

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 6

Artikel: Mitteilung des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38862>

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

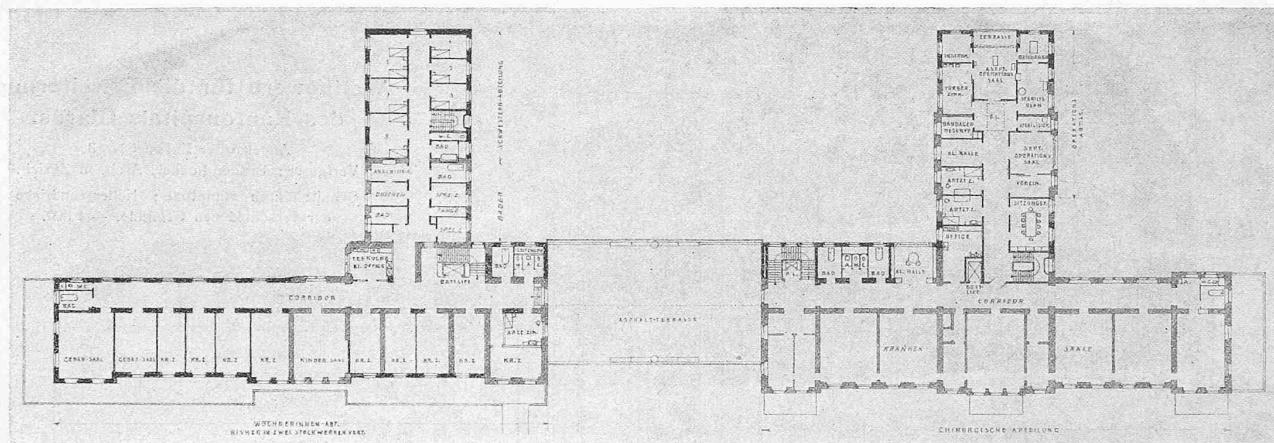
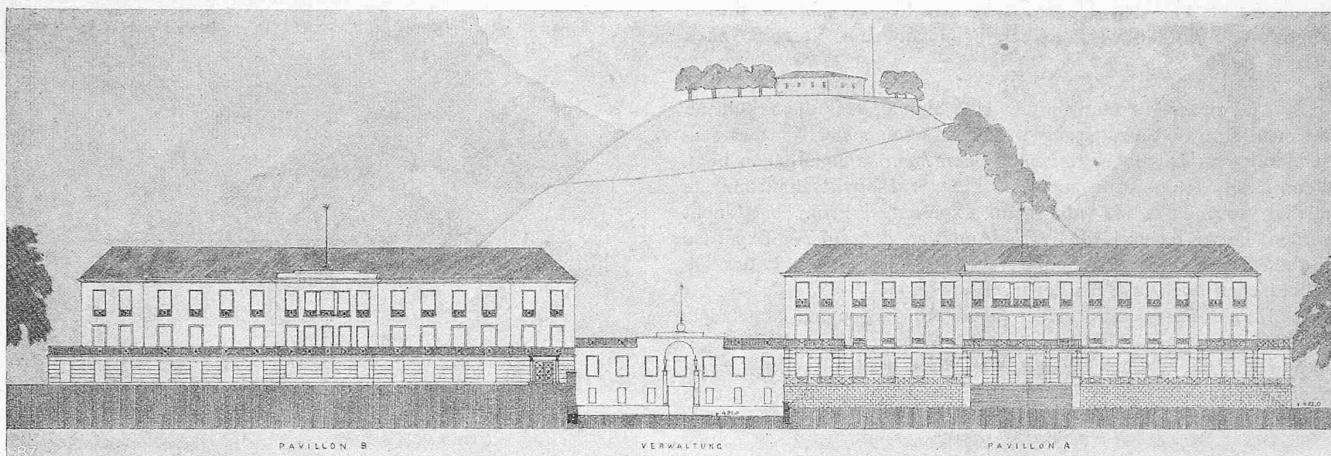
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 18.02.2026

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



IV. Rang, Entwurf Nr. 14. — Grundriss des I. Stocks (Hochparterre für den erweiterten Pavillon B). — Maßstab 1:800.

Es darf mit Befriedigung konstatiert werden, dass der Wettbewerb im Durchschnitt ein erfreulich hohes Niveau zeigt, dass ganz minderwertige Arbeiten nicht eingereicht wurden, und dass das Ergebnis für die Ausführung wertvolle Erkenntnisse und Anregungen gebracht.

Ennenda, den 21. September 1922.

Den 21. September 1922.

R. Rittmeyer, Arch., Martin Risch, Arch., Dag. Keiser, Arch.

Mitteilung des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft.

(Vom 30. Januar 1923.)

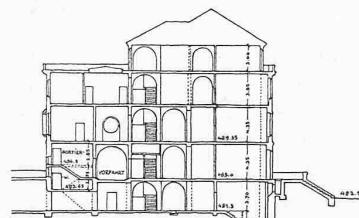
„Der Baudirektor des Kantons Aargau ersucht das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, den Schluss richtig zu stellen, es treffe die Baudirektion in der Angelegenheit der Stauerhöhung Laufenburg ein Verschulden, den die Redaktion der Bauzeitung aus der Mitteilung des Amtes vom 5. Januar 1923 gezogen hat.

Die Interpretation ist in der Tat unrichtig. Die Tatsache, dass die endgültige Bewilligung noch nicht erteilt werden konnte und das Amt sich veranlasst sah, zu erklären, dass die Grunde

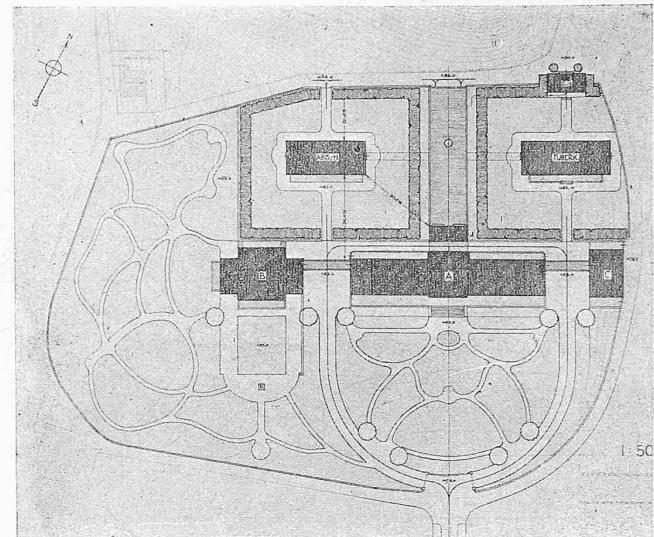
hierfür nicht bei den Eidgen. Behörden liegen, wie es diesen vorgeworfen worden war, berechtigt nicht zum Vorwurf nach anderer Seite.“

Aus dieser Mitteilung ergibt sich einmal, dass die Schuld an der mehrjährigen Verzögerung in der Erledigung der Konzessions-Aenderung für Laufenburg *nicht* bei den *kantonalen* Organen liegt. Wenn aber, nach obigem, auch das Eidg. Wasserwirtschaftsamt sie ablehnt, so müsste sie wohl beim Experten, † Prof. N., gesucht werden, bezw., da es ja das *Eidg.* Amt war, das auf der Expertise bestand (vergl. Seite 27, Spalte rechts), bleibt letzten Endes die Schuld eben doch in Bern liegen.

Damit wären wir wieder beim Ausgangspunkt angelangt: Die Tatsache, dass das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft sich genötigt sieht, in Fragen des praktischen Wasserbaues Experten zu ziehen, verursachte z. B. im Falle Laufenburg die unerwünschte Verzögerung in der Erledigung.

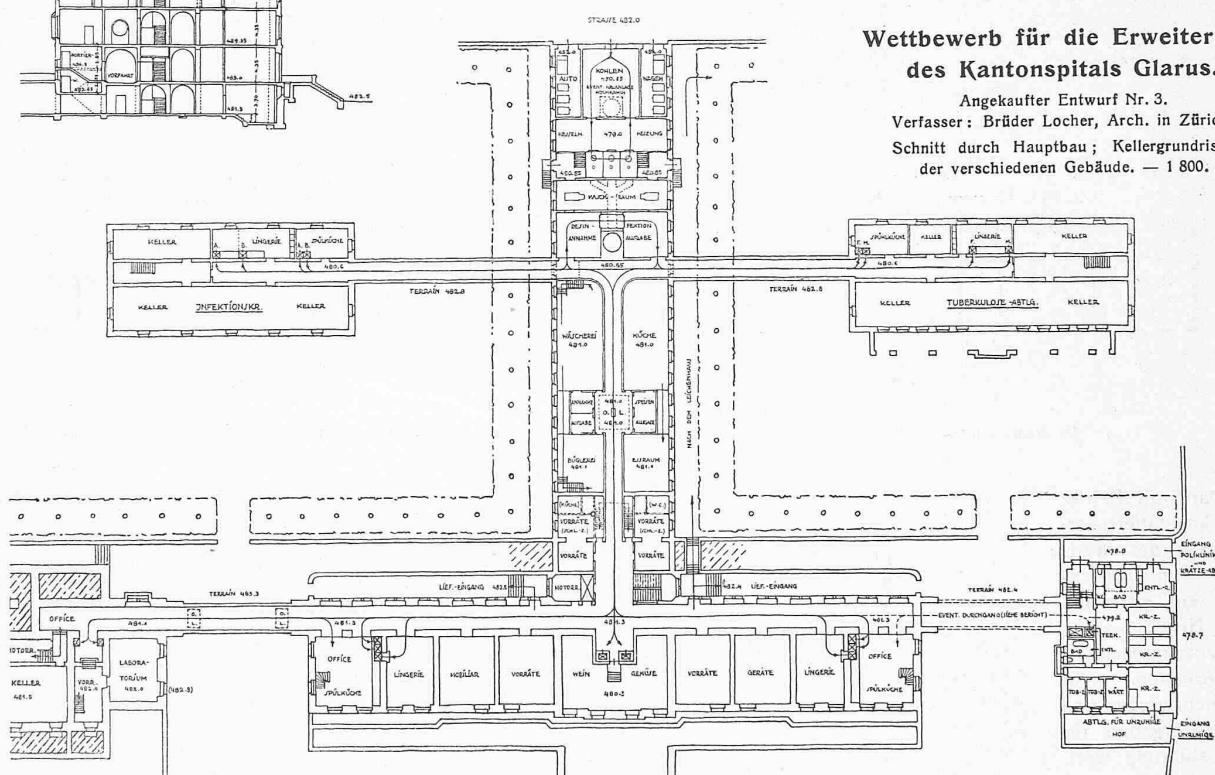


Rechts:
Lageplan
1:2500



Wettbewerb für die Erweiterung des Kantonspitals Glarus.

Angekaufter Entwurf Nr. 3.
Verfasser: Brüder Locher, Arch. in Zürich.
Schnitt durch Hauptbau; Kellergrundrisse
der verschiedenen Gebäude. — 1800.



Gleichzeitig mit obiger Mitteilung des Amtes erhielten wir auch ein Schreiben des *Departement des Innern*, aus dem wir, als von allgemeinem Interesse, hier mitteilen, dass in der *Meinungsverschiedenheit rechtlicher Natur* zwischen dem Departement einerseits und der Aargauischen Baudirektion anderseits (vergl. Seite 28/29) der Bundesrat, gemäss Begutachtung durch das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement, am 21. Februar 1921 grundsätzlich im Sinne der Auffassung des Departement des Innern Beschluss gefasst habe. Unsere Anziehung des bundesrätlichen Kreisschreibens vom 28. März 1918 (worin die blos *generelle* Ueberprüfung als Aufgabe des Eidg. Amtes bezeichnet war, Red.) gehe im Falle von Laufenburg von rechtsirrtümlichen Voraussetzungen aus. — Zum Schlusse wird erklärt: „Falls die Fachleute, auf die Sie Bezug nehmen, eine andere Auffassung in der Behandlung der Konzessions-Projekte wünschen möchten, sind sowohl unser Departement, als auch das Amt gerne bereit, die Anregungen und Ansichten von diesen Fachleuten selber entgegenzunehmen. Wir sind überzeugt, dass dadurch manches Missverständnis behoben werden könnte.“

Wir glauben auch im Namen der beteiligten Fachleute zu sprechen, wenn wir dem Herrn Departements-Vorsteher für diese Bereitwilligkeit zu einer gegenseitigen Aussprache über die Be-

handlung der Konzessionsprojekte danken. Wir haben die in Frage kommenden Stellen hiervon unterrichtet, womit die Angelegenheit für uns bis auf weiteres erledigt ist. Wenn unsere Aeußerungen dazu beitragen sollten, tatsächlich vorhandene Meinungsverschiedenheiten und Unstimmigkeiten in gegenseitiger, offener Aussprache zu beseitigen, so wäre ihr Zweck erfüllt.

Korrespondenz.

„In Nr. 23 Ihrer Zeitschrift vom Jahre 1922, Band 80, befindet sich ein Artikel über

Neue Motorwagen der Burgdorf-Thun-Bahn,
der insbesondere auf die Neuheit eines Einzelachs'antriebes nach
System Oerlikon hinweist. In demselben wird auch die Einzelachs-
antriebs-Konstruktion Brown, Boveri & Cie. und insbesondere die
dazu verwendete Kupplung in einer Weise erwähnt, die den Leser
zur Ansicht verleiten könnte, in dem Antrieb Oerlikon und speziell
in dessen Kupplungssystem einen gegenüber der Brown, Boveri
& Cie.-Anordnung bedeutenden technischen Fortschritt zu erblicken.
Der Verfasser des Artikels sagt: „Der Wagen zeichnet sich ferner
durch die neuartige Konstruktion des Uebertragungsmechanismus