

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	111/112 (1938)
<b>Heft:</b>	18
<b>Artikel:</b>	Internationaler Verband für Schiffahrtskongresse: XVIII. Kongress in Berlin 1940
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-49941">https://doi.org/10.5169/seals-49941</a>

### **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:** 09.02.2026

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

untersichten, die im Interesse einer besseren Heizwirkung unverputzt gelassen ist. Die Zeit reichte nicht zu den nötigen Versuchen zur Erstellung ganz glatter unverputzter Deckenuntersichten, die erwiesenermassen möglich sind.

So sehen wir heute das grosse Projekt von 1921 verwirklicht. Leider fällt ein Wermutstropfen in die Freude über das Erreichte: dem Kreuzgarten fehlt sein östlicher Abschluss! Eine empfindliche Lücke bleibt weiter bestehen. Ein so klarer Baugedanke, wie ihn ein Kreuzgarten verkörpert, verträgt einen derartigen Einbruch nicht. Das hierher geplante naturhistorische Museum wurde im alten Museum auf dem Herrenacker eingerichtet. Schade um den grossen, einheitlichen Museumsgedanken. Der Ostflügel sollte unbedingt auf dem Zukunftsprogramm stehen bleiben, für diese oder jene Abteilung wird er eines Tages unentbehrlich sein.

Der Museumsbau zu Allerheiligen ist für eine Stadt von der Grösse Schaffhausens eine ausserordentliche Tat, die nur aus der starken Verbundenheit der Schaffhauser mit ihrer schönen und kostbaren Tradition heraus zu erklären ist. Begreiflicherweise musste man sich mit den einfachsten Mitteln behelfen, hier und da hätte man lieber echten Stein anstelle von Kunstein gesehen und neben manchem anderen Schweizermuseum nimmt sich die Ausstattung von Allerheiligen recht bescheiden aus. Umso höher ist es dem verdienstvollen Präsidenten des Museumsvereins anzurechnen, dass er durch seine Initiative die künstlerische Bereicherung der markantesten Teile des Museums ermöglicht hat. Am Eingang empfängt den Besucher der bronzene Schaffhauserbock von A. Huggler, über dem Eingangsgitter weist ein Mosaikbild von Paul Bodmer auf diese wichtige Stelle des Zuganges hin; das Plätschern eines Brunnens, der dem Chronisten Rüeger gewidmet ist, unterbricht die Stille des Pfalzhofes, in dem von der benachbarten Fabrik nichts mehr zu spüren ist. Die Haustüre hat geschnitzte Reliefs erhalten und gegen den Kreuzgarten schliesst ein geschmiedetes Gitter ab, das von den Zünften gestiftet wurde. Allerheiligen besitzt allerdings ausserdem einen einzigartigen Schatz in seinen altherwürdigen Zeugen mittelalterlicher Baukunst, um den es die andern Museen beneiden dürften.

Durch die verständnisvolle Gemeinschaftsarbeit von Behörden, Konservator und Architekten ist ein Heim für die Schaffhauser Kulturschätze entstanden, das sich umso segensreicher auswirken wird, je mehr die neue Zeit die Zeugen alter Kunstfreude gefährdet.

Martin Risch.

## Internationaler Verband der Schiffahrtskongresse XVIII. Kongress in Berlin 1940

Die Internat. ständige Kommission der Schiffahrtskongresse (letzter Kongress in Brüssel 1935) hat in ihrer Generalversammlung vom 30. Mai 1938 beschlossen, die Einladung der deutschen Regierung, den nächsten Kongress im Jahre 1940 in Berlin abzuhalten, anzunehmen. Dieser Kongress wird wahrscheinlich im Juni eröffnet werden. Nachstehend das Programm der zu behandelnden «Fragen» und «Mitteilungen». Sollten schweizerische Interessenten den Wunsch haben, einen Bericht über eine dieser «Fragen» oder «Mitteilungen» einzureichen, so werden sie ersucht, sich beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern bis 31. Dezember 1938 melden zu wollen. Ueber eine «Frage» oder «Mitteilung» darf von einem Lande nur ein Bericht eingereicht werden; es ist aber zulässig, dass ein Bericht von mehreren Berichterstattern abgefasst wird.

*I. Binnenschiffahrt.* 1. Frage: Beschleunigung des Verkehrs auf den Binnennasserstrassen (bauliche, betriebs-, schiffbau-, maschinenbautechnische, gewerbliche Massnahmen). Klasseneinteilung der Wasserstrassen (internat. Vereinheitlichung). 2. Frage: Mittel zur Ueberwindung grosser Höhen (techn. und wirtschaftl. Vergleich, ausgeführte und geplante Bauwerke, Erfahrungen). 3. Frage: Einfluss der Hochwasserbecken auf die Abflussregulierung, Modellversuche. 1. Mitteilung: Neuere Entwicklung im Schleusenbau (Gründung, Wände und Drempl, Tore, Füllung und Leerung; Durchsickerungen). 2. Mitteilung: Schutz der Uferböschungen und Sohlen bei Binnen- und Seewasserstrassen, sowie bei Entwässerungskanälen. 3. Mitteilung: Der volkswirtschaftliche Wert der grossen Binnengewässer, besondere Entwicklungsrichtungen im Binnenschiffahrtsverkehr (Selbstfahrer, Tankschiffe, Behälterverkehr).

*II. Seeschiffahrt.* 1. Frage: Verbesserung der Mündungen der Wasserläufe. 2. Frage: Anlagen für den Umschlag von Erdölprodukten, ihre Trennung von den übrigen Teilen des Hafens. 1. Mitteilung: Vergleich der verschiedenen Verbindungsarten der Seehäfen mit dem Hinterland und untereinander. 2. Mitteilung: Zerstörung von Mörtel und Beton im Meerwasser. 3. Mitteilung: Kreuzung eines Landverkehrsweges mit einem Seekanal oder einer Seewasserstrasse.

## MITTEILUNGEN

**Wirtschaftlichkeit von Windkraft-Elektrizitätswerken.** In «ETZ» 1938, H. 1 vergleicht E. Rogge den Gesamtwirkungsgrad eines  $2 \times 5000$  kW-Windkraftwerks, wie es nach einem russischen Plan in der Krim errichtet werden soll,<sup>1)</sup> mit jenem einer Anlage von 2,7 kW. Jeder der beiden Maschinensätze des russischen Werks wird von einem Windflügel von 80 m Ø angetrieben. Um dessen Drehzahl, 20 U/min bei 20,3 m Windgeschwindigkeit, in jene des 5000 kW/6000 V-Asynchrongenerators von 600 U/min umzuwandeln, ist ein Flüssigkeitgetriebe vorgesehen, bestehend aus einer mit Flügeldrehzahl umlaufenden Schleuderölspumpe und einem direkt mit dem Generator gekuppelten Peltonrad für Pressöl von 37 t/u. Aus den russischen Angaben folgt für den Gesamtwirkungsgrad der Anlage 26,5 % bei 16,5 m/s, 20,5 % bei 20,3 m/s Windgeschwindigkeit. — Die Vergleichsanlage denkt sich Rogge mit einem für den Drehzahlbereich 700-2100 U/min gebauten, nicht näher gekennzeichneten Generator ausgestattet, der vom Windflügel wegen der kleinen Leistung über ein Zahnrädergetriebe angetrieben werden kann. Damit würde sich nach Rogge, dank der Unabhängigkeit des Windkraftwirkungsgrades von der Leistung, der Gesamtwirkungsgrad auf 52 % erhöhen — eine Behauptung, die der praktischen Erhöhung allerdings noch harrt. Nicht Vergrösserung, sondern Verbesserung der vorhandenen Windmotoren sei demnach die Losung, nicht Konzentration, sondern Dezentralisation! Demgegenüber ist freilich daran zu erinnern, dass bei der Verwertung wohlfeiler Windenergie der Wirkungsgrad nicht die gleiche Bedeutung hat wie bei der Ausnutzung von Brennstoffen oder von gefasster Wasserkraft, und dass auch bei Windkraftanlagen die auf die Leistung bezogenen Anlagekosten mit vergrösserter Leistung zunächst sinken werden. Bei der schwankenden Leistungsfähigkeit des Windkraft-Generators wird seine Verwendbarkeit mit der Vervollkommenung der Speicherungsmöglichkeiten elektrischer Energie zunehmen; vorderhand ist er auf die Kombination mit anderen Energiequellen angewiesen, auf die bei aussetzendem Wind zurückgegriffen werden kann. Man denke etwa an einen kombinierten Heizbetrieb mit Kohle und winderzeugter Elektrizität, bei dem ein Anwachsen der Windstärke nicht bloss den Heizbedarf, sondern gleichzeitig auch die Heizleistung steigern würde.

**Entwicklungstendenzen der Technik.** In der «Z. VDI» 1938, Nr. 31 hebt C. Matschoss einige auch für Deutschland wichtige Punkte eines Berichtes hervor, der, im Auftrag der Regierung der Vereinigten Staaten von Männern der Politik, Wirtschaft, Technik und der Wissenschaft verfasst, den Lauf der technischen Entwicklung für die nächsten 20 bis 30 Jahre in grossen Linien vorauszuwerfen unternimmt.<sup>2)</sup> Da umwälzende Erfindungen bisher meist länger brauchten, um sich durchzusetzen, kann sich eine solche Voraussage auf bereits vorhandene Möglichkeiten stützen: Die Physik und Chemie von heute sind die Technik von morgen, wie Matschoss bemerkt. Unter den von ihm erwähnten Programmpunkten fehlt einer von kardinaler Bedeutung für die Schweiz: die wirtschaftliche Speicherung elektrisch gewonnener Energie. Von den erwähnten greifen wir, à titre d'exemple, nur drei heraus: Die *Klimaanlagen*, die heute in der Industrie bereits eine grosse Rolle spielen, werden umso wichtiger, je weiter die Technik in tropische Zonen und unter die Erde vordringt. Die grösste Klimaanlage der Welt bewettet heute eines der tiefsten Bergwerke in Südafrika. — Es hat seine Gründe, dass der *Hausbau* von allen Gebieten der Technik die langsamsten Fortschritte macht. Die überwältigende Mehrzahl der Menschen wohnt schlecht. Die Massenproduktion fabrikmässig hergestellter Häuser aus Stahlgliedern harrt ihres Ford. Dagegen scheint der verbreitete Genuss der Wohnwagen mit vorgespanntem Auto, von denen in den Vereinigten Staaten jährlich Zehntausende verkauft werden, vorläufig auf jenen friedlichen Kontinent beschränkt. — Das *Flugzeug*, das auf kleinstem Raum aufsteigen und landen kann (Hub- und Tragschrauber), ist dazu berufen, den in Grossstädten immer schwieriger zu meisternden Verkehr zu entlasten. Es wird vorgeschlagen, die Häuser in den Vorstädten durchweg mit flachen Dächern zum Landen und Abfliegen der Hubschrauber zu versehen.

**Der XIII. Internat. Azetylen-Kongress** findet vom 25. Juni bis 1. Juli 1939 in München statt. Die drei letzten Kongresse dieser Art waren Zürich 1930, Rom 1934 und London 1936. Aufgabe des Kongresses ist die Klärung aller Fragen wissenschaftlicher, technischer und wirtschaftlicher Natur, die mit der Herstellung und Verwendung des Kalziumkarbids bzw. des Aze-

<sup>1)</sup> Vergl. unsere Mitteilung über das Windkraftwerk Balaklava, «SBZ» Bd. 106, Nr. 2, S. 23.

<sup>2)</sup> Technological trends and national policy, including the social implications of new inventions. Washington 1937. U. S. Government Printing Office. 388 Seiten. Preis 1 Dollar.