

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 1 (1959-1960)
Heft: 1

Rubrik: Landschaft im Wandel = Actualités régionales

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

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

Private Publikationen:

Wanderkarte Thann-Guebwiller 1 : 50 000 des «Club Vosgien».

3. DEUTSCHER ANTEIL:

Landesvermessungsamt Baden-Württemberg in Stuttgart:

Es erschienen in den letzten zwei Jahren keine Uebearbeitungen in den Maßstäben 1 : 5 000, 1 : 25 000 und 1 : 100 000.

Institut für angewandte Geodäsie, Frankfurt/Main:

ICAO-Luftfahrtkarten (Aeronautical Chart), 1 : 500 000, Blatt N^o 46/6, Stuttgart, welches den Raum Besançon - Metz - Augsburg - Bad Ragaz einschliesst und in zwei Varianten, mit und ohne flugnavigatorische Eintragungen, erhältlich ist.

Thematische Karten:

Geologisch - Petrographische Uebersichtskarte des Süd - Schwarzwaldes, 1 : 50 000, von R. Metz und G. Rein. Das Blatt reicht von Grenzach bis Freiburg/Br. im N und bis Oberlauchringen im O; Schwarzweiss-Druck mit rotem Ueberdruck der Erz- und Mineralgänge. M. Schauenburg, Verlag, Lahr.

Grundwasserkarte der Bundesrepublik Deutschland, 1 : 1 000 000, hrg. von der Bundesanstalt für Landeskunde in Remagen; daneben besteht seit 1953 ein Blatt Freiburg/Br., 1 : 500 000, das allerdings auch nur die deutschen Gebiete kartiert. Die zunehmende Wichtigkeit des Grundwasserhaushaltes gerade im Bereiche der Rheinebene erhellt aus diesen Veröffentlichungen.

Vegetationskundliche Karte des Südschwarzwaldes, Blatt 1, 1 : 25 000, dem topographischen Blatt Nr. 8013, Freiburg/Br., entsprechend und von der Naturf. Gesellschaft in Freiburg/Br. herausgegeben.

Wuchsklimakarte, Südblatt, 1 : 200 000, hrg. von Prof. Ellenberg im Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, den Ausschnitt Basel-Rastatt-Bodensee-Aalen umfassend.

Reise- und Wanderkarten:

Wanderkarte des Schwarzwaldvereins, Blatt 16, Feldberg, 1 : 50 000, in neuer Auflage. Man beachte, dass alle drei Mittelgebirge um Basel durch Wanderkarten im gleichen Maßstabe erschlossen werden.

Deutsche Generalkarte, Blatt 24, 1 : 200 000 (Basel-Freiburg/Br.-Bodensee), hrg. von Mairs Geograph. Verlag und in erster Linie für den Motorfahrverkehr bestimmt.

Physikalische Kreiskarte RV 112, 1 : 200 000, hrg. vom Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart und den Raum Müllheim-Lörrach-Säckingen-Waldshut betreffend.

LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES

ZUSAMMENGESTELLT VON H. W. MUGGLI

NEUE WEGE DER TRINKWASSERBESCHAFFUNG FÜR DIE BASLER REGION

Gegenwärtig befindet sich vor den Toren der Stadt Basel in der Muttenzer Hard eine grosse Trinkwassergewinnungsanlage im Bau. Sie wird von der Hardwasser AG erstellt und dient zur zusätzlichen Deckung des Trinkwasserbedarfes der beiden Kantone Baselstadt und Baselland. Die Ausbeute soll mindestens 100'000 m³ pro Tag betragen, was dem heutigen mittleren Verbrauch der Stadt Basel entspricht. Die Gesamtkosten sind zu 18 Millionen Franken veranschlagt.

Bei dieser neuen Anlage wird das Trinkwasser als Grundwasser gewonnen. Da jedoch das natürlich vorkommende Grundwasser wenig ergiebig und sehr hart ist und die Uferfiltration wegen der Verschmutzungs-

gefahr in den basellandschaftlichen Häfen auf die Dauer nicht in Frage kommt, wird das Grundwasser in der Hard mit Rheinwasser angereichert. Dieses wird ca. 800 m unterhalb des Kraftwerkes Augst dem Fluss entnommen, in der Aufbereitungsanlage Steinhölzli schnellfiltriert und dann nach der Hard gepumpt. Etwa 400 m südlich der Rheinfelderstrasse wird das Filtrat in Gräben, welche sich über eine Distanz von 1,5 km erstrecken, zur Versickerung gebracht. Nördlich der Rheinfelderstrasse wird das infiltrierte Wasser, das sich nach einer Aufenthaltsdauer im Untergrund von 20 bis 50 Tagen in Trinkwasser verwandelt, in einer grösseren Anzahl von Filterrohrbrunnen gefasst und den Konsumenten als einwandfreies Trinkwasser zugeführt.

Die erste Betriebsphase, bei welcher ungereinigtes Rheinwasser zur Versickerung gebracht worden ist, hat gezeigt, dass das angewandte Verfahren in hervorragender Weise geeignet ist, in unserer trockenen Region zusätzliches Trinkwasser zu beschaffen. Das Wasser war stets geschmacks- und geruchsfrei, in bakteriologischer Hinsicht vorzüglich und von ausgeglichener Temperatur. Die künstliche Infiltration macht die Trinkwassergewinnung von klimatischen Einflüssen unabhängig und gestattet durch die Möglichkeit, Wasservorräte im Untergrund anzulegen, eine wirtschaftliche Lösung des Spitzendeckungsproblems.

A. Casati, Basel

DORFKERNGESTALTUNG IN MUTTENZ

Die basellandschaftliche Vorortsgemeinde Muttenz besitzt in ihrem alten Dorfkern eine besonders erhaltenswerte Baugruppe. Die in der heutigen Form auf das 12. Jahrhundert zurückgehende Arbogastkirche, selber von zinnenbekränzten Mauern umgeben und durch Tortürme geschützt, wird umrahmt von alemannischen Bauernhäusern im Einheitstyp, und von diesem Mittelpunkt aus führen fünf Strassen sternförmig in die Gemeinde. Nun stellte es sich heraus, dass nach den gesetzlichen Bestimmungen des geltenden Zonenreglements dieser Dorfkern nur ungenügend gegen allfällige Spekulation zu schützen ist. So drängte sich dem Bauverwalter der Gemeinde, Max Thalman, die planerische Gestaltung des Dorfkerns auf. Die Arbogastkirche kann, da ihre Zweckbestimmung nicht geändert hat, ohne weiteres in ihrer heutigen Art erhalten bleiben. Anders verhält es sich mit den Bauernhäusern, da sie infolge des Rückgangs der Landwirtschaft immer mehr ihrem ursprünglichen Zweck entfremdet und für Wohn- und Gewerbe-zwecke benützt werden. Dazu aber werden statt der Heuspeicher unter dem grossen Dach Mansarden eingebaut und die ursprünglich kleinen Fenster vergrössert; auch das Scheunentor findet kaum mehr eine Berechtigung. Wenn auch das alemannische Bauernhaus in seiner eigentlichen Art verschwindet, so kann der ländliche Charakter dieser Bauten um die Kirche erhalten werden.

Das von Architekt Hans Marti, Zürich, der Gemeinde nun vorgelegte Richtmodell soll das neue Gesicht des Dorfkerns bestimmen. Es sieht zur Ausnützung des Dorfkerns drei Zonen vor. Die erste Zone enthält den historischen Dorfteil mit der Kirche und den alemannischen Häusern; hier soll also die Bebauung, wenn auch die Häuser im einzelnen nicht mehr dem Bauernhaustyp entsprechen, weiterhin ländlichen Charakter aufweisen.

Die zweite Zone, nördlich der Tramgeleise, soll allmählich vollständig erneuert und zum modernen Hauptgeschäftszentrum werden. Dazwischen liegt als dritte die Uebergangszone, in der drei- bis viergeschossige Bauten, aber ohne Flachdächer, vor allem dem Gewerbe dienen werden.

H. W. Muggli, Basel

DAS NEUE WERK STEIN DER CIBA

Vor kurzem nahm im aargauischen Stein, unweit der malerischen Holzbrücke über den Rhein nach Säckingen, ein nach modernsten Grundsätzen aufgebauter chemischer Industriebetrieb seine Tätigkeit auf, das Werk Stein der CIBA AG Basel. Die Konfektionierungsabteilung dieses Unternehmens, in welcher aus den Reinpharmazeutika die verschiedenen Arzneiformen hergestellt und die fertigen Handelspackungen fabriziert werden, litt trotz einem leistungsfähigen Erweiterungsbau in Basel an empfindlichem Platzmangel, da nach dem zweiten Weltkrieg der Absatz der Pharmazeutika über Erwarten stark angestiegen war. Die Erfordernisse moderner Produktionsplanung verlangten für einen Neubau dieser Abteilung allerdings eine Fläche, die im Werk Basel nicht zur Verfügung stand. Auf Grund von geologischen und hydrologischen Untersuchungen und nach Ueberprüfung von Standort, Baugrund, Verkehrswegen, Arbeitereinzugsgebiet und Grundwasservorkommen wurde die Verlegung nach Stein, wo das Unternehmen eine ansehnliche Landfläche für industrielle Bebauung erwerben konnte, beschlossen. Heute werden dort 553 Arbeiter und Angestellte, vorwiegend aus den Kantonen Aargau, Baselland und Baselstadt, beschäftigt, von denen etwa drei Viertel neu angestellt wurden. Das neue Werk besitzt keinen direkten Bahnanschluss, erhält aber dennoch diejenigen Güter, welche nicht mit Lastwagen transportiert werden, per Bahn geliefert.

H. W. Muggli, Basel

GÜTERZUSAMMENLEGUNG IN NENZLINGEN

Die Landnutzung der im Bezirk Laufen am Südhang des Blauens gelegenen Gemeinde Nenzlingen wird durch eine für den Kanton Bern beispiellos starke Güterzersplitterung gehemmt. Die seit 1940 unternommenen Bestrebungen, unter finanzieller Beteiligung des Bundes und des Kantons eine Güterzusammenlegung durchzuführen, haben nach mannigfachen Schwierigkeiten zum Ziele geführt, sodass im laufenden Jahr jeder Grundeigentümer seinen neuen Besitzstand antreten kann. Ueber den Parzellierungszustand des Zusammenlegungsgebietes (141 ha ohne Wege) vor und nach der Zusammenlegung orientieren die folgenden Angaben, die uns von Herrn Geometer H. Brunner (Courtételle) in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt wurden:

	alter Zustand	neuer Zustand
Zahl der Wirtschaftsparzellen	1095	170
Zahl der Grundeigentümer	71	71
Mittlere Parzellenzahl pro Eigentümer	15,4	2,4
Mittlere Parzellenfläche	12,8 a	82,9 a

Die im Vergleich zu andern Zusammenlegungen noch hohe Zahl von 2,4 Parzellen pro Eigentümer ist auf die verschiedenartige Bodengestaltung und den starken Obstbaumbestand zurückzuführen. *W. A. Gallusser, Basel*

DAS VERKEHRSHAUS DER SCHWEIZ

Am 1. Juli wurde in Luzern — an der von Basel ausgehenden Nordsüd-Achse des schweizerischen Verkehrsnetzes — das Verkehrshaus der Schweiz eröffnet, welches Schiene, Strasse, Luft und Wasser, das Nachrichtenwesen sowie den Fremdenverkehr, d. h. alle Verkehrsträger, in einer Schau vereinigt. Die ständige Ausstellung von Originalgegenständen, Fahrzeugen und Modellen, sein Verkehrsarchiv und seine Bibliothek haben die Aufgabe, das Verständnis der Bevölkerung für Verkehrsfragen zu fördern. Es soll eine Ergänzung des Schweizerischen Landesmuseums und das Zentrum für Tagungen über Verkehrsfragen sein. Daneben werben seine Ausstellungen über Entwicklung und Stand des Verkehrswesens der Schweiz bei in- und ausländischen Besuchern für das Verkehrswesen, die Industrie sowie den Fremdenverkehr.

Mit der Eröffnung des Verkehrshauses ist eine Idee verwirklicht worden, welche bereits Ende des 19. Jahrhunderts auftauchte und 1942 mit der Gründung des Vereins «Verkehrshaus der Schweiz» (VHS) feste Formen annahm. Die 1957 als Sektion des Vereins gegründete Schweizerische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (SVWG) fasst die verkehrswissenschaftlich orientierten Fachleute zusammen und widmet sich dem Studium aktueller Verkehrsfragen.

Näheren Aufschluss über Entstehung, Aufgaben und Ziel des Verkehrshauses vermittelt eine in der Schriftenreihe «Luzern im Wandel der Zeiten» erschienene Darstellung von Herrn A. Waldis, Direktor des Verkehrshauses.

P. Schaaf, Luzern

DIE AUTOBAHN IM BADISCHEN MARKGRÄFLERLAND

Der Bau der deutschen Bundesautobahn in der Oberrheinebene macht rasche Fortschritte, so dass ihr südlichster Abschnitt Neuenburg—Märkt wohl innerhalb eines halben Jahres freigegeben werden kann. Dadurch wird die schwierige und ungenügend ausgebaute Strasse über den Schliengener Berg endlich entlastet. Die Route ist ganz einheitlich in das ehemals überschwemmte, seit den Korrekturen aber völlig trockene Hochwasserbett des Rheines gelegt und tritt erst bei Märkt auf das tiefste Feld der Niederterrasse über. Sie stellt der Ausführung besonders wenig Hindernisse entgegen, da der meist kiesige Grund günstig und für die Landwirtschaft von geringem Wert ist. Die Anlage nahe am Rhein erforderte zudem wenig Querverbindungen nach Westen. In Rheinweiler mussten etwa 10 Häuser der vierfachen Fahrspur weichen, die dort durch grössere Stützmauern gesichert wird. Dieser Abschnitt erschliesst die landschaftlichen Schönheiten des Isteiner Klotzen-Abfalls und seiner Randdörfer und wirkt durch die enge Bündelung von Eisenbahnstrecke, Autobahn, Fluss und Seitenkanal recht eindrucksvoll. Anschlussstellen bestehen bei Neuenburg (Rheinübergang—Müllheim/Badenweiler), Kleinkembs (Portlandzementwerk) und Märkt (Kander- und Wiesental). Ueber die endgültige Gestaltung des Abschlusses bei Basel herrscht offiziell noch Stillschweigen. Bisher zielt die Trasse von NW schräg gegen den Schienenkomplex des Verschiebebahnhofs Weil-Leopoldshöhe. Damit ist eine Weiterführung über die Langen Erlen nach SE, ostwärts von Klein-

basel und Grossbasel, vorgezeichnet. — Von Norden stossen die Bauarbeiten schon gegen Offenburg vor. Man rechnet damit, bereits 1961 die wichtige Nord-Südverbindung ganz schliessen zu können. Ueber den Fortgang im Raum Freiburg folgt zu gegebener Zeit weiterer Bericht.

H. Eggers, Freiburg i. B.

LES NOUVELLES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET INDUSTRIELLES RHÉNANES EN HAUTE-ALSACE

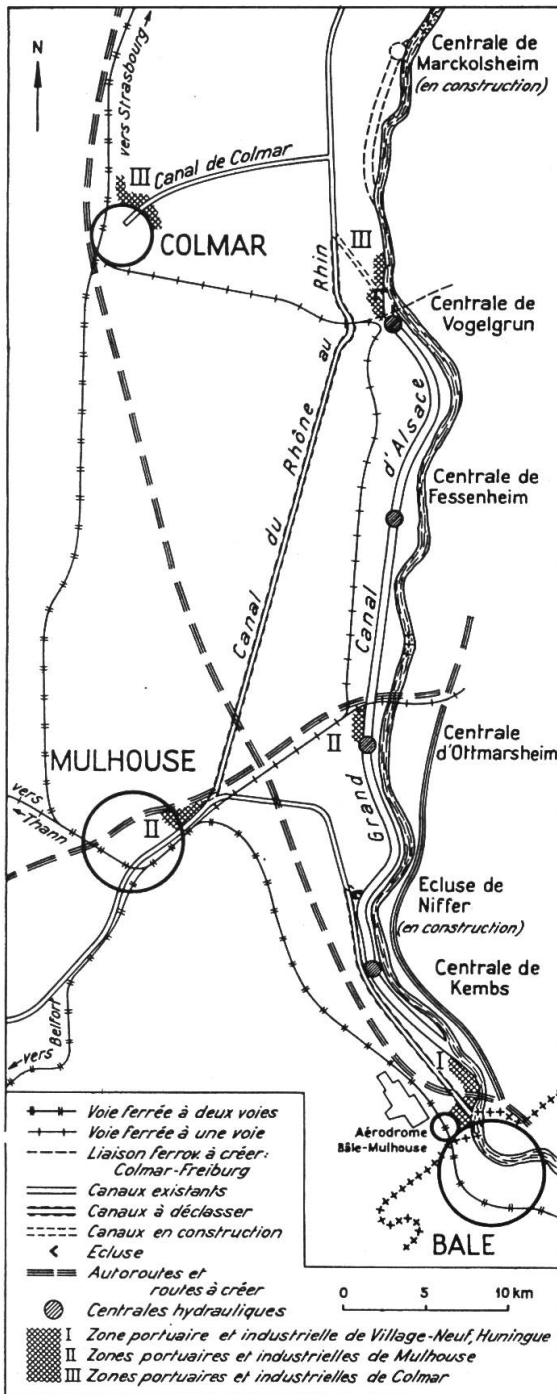
Depuis la fin de la guerre, les travaux d'aménagement de l'artère rhénane, arrêtés à Kembs en 1932, se poursuivent activement. Parallèlement au creusement

du Grand Canal d'Alsace, les différentes centrales hydroélectriques et écluses marquent les étapes de sa réalisation: Ottmarsheim 1952, Fessenheim 1956, Vogelgrün 1959.

Jusqu'à présent c'est le port de Bâle qui semble avoir tiré le plus grand profit de ces nouvelles facilités de navigation. L'essentiel des arrivages vient par le Grand Canal d'Alsace. En 1947 le trafic total des ports bâlois était de 1'897'000 tonnes et en 1957 de 5'396'000 tonnes.

C'est récemment seulement que les possibilités offertes à l'industrie en Alsace par la grande artère navigable commencent à être saisies. Plusieurs facteurs favorisent cette expansion. D'abord l'essor économique général des dernières années, soutenu par les efforts de l'administration et de divers organismes régionaux. Le programme d'action régionale pour l'Alsace a été publié au Journal Officiel le 10 février 1959. Ensuite les nouvelles relations franco-allemandes ont levé l'hypothèque de la menace militaire et du glaci. Deux zones portuaires et industrielles se développent actuellement.

Celle d'Ottmarsheim est due à l'initiative de la Chambre de Commerce de Mulhouse. Elle dispose de 800 m de quai le long du Grand Canal d'Alsace avec raccord



D'après Atlas pour l'aménagement de l'Alsace

ferroviaire, en aval de la centrale d'Ottmarsheim. Les relations fluviales, avec Mulhouse même, seront possibles après l'achèvement, en amont, de l'écluse de Niffer, qui assurera le passage entre le Grand Canal d'Alsace et le canal de Huningue. Pour le moment, dans la nouvelle zone portuaire, deux activités industrielles sont à signaler. Une, plutôt transitoire et qui est appelée à se déplacer; c'est la préparation, en vue de leur exportation, des graviers accumulés le long des berges lors du creusement du canal. L'autre est l'usine chimique Rhône-Poulenc qui dispose de 100 hectares de terrain, emploie 500 ouvriers et doit en atteindre 1500 dans deux ans. Deux projets sont partiellement en cours de réalisation. Le plus important est l'installation d'une usine métallurgique, Rhéna-Méca, à laquelle participent la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (Mulhouse), Alsthom (Belfort), et Neyrpic (Grenoble). Rhéna-Méca équipera les deux raffineries de pétrole (huit millions de tonnes de capacité au total), qui doivent être édifiées en aval de Strasbourg. L'usine sera bien située pour le transport des pièces lourdes et volumineuses, difficiles à déplacer par rail ou par route. D'autre part une entreprise de bois tropicaux est prévue. Une fonction de port d'entrepôt apparaît actuellement avec le stockage de charbon.

Le complexe industriel en formation s'insère donc bien dans la tradition industrielle mulhousienne, mais il est représenté par ses deux branches dynamiques: la chimie et la métallurgie qui doivent compenser le recul du textile en pleine réadaptation.

La zone portuaire et industrielle de Colmar, en aval de la centrale de Vogelgrün, est de date plus récente (1959). Pour le moment, un silo à céréales est en construction, symbole de la richesse agricole de cette Alsace moyenne. L'industrialisation de cette zone sera plus difficile, car la vocation manufacturière de Colmar est beaucoup moins affirmée que celle de Mulhouse. L'usine de roulements Timken (mille ouvriers) s'installe au Nord de la ville et non dans la zone portuaire. Il est possible que cette recrue de poids facilitera la prospection et la recherche d'industries nouvelles. Une liaison fluviale entre la zone portuaire et la zone urbaine de Colmar est en construction.

Ainsi, les possibilités offertes par l'artère navigable nouvelle et par son potentiel énergétique commencent à être utilisées. Une orientation nouvelle, en fonction du Rhin, est amorcée. Ces premières réalisations ne sont que l'avant-garde d'une expansion qui pourra transformer dans les prochaines années l'équilibre de la région.

R. Dirrig, Strasbourg

Zusammenfassung. Der 1952—1959 erfolgte Bau der Kraftwerke Ottmarsheim, Fessenheim und Vogelgrün, sowie die deutsch-französische Zusammenarbeit, welche den Rhein nicht mehr als trennendes Element in Erscheinung treten lässt, verlocken zur Anlage neuer Häfen und zur Ansiedlung von industriellen Unternehmen an der grossen Wasserstrasse. So sind in Ausführung begriffen: eine Schleuse bei Niffer zwischen Grand Canal und Hüniger Zweigkanal zum Anschluss Mülhausens an den Rhein; ein Hafen der Mülhauser Handelskammer unterhalb der Zentrale Ottmarsheim mit Werken der chemischen und der Metallindustrie; eine Kaianlage und ein Verbindungsstück zum Rhein-Rhône-Kanal unterhalb von Vogelgrün, mit der Absicht, Colmars Zugang zum Rhein zu verkürzen.

GEOGRAPHENTAGUNG IN BASEL, 7./8. NOVEMBER 1959

Der Verband Schweizerischer Geographischer Gesellschaften und die Schweizerische Geomorphologische Gesellschaft führen anlässlich des Wechsels des Verbandsvorortes in Basel eine wissenschaftliche Tagung in internationalem Rahmen durch, die Fragen der Gegenwartsmorphologie gilt.

PROGRAMM:

Samstag, 7. November

14.30 Uhr: *Generalversammlung* des Verbandes Schweizer. Geograph. Gesellschaften. Berichterstattung des Zentralpräsidenten und der Delegierten der Zweiggeseellschaften; Uebergabe des Vorortes von der Schweizer. Geomorpholog. Gesellschaft an die Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich für die Amtsdauer 1960—1962; Berichte der Kommissionen. Zur Teilnahme sind alle Mitglieder der Zweiggeseellschaften freundlich eingeladen.

16.30—18.00 Uhr: *Erster Teil der wissenschaftlichen Tagung*

Prof. Dr. H. Boesch (Zürich): Die Bedeutung der Morphologie für die Pleistozänforschung im Hochgebirge und in der Arktis.

Prof. Dr. J. Büdel (Würzburg): Lebend- und Totformen im heutigen Landschaftsbild der verschiedenen Klimazonen.

20.15 Uhr: *Prof. Dr. H. Kinzl (Innsbruck)*: Oeffentlicher Vortrag über die peruanischen Anden, gemeinsam mit der Geograph.-Ethnolog. Gesellschaft Basel.

Sonntag, 8. November

9.00—12.30 Uhr: *Zweiter Teil der wissenschaftlichen Tagung*

Prof. Dr. H. Annaheim (Basel): Die Geschwindigkeit der Abtragung in ihrer Bedeutung für die Reliefdiagnostik

Prof. Dr. H. Kinzl (Innsbruck): Das Gletschervorfeld.

Dr. G. Furrer (Zürich): Die Erfassung des Periglazialraumes mit Hilfe der morphologischen Kartierung.

Dr. A. Bögli (Hitzkirch): Fragen der rezenten Karstmorphologie.

PD. Dr. M. Hempel (Münster/W.): Reliefveränderungen in den Ackerländereien Europas.

14.30 Uhr (im Anschluss an das gemeinsame Mittagessen): *Dr. O. Wittmann (Lörrach)*: Die Frage junger Stromerosion.

15.00—17.15 Uhr: *Exkursion* in Privatautos oder Autocar an den Rhein bei Istein, unter Leitung von *Dr. O. Wittmann*; Rückfahrt nach Basel SBB.

Aenderungen im Programm bleiben vorbehalten. Alle Anlässe finden im *Auditorium 2 des Kollegienhauses* der Universität statt (Petersplatz).

Zur Teilnahme an der Tagung sind die Mitglieder der Schweizerischen Geographischen Gesellschaften und alle Freunde der Wissenschaft herzlich eingeladen. Der *Unkostenbeitrag* für Teilnehmer an der wissenschaftlichen Tagung beträgt Fr. 3.—.

Interessenten erhalten das Programm von Herrn G. Bienz, Basel 24, Bruderholzallee 45, oder vom Unterzeichneten.

Dr. Erich Schwabe

Zentralpräsident des Verbandes Schweizer. Geographischer Gesellschaften
Bern, Weltstrasse 56.