

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nun ist im Versailler-Vertrag Frankreich das Recht der Wasserkraftnutzung am Oberrhein zugesprochen worden, an welcher Kraftnutzung laut Vertrag Deutschland hälftig mitinteressiert ist. Vorbehalten zu Gunsten der Schweiz ist die Aufrechterhaltung der freien Schifffahrtsmöglichkeit. Wenn nun Frankreich diesen unsern Schifffahrtsbedürfnissen im vertraglichen Umfang Rechnung trägt, wie es laut *Resolution* der hierfür zuständigen Zentralkommission vom 17. Dezember 1921 vereinbart worden ist, — kann man dann noch erwarten, dass Frankreich und Deutschland auf ihre Wasserkraftrechte verzichten, bloß weil die Schweiz erklären lässt, die vorgesehene schifffahrtstechnischen Einrichtungen genügen ihr nicht? Kann man darüber hinaus noch wirklich glauben, die Nachbarstaaten werden die nur für uns zu schaffende Regulierung auch dauernd in gutem Zustand *unterhalten*? —

Wäre es nicht klüger und aussichtsreicher, auf dem Wege *gegenseitiger Verständigung* das Ziel zu erstreben: eine *Verbesserung* der heutigen prekären Schifffahrts-Verhältnisse, unter Wahrung unserer rechtlichen und tarifrischen Freiheit, auf einer Wasserstrasse, die *gleichzeitig auch den andern* dient. Das ist *möglich*, trotz der gegenteiligen Ansicht Gelpkes.

Darum sollte unsere Losung heissen „*Freie Schifffahrt!*“, erfolge sie nun *im Rheinbett selbst, was für uns Schweizer zweifellos das rechtlich einfachere und klarere wäre*, sei es in einem Seitenkanal, aber *freier als jetzt* von Störungen durch die Wasserstände, billiger und sicherer als jetzt, frei von Sperrung durch die Schiffbrücken und von Vernachlässigung des Fahrwassers, — *frei vor allem von Gebühren, und unter klarer internationaler Ordnung aller einschlägigen Fragen*. — Das ist doch klar: wenn erst einmal Wasserkraft-Interessenten da sind, dann werden diese schon von sich aus für guten Unterhalt sorgen, denn gegen Vernachlässigung des Gerinnes sind ihre Werke viel empfindlicher als die Schifffahrt, die sich trotz all der Plackereien die Jahre hindurch auf dem wilden Rhein tapfer gewehrt hat. Dies anerkannte die S. B. Z. von jeher: zum grössten Teil dank der unermüden Tätigkeit Gelpkes.

Darin, in der *gleichzeitigen Befriedigung, der Vereinigung der Oberrhein-Interessen aller drei Staaten*, dürfte wohl eine wirksamere Gewähr für die stete Offenhaltung unseres Wasserweges zum Meere erblickt werden, als in blossen internationalen Verträgen, gegen die wir äusserst skeptisch sind, sobald sie nur einseitige Vorteile wahren wollen.

Ich bin am Schluss meiner Ausführungen. *Unabhängig und frei* im eigentlichen Sinn des Wortes sind wir in der Rheinfrage leider *nicht*; es ist das sehr bedauerlich, aber es ist eine *Tatsache*, mit der wir rechnen *müssen*. „Die Grundlagen unserer Schifffahrtsprojekte sind internationaler Natur“, sagte Bundesrat Calonder kurz vor Kriegsausbruch, und er fuhr fort:

„Wir sind 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. Dass wir zu solcher gemeinsamer internationaler Kulturarbeit in loyaler Weise die Hand bieten — unter voller Wahrung unserer Gleichberechtigung als selbständiger Staat — ist selbstverständlich. Dass wir auf dem Gebiete der Schifffahrt von andern Staaten sehr vieles noch zu lernen haben, sei ohne weiteres anerkannt. Dieser Umstand nötigt uns zu vermehrter Umsicht und Sorgfalt. Um so dankbarer sind wir allen hervorragenden Fachmännern des Auslandes, die zur Abklärung der uns interessierenden technischen und kommerziellen Fragen der Schifffahrt beitragen.“

Diese Worte Calonders, die er am ersten schweiz. Schifffahrtstag neben andern beherzigenswerten<sup>1)</sup> gesprochen, enthalten für die in jüngster Zeit in ganz unqualifizierbarer Weise angegriffene „S. B. Z.“ eine *Rechtfertigung* dafür, dass sie neben zahlreichen schweizerischen auch einem *einzigem* ausländischen Fachmann und *anerkannten Rheinkenner* das Wort zur Rheinfrage erteilt hat, der zudem gar nicht dem franz. Seitenkanal, sondern der Abstufung des Rheinstromes *selbst* und damit der *Erhaltung der internationalen Lage der Rheinstrom Wasserstrasse* das Wort geredet hat! — Uebrigens weiss ich eine grosse Zahl meiner, per-

<sup>1)</sup> Bei aller Bedeutung, die wir diesen grossen Schifffahrtsfragen zuerkennen, wollen wir doch nicht übersehen, dass es sich hier um wirtschaftliche Interessen handelt und dass unsere finanziellen Opfer für die Schifffahrt in keinem Missverhältnis zu unsern Vorteilen stehen dürfen. Wir wollen die Schifffahrt nicht um jeden Preis, sondern nur unter der Bedingung, dass sie bei Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren für uns einen wirklichen und wesentlichen Fortschritt bedeutet. Dieser Vorbehalt gilt gegenüber allen Schifffahrtsbestrebungen in gleicher Weise.“

sönlich an der Rheinkraft-Nutzung ganz uninteressierten, gut schweizerisch denkenden Kollegen hinter mir. Sie alle wünschen, wie wir und ihr Organ, die „S. B. Z.“, nichts lieber, als die schweizerischen Rheinschiffahrts-Bestrebungen bald und auf sachgemässe, vernünftige Weise ihrer Verwirklichung näher gebracht zu sehen.“ —

Nach mir sprach Dr. H. Bertschinger, den Ausführungen des Referenten beipflichtend, während Prof. E. Meyer-Peter, Dozent für Wasserbau an der E. T. H., Bedenken äusserte und begründete hinsichtlich der Durchführbarkeit der Regulierung einerseits und wegen des Verzichtes auf die bedeutende Kraftgewinnung andererseits; ferner verwies Prof. Meyer auf die laut „Resolution“ erzielten erfreulichen Zugeständnisse Frankreichs zu Gunsten unserer Schifffahrt.<sup>1)</sup> Mit seinem replizierenden Schlusswort erzielte Gelpke den gewünschten Eindruck auf die Zuhörerschaft, allerdings unter Uebergehung von wichtigen der geäusserten Einwände und unter unwarhren Behauptungen.<sup>2)</sup> Wir treten hier nicht näher darauf ein. Bloss ein Punkt sei als Beispiel für die Unsachlichkeit Gelpkes der „S. B. Z.“ gegenüber festgehalten und widerlegt. Er sagte im Schlusswort u. a.: In den 21 Jahren, in denen er für die Rheinschifffahrt gekämpft, habe die S. B. Z. ihn nicht nur *nie unterstützt*, sondern aus dieser Richtung seien die meisten *Rückenschüsse* gefallen, die das von aussen schon bedrohte Werk gefährdeten. — Die Aufzählung unserer Artikel über die Rheinschifffahrt (siehe unter „Miscellanea“ am Fusse dieser Seite) möge in Erinnerung rufen, wann und in welchem Umfang die „S. B. Z.“ an ihrem Orte, also durch Veröffentlichungen, zur Förderung der Rheinschifffahrt beigetragen, und wie loyal sie dabei die Verdienste Gelpkes als ihres Pioniers anerkannt hat. Freilich, sobald eine von der seinigen abweichende Ansicht zum Ausdruck kommt, nennt er das „Rückenschuss“ und unschweizerisch! Herr Nat.-Rat Gelpke möge aber bedenken, dass Grobheiten keine Beweiskraft haben, dass er auf diese leidenschaftliche Art wohl demagogische Effekte erzielen kann, dass er aber dadurch das Zutrauen zu seiner — fast möchte man meinen Privat — Angelegenheit der schweizer. Rheinschifffahrt bei allen unbefangenen, urteilsfähigen Schweizern kaum fördert. Der uns unbekannte Berichterstatter der „N. Z. Z.“ (22. Januar, II. Sonntagsblatt, Nr. 93) gibt den Eindruck manches Zuhörers in der Kaufleuten-Versammlung zutreffend wieder, wenn er sein Referat mit folgenden Worten schliesst:

„In der Replik schlug Nat.-Rat Gelpke insbesondere gegenüber der „Schweiz. Bauzeitung“ und dem ersten Diskussionsredner, der durchaus sachlich gesprochen hatte, in der vom Vorsitzenden, Dr. Curti, auf zehn Minuten begrenzten Redezeit seine Auffassung jedoch nicht hatte belegen können, Töne scharfer persönlicher Polemik an und fand demonstrativen Beifall, als er Herrn Jegher vorwarf, Einflüsterungen aus dem Ausland Gehör zu schenken. Der Missklang, mit dem der Abend schloss, tönte unangenehm nach, auch nachdem Dr. Curti das Schlusswort gesprochen hatte, in welchem er hauptsächlich die Bedenken des „Volksbundes“ gegen die Verlegung der internationalen Wasserstrasse vom konventionellen Stromlauf in die Gebietshoheit eines Einzelstaates zum Ausdruck brachte.“

Das ist, nach Obigem, auch unsere Meinung, was wir zur Rechtfertigung der so schwer angegriffenen „S. B. Z.“ wie des Unterzeichneten festzustellen genötigt waren. Carl Jegher, Ing.

## Miscellanea.

**Schifffahrt auf dem Oberrhein.** Die gegenwärtige Aktualität der Rheinfragen lässt es angezeigt erscheinen, durch eine kurze chronologische Uebersicht der bisher von der „S. B. Z.“ veröffentlichten grösseren Artikel zur Schifffahrt auf dem Oberrhein den Lesern das Nachschlagen zu erleichtern.

Jahrgang:

1886 Sept./Okt. Ing. S. Pestalozzi: Darstellung der nach dem Entwurf von J. G. Tulla durchgeführten Rheinkorrektion Mannheim-Basel. (Mit 6 Zeichnungen.)

1905 25. Febr. Ing. R. Gelpke: Rhein-Seitenkanal oder Freier Oberrhein? (Darin vertritt der Autor die Ansicht, dass anstelle eines Seitenkanals, den er bekämpft, eine teilweise Kanalisie-

<sup>1)</sup> Vergl. „S. B. Z.“ vom 14. Januar d. J., Seite 25, mit Zeichnung.

<sup>2)</sup> Vergl. z. B. den Bericht der „Zürcher Post“ vom 20. Januar (Nr. 17). Die von Prof. Meyer betonten Zugeständnisse der „Resolution“ z. B. übergibt Gelpke auch im Schlusswort vollständig.

- rung unterhalb Basel „die Schiffbarkeit des Stromes wesentlich verbessern würde“. Ferner sagt er: „Und was den Wert der Wasserstrasse anbelangt, so ist eine ausgeglichene Wasserführung des Stromes mit Sicherung der Verkehrskontinuität, partieller Kanalisierung und mit einer mehr oder weniger intensiv durchgeführten Niederwasser-Regulierung geeignet, auch die weitestgehenden Ansprüche in Bezug auf die Verkehrsfähigkeit des Stromes vollauf zu befriedigen.“
- 1906 17. Febr. Ing. R. Gelpke: Zur Statistik der Schleppzugfahrten auf dem Rhein zwischen Strassburg und Basel. (Interessante Angaben und Zahlen über die Fahrwasser- und Schiffbarkeits-Verhältnisse auf dem unregulierten Rhein bis Basel.)
- 1909 6. Nov. Redaktion: Mitteilung über Subventionierung der Rheinschiffahrt nach Basel und über erzielte Leistungen; Schlusssatz „Der Gedanke, die natürliche Rheinstrasse, die seit Jahrhunderten bis Strassburg befahren wird, auch bis Basel bzw. bis in die Schweiz nutzbar zu machen, ist von solcher Tragweite, dass der energische Versuch, ihn ins Leben zu rufen, sehr zu begrüßen ist.“
- 1911 2. Dez. Redaktion: Mitteilung über Ausbau der Rheinstraße St. Goar-Strassburg (Vertiefung des Fahrwassers).
- 1912 9. Nov. Redaktion (C. J.): Die Rheinhafenanlagen in Basel und die Schiffahrt auf dem Oberrhein; mit 13 Plänen und Bildern. Ausführliche Schilderung der Betriebsverhältnisse, Zahlen-Angaben über bisherige Verkehrs-Entwicklung u. a. m., was erreicht worden sei in erster Linie „dank der energischen und unermüdeten Initiative von Ing. Rud. Gelpke.“
- 1913 16. Aug. Obering. R. Schätti (Zürich): Neues Schiffsmaterial für die Rhone; mit zehn Plänen und Bildern (Darstellung von leistungsfähigen Schleppdampfern und Kähnen von Escher Wyss & Cie., wie sie auch für die Rheinschiffahrt geeignet sind).
- 1914 14. März. Ing. O. Bosshardt (Basel): Darstellung der Gross-Schiffahrts-Schleuse bei Augst (mit 13 Plänen und Bildern).  
28. März, 9. Mai und 25. Juni. Redaktion: Berichte über die den Ausbau des Oberrheins betr. Verhandlungen der bad. Kammer, die zum Aufsehen mahnten.  
20. Juni. Redaktion: Bericht über den I. schweiz. Schiffahrtstag in Bern, mit bedeutsamer Rede von Bundesrat Calonder (vergl. Seite 50 dieser Nummer).
- 1917 20. Okt. Redaktion (C. J.): Darstellung des Basler Rheinhafens Kleinhüningen (mit fünf Plänen) und Zahlenangaben über die Rheinverkehrs-Entwicklung bis 1914 (im Anschluss an unsern Bericht vom 9. Nov. 1912).
- 1918 16. Febr. Prof. Dr. W. Kummer (Zürich): Der Kraftbedarf der Schiffstraktion und der Bahntraktion im Wettbewerb (3 Abb.)  
15. Juni. Obering. R. Schätti (Zürich): Zur Frage der Schleppkahngrösse in der zukünftigen schweiz. Binnenschiffahrt (mit drei Zeichnungen). Reiche Vergleichszahlen über Verkehrsmengen; günstigster Kahn für schweiz. Verhältnisse sei der 600 t-Kahn („mehr als gross genug“).  
6. und 27. Juli und 21. Sept. Redaktion: Weitere Berichte über die badischen Absichten, und Stellungnahme des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein.
- 1919 8. Febr. Obering. H. Guyer (Zürich): Kühlschiffe für Lebensmitteltransport (mit drei Plänen). Mit Kostenvergleichen zwischen Eisenbahn- und Schiffs-Transport für die schweizer. Bedürfnisse.  
15. März. Dr.-Ing. U. R. Rüegger (Bern): Umschlag-Verkehr in Häfen, mit besonderer Berücksichtigung schweizerischer Verhältnisse (drei Abb.).  
17. Mai. Redaktion: Der schweiz. Standpunkt zur internat. Binnenschiffahrt (Forderungen der schweiz. Delegation in Paris).  
28. Juni. Vertrag von Versailles: Neue Rechtsgrundlage.
- 1920 3. Jan. Prof. A. Rohn (Zürich): Bericht über den franz. Binnenschiffahrts-Kongress in Strassburg vom September 1919 (spricht einer Verständigung das Wort).  
10. Jan. Prof. K. E. Hilgard (Zürich): Kurze Beschreibung des Projektes für den Grand Canal d'Alsace.  
18. Dez. Redaktion: Mitteilung der für die Rheinfragen massgebenden Artikel 354 bis 362 des Versailler Vertrages; Zusammensetzung der Zentralkommission.
- 1921 1. Jan. bis 12. Febr. Redaktion: Ausführliche Darstellung des internat. Wettbewerb-Ergebnisses für die Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee (mit 25 Plänen).  
14. Mai bis 25. Juni.<sup>1)</sup> Redaktion: Technische Grundlagen zur Beurteilung schweiz. Schiffahrtsfragen, zunächst der Rheinfrage (mit 44 Plänen und Bildern). Unter beratender Mitwirkung und Verwendung von Mitteilungen mehrerer schweizer. Ingenieure, sowie mit einem Beitrag des gew. bad. Rheinschiffahrts-Inspektors und Staatskommissar der bad. Schifferschulen, Dr. Ing. K. Kupferschmid in Karlsruhe, für das von ihm gezeichnete Kapitel.  
2. und 23. Juli, 26. Nov., 24. Dez. Berichtigungen zu den „Techn. Grundlagen“, bezw. zu Presse-Aeusserungen darüber.
- Nicht aufgeführt sind in dieser Uebersicht die zahlreichen einschlägigen kleinen Mitteilungen, wie z. B. die jeweiligen Berichte über die Versammlungen des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein und andere Schiffahrtsverbände, über die Organisation der schweiz. Schleppschiffahrt auf dem Rhein u. a. m., was jeweils unter „Miscellanea“ erschienen ist.
- Aus Obigem mag nun jedermann selbst ermesen, welche Bedeutung es mit den Behauptungen von Nat.-Rat Gelpke hat, die S. B. Z. hätte seine Bemühungen um die Rheinschiffahrt „nie unterstützt“ und ihm stattdessen „in den Rücken geschossen“.
- Dass wir das schweiz. Regulierungs-Projekt (für das Gelpke eine Baukostensumme von 441 Mill. M. nannte) trotz nun bald zweijährigen Bemühungen und zu unserem eigenen lebhaften Bedauern noch nicht zeigen konnten, liegt nicht an uns.
- Kraftübertragungs-Versuche mit 1000 000 Volt.** Die Frage der Erhöhung der Spannung für Kraftübertragungen ist in Amerika infolge der grossen Entfernungen sehr aktuell, ganz besonders in Kalifornien und andern dünn bevölkerten Staaten. Wie die „E. T. Z.“ nach „Electrical World“ vom 17. September 1921 berichtet, sind von der General Electric Co. in Pittsfield Versuche mit einer Uebertragungsspannung von 1000 kV gemacht worden. Es wurde für die Vorführung Strom von 2000 V, 60 Per, durch einen Transformator mit röhrenförmigen Leitern auf diese Spannung transformiert. Auch für die Uebertragungsleitungen wurde die gleiche Leiterform verwendet. Die Versuche sollten in erster Linie feststellen, ob die für Spannungen bis 250 kV bekannten Gesetze betreffend Corona-Bildung und Ueberschlagsspannung auch für Spannungen von der Grössenordnung 1000 kV Gültigkeit haben, oder ob eine Diskontinuität in den Kurven besteht. Der bekannte Fachmann F. W. Peek äusserte sich zu dieser Frage wie folgt: Bei den Versuchen mit Spannungen bis zu 1100 kV zeigte die Durchschlagskurve für Luft zwischen Spitzen keine Diskontinuität. Der Ueberschlag bei rund 105 Zoll (2,667 m) Spitzenabstand erfolgte bei 1000 kV. Auch die Ueberschlagskurve zwischen Kugeln von 75 mm Durchmesser zeigte keine erhebliche Abweichung von den berechneten Werten. Ebenso ergaben Versuche an Kettenisolatoren die erwartete Ueberschlagsspannung; so trat z. B. an einer Hängeisolatorenkette mit 18 Gliedern der Ueberschlag bei etwa 900 kV ein, während bei einer Kette mit 22 Gliedern bei 1000 kV kein Ueberschlag eintrat. Corona-Versuche wurden an einer künstlichen Leitung aus etwa 89 mm starken Messingrohren mit einphasiger Schaltung gemacht. Der Eintritt der Corona-Erscheinung erfolgte bei 900 kV, dem vorausberechneten Werte. Ein ausführlicher Bericht über die Versuche ist auch in der „Revue générale de l'Electricité“ vom 17. November 1921 zu finden.
- Hebung eines Dachstuhls.** Beim Aufbau von Stockwerken auf vorhandene Häuser war bisher der Umstand störend, dass die Dächer abgebrochen und dann wieder aufgestellt werden mussten, während welcher Zeit das Haus schutzlos dem Regen ausgesetzt war. Beim Erhöhen eines Geschäftshauses in Berlin hat man nun vor kurzem den Dachstuhl, anstatt ihn abzubrechen, um etwa 3,5 m gehoben, sodass während des Aufbaues des neuen Geschosses das Haus jederzeit gegen Regen geschützt war. Wie das „Z. d. B.“ vom 26. November 1921 berichtet, wurden dabei die Binder der Dachkonstruktion abgefangen und nun vermittels Stahlschrauben von je 10 t Tragfähigkeit hochgewunden. Diese Schrauben arbeiteten wechselseitig und standen auf Klotzlagern, die der Hebung ent-

<sup>1)</sup> Die beiden Artikelserien: „Wettbewerb Basel-Bodensee“ und „Techn. Grundlagen“ sind als Sonderabdruck erschienen (48 Seiten Text, mit Sachregister und 71 Abb.). Zu beziehen beim Verlag der S. B. Z. für 7 Fr.

sprechend erhöht wurden. Nach Lösen aller Verankerungen ging das Abheben des Dachstuhls von seinen Auflagern ohne jede Reibung vonstatten. Um das Dach während der Hebung gegen etwa auftretende Stürme zu sichern, wurden Flaschenzüge verwendet, die an festen Punkten des Dachverbandes und an solchen des Gebäudes angebracht waren. Während des Hebens wurden die Flaschenzüge etwas nachgelassen, bei auftretendem Wind und während der Arbeitspausen aber wieder fest angezogen, sodass der Dachstuhl dauernd „im Zuge“ war. Durch Hochmasslatten und Lotpendel wurde die gleichmässige Hebung jederzeit nachgeprüft. Die eigentliche Hebung erforderte, abgesehen von den Vorarbeiten, etwa eine Woche und verlief ohne jeden Unfall.

**Ausstellung von Plänen für Minimal-Einfamilienhäuser.** Die Ergebnisse des von den Sektionen Basel, Bern, La Chaux-de-Fonds und St. Gallen des *Schweiz. Verbandes zur Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaues* unter ihren Mitgliedern veranstalteten Wettbewerbes für Minimal-Einfamilienhaus-Pläne sind im *Gewerbemuseum Basel* bis zum 5. Februar d. J. (täglich von 10 bis 12 und 14 bis 17 Uhr) öffentlich ausgestellt. Der Ausstellung sind beigefügt die prämierten und angekauften Entwürfe aus dem *Wettbewerb zum Wiederaufbau von Sent*. Alle Interessenten für den Kleinwohnungsbau seien auf diese reichhaltige Pläne-Ausstellung aufmerksam gemacht.

Zum achtzigsten Geburtstag Prof. Dr. F. Bluntschlis, den er in guter Gesundheit morgen, am 29. Januar begeht, bringt auch die „Schweiz. Bauzeitung“ ihren Glückwunsch dar. Hinsichtlich der Würdigung von Bluntschlis Bedeutung für seine nähern Freunde, seine zahlreichen dankbaren Schüler und für die Fachwelt überhaupt sei verwiesen auf unsern Glückwunsch zu seinem siebzigsten Geburtstag (Band LIX, Seite 65, vom 3. Febr. 1912).

**Meliorationsarbeiten auf dem Waffenplatz Kloten-Bülach** werden demnächst in Angriff genommen. Das kant. Meliorationsamt in Zürich schreibt hierfür die Absteckungsarbeiten in zwei Losen von 34 und 38 ha aus, mit Eingabetermin für die Akkordeingaben bis zum 4. Februar d. J. (Nähere Auskunft im Kaspar Escher-Haus, Zimmer 322).

**Kraftwerk Wäggitäl.** Die „A.-G. Kraftwerk Wäggitäl“ hat die Erstellung der Staumauer im Schräh (rund 120 000 m<sup>3</sup> Aushub und 233 000 m<sup>3</sup> Gussbeton) an die beiden Baufirmen Heinrich Hatt-Haller und Ed. Züblin & Cie. A.-G. in Zürich vergeben, die diese umfangreiche Arbeit unter der Firma „Bauunternehmung Staumauer Wäggitäl“ gemeinsam zur Ausführung bringen werden.

### Konkurrenzen.

**Neues Kantonsschul-Gebäude in Winterthur.** Die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich veranstaltet unter den zürcherischen und den seit mindestens 1. Januar 1919 im Kanton Zürich niedergelassenen schweizerischen Architekten einen Wettbewerb zur Gewinnung von Plänen für ein neues Kantonsschul-Gebäude in Winterthur. Einlieferungstermin für die Entwürfe ist der 30. Juni 1922. Dem Preisgericht gehören an: vom Regierungsrat Dr. G. Keller als Vorsitzender, und Erziehungsdirektor Dr. H. Mousson, ferner die Architekten Kantonsbaumeister H. Fietz, K. Indermühle in Bern, Prof. Dr. K. Moser in Zürich und M. Risch in Chur, sowie Stadtrat A. Messer in Winterthur. Als Ersatzmänner sind bezeichnet Stadtbaumeister H. Herter in Zürich, Hochbauinspektor Th. Hünerwadel in Basel und Architekt F. Moser in Biel. Dem Preisgericht ist zur Prämiiierung von fünf oder sechs Entwürfen die Summe von 20 000 Fr., ferner für Ankäufe geeigneter Entwürfe eine weitere Summe von 12 000 Fr. zur Verfügung gestellt.

Verlangt werden: ein Lageplan 1:500, sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die zum Verständnis nötigen Schnitte 1:200, eine Perspektive 1:100, ein Erläuterungsbericht nebst Kostenberechnung. Anfragen sind bis spätestens Ende Februar 1922 an die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich zu richten; die Antworten werden allen Bezüglern der Wettbewerbsunterlagen mitgeteilt.

**Katholische Kirche in Montana-Vermala.** Unter den im Kanton Wallis niedergelassenen schweizerischen und den in der Schweiz wohnhaften Walliser Architekten, sowie einigen besonders eingeladenen Fachleuten eröffnet die römisch-katholische Vereinigung

in Montana-Vermala einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für eine neue Kirche. Als Termin für die Einlieferung der Entwürfe ist der 30. April 1922 festgesetzt. Zur Prämiiierung ist dem Preisgericht eine Summe von 2000 Fr. zur Verfügung gestellt. Programm und Unterlagen sind vom Präsidenten des Kirchenbau-Comité, Prof. Alf. Mudry in Montana-Vermala, zu beziehen.

### Nekrologie.

† F. Becker. Am 24. Januar wurde Prof. Dr. h. c. Fridolin Becker in seinem 68. Altersjahr durch den Tod von langem Leiden erlöst. Wir werden dem für sein Fach, die Kartographie und Reliefkunst, stets begeisterten und begeisternden Lehrer in nächster Nummer einen Nachruf widmen.

### Literatur.

**Speisezimmer und Küchen.** Speisezimmer u. -säle, Frühstücks- und Theezimmer, Büffets, Kredenzen, Silber- und Glasschränke, gedeckte Tische und Tafelschmuck; Küchen und Anrichten. Ueber 200 grösstenteils ganzseitige Abbildungen auf 188 Kunst-druck-Tafeln. Herausgegeben vom Verlag *Alexander Koch* in Darmstadt, 1921. Preis braun geb. 20 Fr., in weiss imit. Japan mit Goldprägung 30 Fr.

**Herrenzimmer, neue Folge.** Herren-, Arbeits-, Bibliothek-, Rauch-, Jagd-, Kneip-, Billard- und Spielzimmer, Privatbureaux, Sitzungszimmer, sowie viele Einzelmöbel. 219 Abbildungen auf 192 Kunst-druck-Tafeln. Herausgegeben vom Verlag *Alexander Koch* in Darmstadt, 1921. Preis braun geb. 18 Fr., in weiss imit. Japan mit Goldprägung 24 Fr.

Beide Bände, aus Alex. Kochs Sammlung „Handbücher neuzeitlicher Wohnungskultur“, zeichnen sich aus durch Gediegenheit des Inhaltes, wie der Wiedergabe und Ausstattung. Sie enthalten Räume von den einfach-bürgerlichen, sachlichen Formen bis zu hoch herrschaftlichen Ausführungen, namentlich bei den Speise-Sälen bis zu reichstem Luxus, Gegensätze also, wie sie für unser Zeitalter kennzeichnend sind. Der erste Band bietet auch eine Anzahl farbiger Naturaufnahmen, so gerade von dem vornehmen Speisezimmer, dessen Kredenz wir in der Abbildungsprobe auf Tafel 4 dieser Nummer zeigen.

**Deutsche Kunst und Dekoration.** Monatschrift für Wohnungskunst, Malerei, Plastik, Architektur, Gärten, künstlerische Frauenarbeiten. Herausgegeben und geleitet von *Alexander Koch*. Darmstadt. 25. Jahrgang. Abonnementspreis 33 Fr. jährlich.

Die hohen Qualitäten auch dieser Publikation aus dem Verlage Alex. Kochs, die wir im vorstehenden Textteil (Seite 46) würdigen, sind so bekannt, dass sie auch hier keiner weitem Empfehlung bedürfen; es genüge anlässlich ihres Eintrittes in den 25. Jahrgang die Mitteilung, dass sich das reichhaltige Eröffnungsheft seinen Vorgängern würdig anreihet. Unsere Abbildungsproben auf Seite 47 sind einem Aufsatz von Schulze-Naumburg, „Das einfache Haus“, entnommen. Weiterhin wird ein reich ausgestattetes Privathaus von Bruno Paul in Wort und Bild einlässlich dargestellt. Moderne und ältere Kunst, neue Porzellan-Plastik, Beleuchtungs-Keramik (von Hans Poelzig), Bühnenkunst und vieles andere mehr füllen das Heft.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen.)

**Voruntersuchung und Berechnung der Grundwasser-Fassungsanlagen.** Von Dr. J. Versluys, m. i. Direktor des städtischen Wasserwerkes in Surabaja, vorm. Privatdozent der Hydrologie an der Techn. Hochschule in Delft. Mit fünf Textabbildungen. München und Berlin 1921. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. M. 7,50.

**Hochleistungskessel.** Von Dr.-Ing. Hans Thoma in München. Studien und Versuche über Wärmeübergang, Zugbedarf und die wirtschaftlichen und praktischen Grenzen einer Leistungssteigerung bei Grossdampfkesseln, nebst einem Ueberblick über Betriebs-erfahrungen. Mit 65 Textfiguren. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis in der Schweiz: geh. 99 M., geb. 117 M.

**Business.** Die sechszehn Lehrsätze des Geschäftserfolges. Von Herbert N. Casson. Autorisierte Übersetzung aus dem Englischen von Dr. Walter J. Briggs, Zürich. Zürich 1921. Verlag von Arnold Bopp & Cie. Preis geb. 8 Fr.

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