des Bundesrates für 1921, Seite 53.

beteiligten Staaten die Projekte prüfen, welche die französische Regierung auf Grund der Bestimmungen des Art. 358 des Versailler Vertrages der Rheinzentralmission unterbreiten sollte. Er geht von der Ansicht aus, dass die Zentralkommission die volle Freiheit besitze, diese Projekte zu prüfen und sich vor jeglichem Beginn der Ausführung über deren Zulässigkeit auszusprechen.“ . . .

Die französische Antwortnote bestätigte die Auffassung des Bundesrates. In der Folge hat die schweizer. Delegation, in die erst im Februar 1921 die Herren Calonder und Gelpke eingetreten waren, am französischen Kanalprojekte, wie den Lesern der „S. B. Z.“ bekannt, wertvolle Verbesserungen angestrebt und erreicht, worunter namentlich die Verminderung der Wassergeschwindigkeit im Kanal: „Frankreich ist von der Zentralkommission nahegelegt worden, zu prüfen, ob nicht eine Stauung des Rheins über die Schweizergrenze die Geschwindigkeit des Wassers im Kanal zu reduzieren und zugleich die Schifffahrtsverhältnisse oberhalb Kembs zu verbessern vermöchte“ (Bundesrätlicher Geschäftsbericht für 1921, Seite 57). Es ist demnach die Stauverlängerung nicht der Kraftausbeute wegen angestrebt, sondern *im Gegenteil im Interesse unserer Schifffahrt Frankreich auferlegt* worden!

*

Kehren wir zurück zur eingangs erwähnten Basler Grossrats-Debatte vom 11. Mai d. J. In der Beantwortung der bezüglichen Interpellation erklärte Herr Reg.-Rat Dr. R. Miescher über die Kraftgewinnung am Rhein unterhalb Basel u. a. wörtlich:

. . . „Das Kembserwerk war schon viel früher, etwa im Jahre 1910, von der alten Zentralkommission bereits genehmigt gewesen, ohne dass die Schweiz Einspruch erheben konnte. Die Ausführung unterblieb, weil von badischer Seite bessere Projekte vorlagen (das 14-stufige Kanalisierungsprojekt Kupferschmied. Red.) . . . Also die gleiche Tendenz, die heute auf französischer Seite vorhanden ist, die war auf deutscher Seite mindestens so stark vertreten, ohne dass wir mit irgendwelcher rechtlichen Stellung hier gegen diese Projekte Einspruch erheben konnten . . . Und trotzdem haben wir im Grossen Rat — ich habe die Vorlage vertreten (Ratschlag Nr. 2081. Red.) — eine Ausgabe von vielen Millionen Franken beschlossen für den Rheinhafen in Kleinhüningen. Ich habe damals ausgesprochen, dass wir die Verantwortung für diese Ausgabe nicht übernehmen dürften, wenn wir sicher gewesen wären, dass nur im freien Rhein Schifffahrt getrieben werden könnte. Wenn das unsere Ueberzeugung gewesen wäre, hätten wir mit dem Hafenaufbau noch zuwarten müssen.“ . . .

*

Aus diesen wenigen Sätzen geht vor allem hervor, dass man sich zuständigen Ortes in Bern wie in Basel schon lange klar war über die Tragweite der von Gelpke so laut verkündeten „Verbrieften Rechte“ der Schweiz am Freien Rhein. Es geht daraus aber auch hervor, dass man vom schifffahrtstechnischen Standpunkt aus dem *Aufstau zur Kraftgewinnung* keine grundsätzlichen Bedenken entgegenbrachte, endlich, dass man in Basel selbst die Rückwirkungen eines *viel höhern Staues* in Kauf zu nehmen gewillt war, Wirkungen, die hinsichtlich der notwendigen Kanalisations-Abänderungen schon im Einzelnen studiert und veranschlagt worden waren. Dass diese Rückwirkung auf die städtische Flusstrecke eines 4 m hohen Staues bei Kleinhüningen viel empfindlicher sein müssen, als wenn das Stauwehr etwa 4 km flussabwärts verschoben wird, geht aus der einfachen Ueberlegung hervor, dass im zweiten Fall die Stadtstrecke nicht mehr in die Mitte der Staukurvenlänge zu liegen kommt, sondern etwa ins obere Drittel, also in den nach oben flach auslaufenden Ast der Staukurve. Die „Stadt“ hat somit alles Interesse an der Abwärtsverlegung des Stauwehrs. Den dadurch verminderten Umbaukosten des Kanalisationsnetzes stehen allerdings Mehrkosten gegenüber wegen der entsprechend der Wehrstelle flussabwärts verlegten Ausmündung des Hauptkanales; doch sind das keine unlösbaren *technischen* Probleme, sondern finanzielle Fragen, die sich ausgleichen lassen.

Die Hauptvorteile der mit Hilfe der Stauverlängerung erzielten Vereinbarung hat schon Dr. Bertschinger genannt:

Ein klares *Mitspracherecht der Schweiz* als Konzessionsstaat und Mitinteressent an der Kraftgewinnung, die auf 70 cm/sek *verminderte Fliessgeschwindigkeit* im Kanal und die Aussicht auf *baldige Verwirklichung* einer leistungsfähigen Umgehung der Isteiner Schwelle. Auch Reg.-Rat Dr. Miescher äusserte „die Ueberzeugung, dass die Schifffahrt sich auch bei dieser Lösung entwickeln kann nach Bedarf“.

So lagen und liegen die Dinge mit dem „Freien Rhein“ in technischer und rechtlicher Beziehung. Eine ausgezeichnete, klare und überzeugende Darstellung bietet der Leitartikel *Zur Beurteilung des Rheinkompromisses* in den „Basler Nachrichten“ vom 21. Mai d. J. (I. Beilage zu Nr. 214). Wir können nicht umhin, dessen Schlussätze hier wiederzugeben, möchten aber unsern Lesern nachdrücklich empfehlen, jene Ausführungen vollinhaltlich zu lesen. Der gut unterrichtete Korrespondent sagt dort:

„Als Kern und Schlüssel der ganzen Angelegenheit hat sich bei dieser Betrachtung der Entschluss des Bundesrates erwiesen, auf Grund des Versailler Vertrages im Namen der Schweiz Vertreter in die Zentralkommission zu entsenden. Ist ihm dieser Entschluss zum Vorwurf zu machen? Hätte der Bundesrat die Einladung damit beantworten müssen, dass die Schweiz auf Grund des alten Rechtes verlange, der Rheingemeinschaft anzugehören, und nicht in eine Aenderung einwillige? Wir hätten diese Haltung nicht billigen können, so tief wir die Vereinbarung zwischen den übrigen Mächten, von jenem alten Rechte abzugehen, bedauern. Noch wichtiger als die Vermeidung des Kanals scheint uns die *Möglichkeit unserer Mitwirkung in der Rheingemeinschaft*; und diese hätte sich die Schweiz mindestens für so lange, bis der Kanal beschlossen gewesen wäre, durch eine solche Erklärung des Bundesrates versperrt.

Wenn man davon überzeugt ist, Frankreich habe uns vergewaltigen wollen, so muss man die Vergewaltigung nicht in dem Kompromissbeschluss suchen, sondern darin, dass es Frankreich gelungen ist, die Schweiz mit dem Köder der Beteiligung an der Zentralkommission ins Garn zu locken. Aber unseres Erachtens war das ein Angebot, das wir, wenn es unter andern Voraussetzungen nicht erreichbar war, nicht ablehnen durften. Deshalb mag man über die Methoden der Grossmachtpolitik denken, wie man will — und wir denken darüber gleich wie unsere Mitbürger, die sich damit nicht abfinden können —, man muss aber dem Bundesrate zustimmen, wenn er erkannte, dass er zum Zugreifen verpflichtet war. Die Hoffnung, dass sich die Bedingung des Versailler Vertrages als unerfüllbar erweisen werde, musste ihn in seinem Entschluss bestärken; dass sie sich nicht verwirklicht hat, belastet ihn nicht. Die Hoffnung, das Projekt wesentlich zu verbessern, hat nicht getrogen, wenn auch Streit über die Würdigung des Erreichten besteht.

Nun wird in der öffentlichen Diskussion zur Fortsetzung des Kampfes aufgerufen. *Die Alternative ist dabei*, wie gezeigt wurde, im Grunde nicht die, ob Räte und Volk auf irgend eine Art den Kompromiss zunichte machen sollen oder nicht; sondern es ist die, *ob wir uns aus der Rheingemeinschaft wieder zurückziehen sollen oder nicht*. Dürfen wir uns aber, ohne unserem internationalen Ansehen einen Schlag zuzufügen, zurückziehen, nachdem wir die Arbeiten der Gemeinschaft so nachdrücklich bestimmt haben? Und würden wir dadurch nicht das Erreichte erst recht aufs Spiel setzen? Diese Fragen stellen, heisst sie beantworten. Wollte man sich aber auf die Bekämpfung des Kompromiss-Beschlusses beschränken, so haben die vorstehenden Darlegungen gezeigt, dass von einer *rechtlichen* Anfechtung, die so lebhaft empfohlen wird, nur wenig erwartet werden kann. Dass aber die nachträgliche Erklärung der Schweiz, sie ziehe ihre Zustimmung zurück, nicht zu ihrem Vorteil gereichen kann, bedarf kaum eines Nachweises. Namentlich ist davon auch kein *moralischer* Erfolg zu erwarten, weil das Ausland nicht wird vergessen können, dass es uns das Recht, seine Pläne zu stören, eben erst durch die Aufnahme in die Rheingemeinschaft selber gewährt hat!“ —

*

Der Basler Regierungsrat hat nun eine „Technische Kommission“, bestehend aus den Kollegen Ing. E. Payot, Direktor des E.-W. Basel, und O. Bosshardt, dem Bearbeiter der frühern Basler Projektstudien, sowie Dr. jur. F. Lüssy

als Mitarbeiter für die rechtlichen Fragen, mit dem Studium der Stauwirkungen des neuen Kembser Projektes und der zu stellenden Konzessions-Bedingungen beauftragt. Die Zusammensetzung der Kommission dürfte Gewähr bieten für eine sachliche Erledigung der gestellten Aufgabe. Zu hoffen ist allerdings, dass, nachdem (endlich!) für jedermann klar geworden, was in der Rheinfrage Wirklichkeit ist und was blosser Schein war, dass nunmehr die Arbeit der ernsthaften Fachleute nicht weiterhin durch demagogische Agitation gestört werde, die zu so bedauerlicher Irreleitung der öffentlichen Meinung im „Schweizervolk“ geführt hat. Man hat in Basel wie in Bern allen Grund, der schweizerischen Delegation für das im Abkommen Erreichte dankbar zu sein und es nicht durch Ueberspannung der Konzessionsbedingungen wieder zu gefährden. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Reparatur einer submarinen Haupt-Wasserleitung unter Zuhilfenahme des Schneidbrenners. Die im Jahr 1916 erstellte Haupt-Wasserleitung zwischen New York und Brooklyn, die auf einer Länge von rund 3 km auf dem Meeresgrund liegt, wurde durch Baggerarbeiten beschädigt. Die an der betreffenden Stelle rund 15 m unter Wasserspiegel liegende Leitung besteht aus 3,6 m langen, gusseisernen Rohrstücken von 915 mm Durchmesser und 38 mm Wandstärke, mit kugelförmigen Muffenverbindungen, die mit Bleidichtung und Stiftschrauben versehen sind. Der innere Wasserdruck beträgt ungefähr 7 at. Ueber die Instandstellungs-Arbeiten, die der seinerzeitigen Erstellerin der Leitung, der Firma Merrit & Chapman, Derrick & Wrecking Co., übertragen wurden, gibt „Engineering“ vom 28. April 1922 folgende interessante Einzelheiten. Da Meisselarbeit zu langsam und unsicher gewesen wäre, Sprengmethoden andererseits die intakten Teile der unter einer 6 m starken Schlammschicht liegenden Leitung hätten gefährden können, entschloss man sich für die Anwendung von gas-elektrischen Unterwasser-Brennern (System Chapman-Kick), die die Firma in den letzten Jahren wesentlich verbessert hat. Dieser Brenner ist eine Kombination der Sauerstoff-Acetylen und der reinen elektrischen Brenner. Er besteht aus einer mit 60 Volt arbeitenden Kohlen-Elektrode, die ihrer Länge nach von mehreren Kanälen durchzogen ist, durch die ein Gas, dessen Zusammensetzung der Erfinder geheim hält, gedrückt wird. Die Haupt-Wärmeentwicklung fällt dem elektrischen Lichtbogen zu; er ist in eine vom „Schneid-Gas“ gebildeten Schutzatmosphäre eingehüllt, die, unter beträchtlich höherem Druck als die Wassersäule stehend, auch das Wegblasen des geschmolzenen Materials besorgt. Die Temperatur beträgt über 3300° C, die Kohle ist halbstündlich zu erneuern. Obwohl keine Belästigung durch Hitze und Gase zu spüren sei, stört doch die Lichtwirkung, und der Arbeiter hat von Zeit zu Zeit durch Signal den Strom abstellen zu lassen, um durch Hand-Abtasten den Fortschritt der Arbeit zu kontrollieren.

Mittels dieses Verfahrens wurden im ganzen rund 10 laufende Meter in 40 bis 90 mm starkem Gusseisen unter Wasser zerschnitten mit einem stündlichen Fortschritt von 100 bis 150 mm. Die gesamte Schneidarbeit nahm neun Tage in Anspruch. Das Einsetzen des neuen Leitungstückes mit Manchetten-Verbindung soll recht mühsam gewesen sein, da die anstossenden Teile gehoben und neu gestützt werden mussten. Od.

Deutscher Ausschuss für wirtschaftliches Bauen. Die vom „Deutschen Ausschuss für wirtschaftliches Bauen“ in Dresden für den 22. und 23. Juni 1922 nach Berlin einberufene öffentliche Tagung wird die nachstehenden Vorträge bringen: Regierungsbaurat Stegemann, Dresden „Die Bedeutung und Bewertung wirtschaftlicher Bauweisen in der Praxis“, „Die Versuchsiedlung der Landesiedlungsgesellschaft Sächs. Heim in Omschwitz bei Dresden (wirtschaftliche Ziegelbauweisen, Schlackenbauweisen, Zementbauweisen)“ und „Das Arbeitsergebnis des Deutschen Ausschusses zur Förderung der Lehmbauweise im Jahre 1921“; Regierungsbaumeister Knoblauch, Magdeburg „Erfahrungen mit Gussbauweisen“ und „Wirtschaftliche Dachausbildungen“; Architekt Galander, Dessau „Erfahrungen mit Zementbauweisen“; Professor Ganssen, Berlin „Ziegelsteine aus Oelschiefer und die Anhydritbauweise“ und „Ergebnis einer geologischen Bereisung von Lehmbauten“; Stadt-

baurat Fauth, Sorau „Decken- und Dachausbildungen der bauwirtschaftlichen Versuchsstelle Sorau N.-L.“ und „Zur Lösung des Lehmbauproblems. Die bisherigen Erfahrungen.“

Zum Segelflug-Wettbewerb in Gstaad vom 8. bis 15. März d. J., über den wir an Hand eines Berichtes von Ing. Gsell in letzter Nummer berichtet hatten, ist nach Mitteilung von Herrn cand.-ing. H. Schmid noch folgendes nachzutragen:

Gewinner des I. Preises (Wanderbecher der Sektion Mittelschweiz des Ae C.S.) war *Francis Chardon*, Bern, auf Doppeldecker-Hängegleiter (Abbildungen 2 und 3 auf Seite 292), mit einem längsten Flug von 360 m in 32 Sekunden. Zweiter wurde *Cuendet*, Thun, mit dem Rumpf-Eindecker des Gleit- und Segelflug-Vereins Thun (Abbildungen 1 und 3 in letzter Nummer), mit 250 m Fluglänge in 26 Sekunden.

Die Vereinigung deutscher Elektrizitätswerke hält am Donnerstag den 22. und Freitag den 23. Juni in Wiesbaden ihre diesjährige Hauptversammlung ab. An Vorträgen sind die folgenden vorgesehen: Prof. Dr. *Tiessen*: „Die Grundlagen für die Bildung von Wirtschafts- und Elektrizitätsbezirken in Deutschland“; Dr. *Münzinger* „Wärmespeicher von Dr. Ruths“ und *Matthias*, Vorstand der Studiengesellschaft für Höchstspannungsanlagen, „Ueber den jetzigen Stand der Hochspannungstechnik“. Ferner werden am 21. Juni Direktor Dr. *Passavant* und Direktor *Ceulon* über: „Die Elektrizität als Wärmequelle in Gewerbe und Landwirtschaft“ Berichte erstatten.

Die Sektion Ostschweiz des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes hält heute den 17. Juni um 20 Uhr 15 unter dem Vorsitz ihres Präsidenten, Ingenieur *Rob. Moor*, im Zunfthaus „zur Zimmerleuten“ in Zürich ihre V. Hauptversammlung ab. Anschliessend an die Versammlung wird Rechtsanwalt *Paul Balmer*, Zentralpräsident des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes, über den „Stand der Rhonefrage und die Ziele der Unterhandlungen mit Frankreich“ sprechen.

Erweiterung des Hafens von Ostende. Vor kurzem hat die belgische Regierung die Erstellung eines neuen Fischereihafens in Ostende beschlossen. Unabhängig davon befasst sich ferner gegenwärtig ein belgisch-amerikanisches Konsortium mit dem Plan für die Erstellung eines grossen Industriefhafens durch entsprechenden Umbau der Strecke Ostende-Plasschendael des von Ostende nach Brügge führenden Kanals.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die Eidgen. Technische Hochschule hat Herrn *Max Scherrer*, dipl. Maschineningenieur aus Neukirch-Egnach (Thurgau) [Dissertation: Vergleichende Untersuchungen an rotierenden Papierstoff-Pumpen] die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen.

Konkurrenzen.

Aufnahme schweizerischer Bürgerhäuser. Wir machen auch an dieser Stelle unsere Leser auf den vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein auf Grund des Reglementes der „Geiser-Stiftung“ unter den in der Schweiz niedergelassenen Architekten und Studierenden veranstalteten Wettbewerb zur Aufnahme schweizerischer Bürgerhäuser aufmerksam. Einlieferungstermin ist der 28. August 1922. Das Programm ist auf Seite 284 vorletzter Nummer im Wortlaut veröffentlicht.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilungen des Sekretariates.

Da infolge Abwesenheit eine Anzahl Nachnahmen für den Mitgliederbeitrag 1922 an den S. I. A. zurückgekommen sind, machen wir unsere Mitglieder darauf aufmerksam, dass das Befristnis von Fr. 20,25, bezw. 10,20 für die jüngeren Mitglieder, auf unser Postcheck-Conto Nr. VIII/5594 einbezahlt werden kann, wogegen wir als Quittung die Mitgliederkarte verabfolgen.

Die vom „Schweizer. Verband zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues“ für den Hochbau herausgegebenen Normalien (9 Blatt) über Fenster, Fenstereinfassungen, Läden, Türen und die bezüglichen Beschlüsse sind nunmehr im Sekretariat des S. I. A. zum Preise von 5 Fr. pro Satz netto (Blatt 1, 3 bis 9 à 50 Cts., Blatt 2 à 1 Fr.) erhältlich.

Zürich, den 9. Juni 1922.