

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft, 1930

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 6

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-44733>

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.

sonst könnte es kaum vorkommen, dass die Detailpläne den ausführenden Baustellen nur Tag für Tag vorgelegt werden können, wobei, was nicht verwunderlich ist, nachträglich immer wieder noch Aenderungen vorgenommen werden müssen, die heute da und morgen dort die Fortführung der Arbeiten verzögern und stören oder gar auch schon wiederholt doppelte und dreifache Arbeiten verursachen. So kann es mit dem zurzeit grössten Bau Europas, auf welches Merkmal man mit Recht etwas stolz sein möchte, wohl nicht länger gehen, und man kann nicht anders, als der Baukommission des Völkerbundes eindringlich zuzurufen, dass es höchste Zeit ist, einmal energisch zum Rechten zu sehen. Man muss sich leider damit abfinden, dass der Gesamtplan des neuen Völkerbundhauses architektonisch allgemein sehr wenig Beifall findet. Man kann daher sicher nicht auch noch riskieren, dass die Ausführung des Baues wegen der Unzulänglichkeit der architektonischen Leitung noch lange hinausgeschleppt und — wer weiss mit welchen Kostenüberschreitungen — schliesslich zu einem Puschwerk werde. Da muss, und zwar rasch, irgendwie Abhilfe geschaffen werden, sonst bleibt nichts anderes übrig, als dass der Völkerbundsrat oder die Völkerbunds-Versammlung jetzt noch das vornehmen, was von Anfang an das einzig Richtige gewesen wäre, nämlich die gesamte architektonische Leitung einem *einzigen*, fähigen Manne zu übertragen, der auch die volle Verantwortung dafür zu tragen vermag.“ —

Dieser Darstellung ihres Berichterstatters fügt die Redaktion der N. Z. Z. folgende eigene Meinungs-Aeusserung bei:

„Da dieser sehr pessimistische Eindruck vom Stand der Arbeiten am neuen Völkerbundsgebäude auch durch eine eingehende Besprechung mit mehreren der leitenden Architekten nicht beseitigt oder wesentlich abgeschwächt werden konnte, erachten wir es als Pflicht, die Öffentlichkeit darauf aufmerksam zu machen. Mit allgemeinen Beschwichtigungen über die Grösse des Werkes, die uns zuteil wurden, sowie dass die Bauunternehmung ihre Installationen teilweise zu früh aufgestellt habe, und dass die vorgesehene Bauzeit von vier Jahren nur ganz wenig überschritten werden dürfte, (schon jetzt also muss man damit rechnen), wird man die offenkundige Tatsache nicht beseitigen können, dass der erste Bau-sommer für die Erstellung des Völkerbundspalais zu zwei Dritteln oder drei Vierteln als verloren betrachtet werden muss. Das ist auch volkswirtschaftlich angesichts der überall herrschenden Arbeitslosigkeit höchst bedauerlich. Möglich, dass die jetzt verlorene Zeit später durch allerlei Forcierungen zum Teil oder ganz wieder eingeholt werden kann. Dabei steigt jedoch auch die Möglichkeit, durch allerlei Ueberhastungen die Qualität der auszuführenden Arbeiten noch mehr zu gefährden. Das ist im Grunde das grösste Beunruhigungsmoment. Die Baukommission des Völkerbundes, die für die ganze Durchführung des Baues die Verantwortung trägt, hat darum, wir wiederholen es nachdrücklich, alle Ursache, sich ernstlich mit allen vorkommenden Klagen zu befassen — wobei vielleicht auch in ihrem eigenen Betriebe dies oder jenes überprüft und besser organisiert werden sollte — wenn sie nicht riskieren will, die grössten Unannehmlichkeiten zu erleben.“ —

Soweit die „Neue Zürcher-Zeitung“. Es muss schon sehr schlimm um eine Sache stehen, wenn eine grosse Tageszeitung vom Rufe der „N. Z. Z.“ sich so rückhaltlos äussert. Für uns ist diese Entwicklung der Dinge nicht verwunderlich, hatten wir doch schon vor vier Jahren, im Anschluss an den Wettbewerb unglückseligen Angedenkens, mit Kraft und mit unmissverständlicher Deutlichkeit vor der damals erst beabsichtigten diplomatisch-politischen Verfuhrwerkung des Bauvorgehens gewarnt, leider ohne zuständigen Ortes Gehör, geschweige denn Verständnis zu finden. Wir verweisen auf Band 90 der „S. B. Z.“, wo am 1. Oktober 1927 unser Mitarbeiter für Architektur, Peter Meyer, *eindringlich* gewarnt hatte, diese Baufrage nicht „zu einem höchst stattlichen *Skandal* auswachsen“ zu lassen. Diese Definition als „Skandal“ ist der „S. B. Z.“ höher Orts übel vermerkt worden, sogar in gewissen S. I. A.-Kreisen. Andererseits haben eine Reihe *welscher* Kollegen gerade diese Definition *ausdrücklich unterstrichen*; wir erinnern an die Einsendungen der Architekten A. Hertling, H. Lavarière, Ch. Thévenaz, Ch. Dubois, Favarger, F. Gillard und F. Godet. Wir selbst hatten das Jury-Urteil, den Ursprung dieser babylonischen Verwirrung, als unverhüllten *Rechtsbruch* bezeichnet (Seiten 197 und 314), den trotz allen Vorstellungen das diplomatische Fünferkomitee gedeckt hat! Es war dies gerade von dieser Seite umso schmerzlicher, als doch der



1903 Von der Rheinschiffahrt bis Basel: Ing. Rud. Gelpkes erste Versuchsfahrt, die „Justitia“ vor Anker bei der Basler Schifflande am 26. August 1903.

Völkerbund der ausgesprochene Hüter sein sollte für die „Heiligkeit der Verträge“, die „feierlichen Versprechen“, und was derlei Superlative mehr sind, die immer wieder so gern benützt werden — wo es rhetorisch dient. Es ist aufs tiefste zu bedauern, dass schon beim Bau des eigenen Hauses für den Völkerbund die Rechtsgrundlage vor den politischen Sonderambitionen derart auf die Seite geschoben werden konnte. „Es ist der Fluch der bösen Tat“ — was wir heute über die Bauangelegenheit hören; es *musste* so kommen, und das Bild vom Turmbau zu Babel, an das unsere gesamte Welt-situation so erschreckend erinnert, es will uns auch im Arianapark nicht verlassen. Wann siegen wohl Vernunft und Verantwortungsgefühl über persönliche Eitelkeiten? C. J.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft, 1930.

(Fortsetzung von Seite 64.)

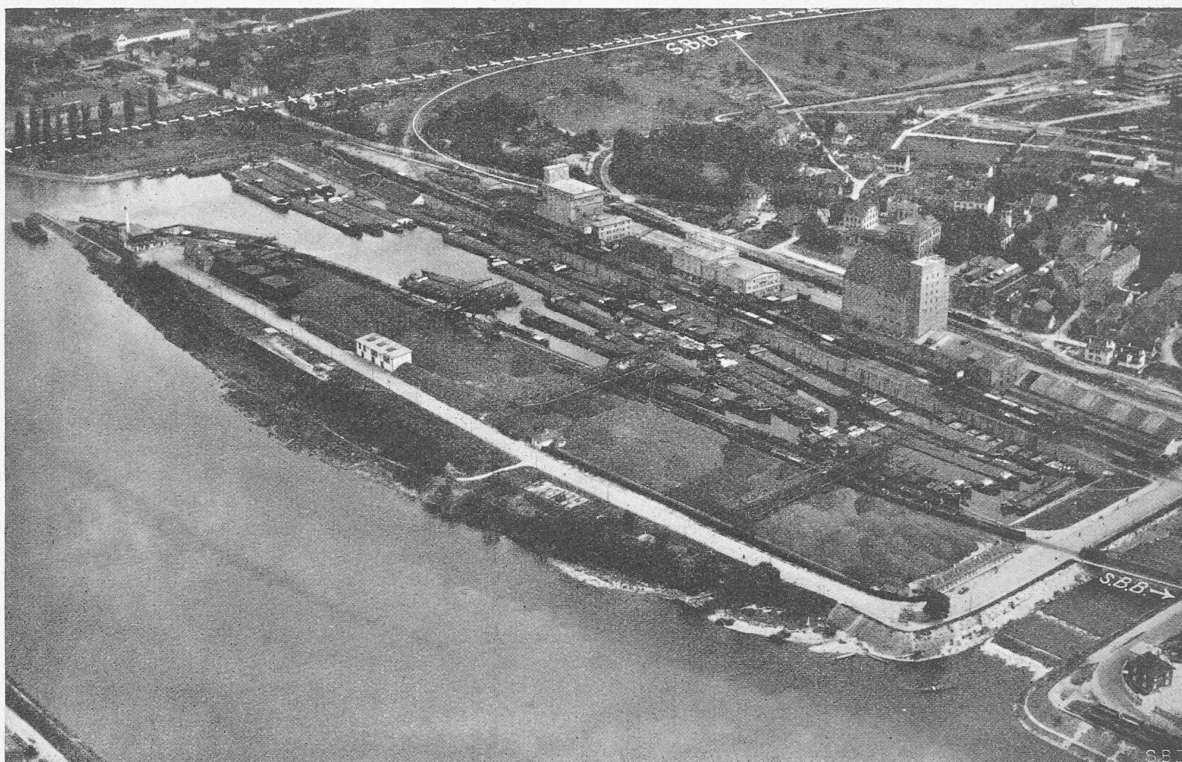
[Vorbemerkung der Redaktion. Den Ausführungen des Eidg. A.f.W. über die Rheinschiffahrt bis Basel auf Seite 64 letzter Nummer hatten wir ein Bild vom Eintreffen der „Millionsten Tonne“ des Jahres 1930 beigelegt. Für zwei weitere Bilder zur Veranschaulichung der bisher erzielten Fortschritte fehlte der Raum, wir bringen sie deshalb erst heute: Links der kleine Schraubendampfer, mit dem vor 28 Jahren Rud. Gelpke seine erste Pionierfahrt in drei Tages-Etappen durchgeführt hat, um damit zu beweisen, dass der Oberrhein immer noch schiffbar sei. Demgegenüber zeigt das Bild rechts eine Anfüllung des Basler Hafenbeckens mit Schleppkähnen, wie sie sich seit Jahren nicht nur hie und da, sondern häufig einstellt. Der kommerzielle Schiffsverkehr hat sich in einem Mass entwickelt, wie es damals, ausser von seinem Propheten, von keinem ernsthaften Techniker für möglich gehalten wurde. Man muss in Basel zur Anlage eines zweiten Hafenbeckens schreiten, um den weiterwachsenden Verkehr bewältigen zu können; im ersten Halbjahr 1931 hat er die Rekordziffer der letztjährigen Vergleichsperiode, trotz der allgemeinen Krise, wieder um ein Fünftel übertroffen! Die Gegenüberstellung dieser beiden Bilder möge Jeden, der sich für eine anscheinend wenig aussichtsreiche gute Sache einsetzt, ermutigen, an seinem Orte nicht müde zu werden dafür zu kämpfen, denn der Glaube kann Berge versetzen, auch heute noch!]

Ausbau des Rheinabschnittes Basel-Bodensee.

Die Bauvorlagen für die Kraftwerke werden nach den Grundsätzen von Vereinbarungen behandelt, die zwischen der Schweiz und Baden über die Genehmigung der Pläne, die Beaufsichtigung des Baues und des Betriebes der Kraftwerke abgeschlossen wurden. Die Erfahrungen, die mit den Vereinbarungen über Schwörstadt, Dogern und Rekingen gemacht wurden, legen die Frage nahe, ob nicht im Interesse einer Vereinfachung nun eine allgemeine Vereinbarung aufgestellt werden könnte.

Bestehende Kraftwerke. (Augst-Wyhlen, Rheinfelden, Laufenburg und Eglisau). Zum Teil wurden ältere Turbineneinheiten durch neue ersetzt. Andere Aenderungen sind nicht von Belang.

Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt. Die letzten Bauvorlagen wurden in der Hauptsache bereinigt und genehmigt. Die Bauarbeiten sind soweit vollendet, dass der Probetrieb mit zwei Einheiten aufgenommen werden konnte. Die endgültige Abnahme der



1930 Von der Rheinschiffahrt nach Basel: Fliegerbild aus Südwest auf den Rheinhafen Basel-Kleinmünchen, im Sommer 1930. Am Bildrand rechts unten eine Brücke zum Hafenbahnhof der S. B. B., oben die Verbindungsbahn längs der badischen Grenze nach Basel-Muttenz.

Kraftwerkbauten fällt nicht mehr ins Berichtsjahr. Schweizerischer Kraftanteil 50%.

Kraftwerk Albrück-Dogern. Eine abgeänderte Projektvorlage infolge des Gesuches für Erweiterung der Konzession ist in Behandlung. Die Behörden haben eine neue Lösung für die Führung des künftigen Schiffahrtsweges ausgearbeitet, wonach die beiden Schiffahrtstufen Albrück-Dogern und Dogern-Bernau zusammengelegt werden. — Die im Berichtsjahr in Angriff genommenen Arbeiten schreiten programmgemäss fort. Schweizerischer Kraftanteil 54%.

Kraftwerk Rekingen. Die Projektvorlage zu diesem Kraftwerk, für das die Konzession erteilt ist, wird umgearbeitet. Ein Gesuch um Erweiterung der Konzession (Erhöhung des Staus und der Wassermenge) ist anhängig.

Projektierte Kraftwerke. Zurzeit liegen Konzessionsgesuche vor für den Ausbau folgender Stufen: **Birsfelden.** Die endgültige Projektvorlage nach den Vorschlägen der Behörden ist in Bearbeitung. **Neu-Rheinfelden.** Durch topographische Erhebungen werden gegenwärtig die Voraussetzungen für dieses Werk näher abgeklärt. — **Säckingen.** Eine Projektvorlage stammt vom Gemeindeverband Oberrhein, eine andere von den Rheinisch-westfälischen Elektrizitätswerken. Die von den Behörden verlangten geologischen Unterlagen haben dazu geführt, das vom Gemeindeverband eingereichte Projekt zu verlassen. Zur Projektvorlage der Rheinisch-westfälischen Elektrizitätswerke wurden Ergänzungen verlangt. Unterhandlungen zwischen den Konzessionsbewerbern sind im Gange. — **Koblenz-Kadelburg.** Eine Projektvorlage wurde durch die Buss A.-G., Basel und die Lonza Waldshut, eine andere durch die Stadt Zürich eingereicht. Buss-Lonza haben in Verbindung mit den Oberschwäbischen Elektrizitätswerken in Biberach/Riss ihre frühere Projektvorlage umgearbeitet und drei neue Varianten eingereicht. — **Rheinau.** Projektvorlage der Stadt Winterthur und Mitbewerber. Die Behörden haben unbedeutende Abänderungen und einige Ergänzungen verlangt. Den beiden Bewerbern wurde Gelegenheit gegeben zur eingehenden Darlegung ihrer Begehren und Auffassungen. — **Schaffhausen.** Projektvorlage der Stadt Schaffhausen. Das Auflageverfahren ist eingeleitet. Zwischen den beiden Bewerbern, Stadt Schaffhausen und Nordostschweizerische Kraftwerke, schweben noch Verhandlungen, die voraussichtlich zu einer Verständigung führen werden. Nach Abschluss dieser Verhandlungen ist auch die endgültige Vernehmlassung der beteiligten Kantone zu erwarten.

Wutach. Die Verhandlungen mit Baden betreffend die Ueberleitung von Wasser aus dem obren Einzugsgebiete der Wutach nach dem Schluchsee sind noch nicht weiter gediehen. Es darf indessen erwartet werden, dass sie zu einer Verständigung führen.

Ausbau der Rhone.

Regulierung des Genfersees; Schiffahrt; Wasserkraftnutzung.

Das Post- und Eisenbahndepartement hatte das Amt für Wasserwirtschaft beauftragt, Studien über die Regulierung des Genfersees und die damit zusammenhängende Rhonekorrektur, sowie über die Führung eines Schiffahrtsweges von der Rhone in den Genfersee durchzuführen. Diese Arbeiten gelangten zum Abschluss. Die Projekte des Amtes wurden den Kantonen Waadt, Wallis und Genf am 13. Juni 1930 unterbreitet.

a. Das Projekt für die Seeregulierung und Rhonekorrektur erlaubt, den Seespiegel in den Grenzen zu halten, die im Jahre 1925 durch die schweizerische Delegation gutgeheissen wurden; es ermöglicht andererseits den Rhone-Kraftwerken durch die Erhöhung der Niederwasserführung der Rhone eine bessere Ausnützung. Die umfassende Rhonekorrektur wird das Abflussvermögen des Genfersees bei Hochwasser wesentlich verbessern. Die Seeuferanstösser werden gegen die Gefahren der Seehochwasser geschützt sein. Der Höchstabfluss der Rhone unterhalb der Arvemündung wird durch die in Aussicht genommenen Massnahmen nicht erhöht. Das Amt für Wasserwirtschaft hat bei allen Seeregulierungsprojekten Lösungen angestrebt, bei denen die Hochwassergefahr im Seegebiet beseitigt werden kann, ohne dass die maximale Abflussmenge aus dem See erhöht werden muss. Obwohl das neue Projekt die volle Zustimmung der drei Uferkantone noch nicht gefunden hat, scheint es doch die beste Unterlage zu bilden, um eine Einigung unter ihnen zu erreichen. Die Wiederaufnahme der Verhandlungen mit Frankreich kann nicht wohl in Aussicht genommen werden, solange insbesondere diese Einigung nicht erzielt ist. Die eidgenössischen Behörden werden sich dafür verwenden, eine Verständigung so bald als möglich herbeizuführen.

b. Da sich die Beteiligten noch nicht auf eine der in engere Wahl gezogenen, auf dem rechten Rhoneufer vorgesehenen Lösungen für die Schiffahrtsverbindung Rhone-Genfersee einigen konnten, hatten die Vertreter des Kantons und der Stadt Genf den Wunsch geäußert, dass das Amt für Wasserwirtschaft die Möglichkeiten einer Schiffahrtsverbindung Rhone-Genfersee auf dem linken Ufer

der Rhone prüfen möchte. Die Untersuchungen des Amtes haben ergeben, dass am linken Ufer nur ein Kanal unter dem Rhonequai in Frage kommen kann. Der Kanal würde vom See beim Jardin anglais ausgehen, in fast gerader Linie verlaufen und beim Pont Sous-Terre wieder in die Rhone ausmünden. Diese Lösung wurde von der einen kantonalen Behörde gutgeheissen, von der andern aber abgelehnt. Es ist daher nötig, die Studien fortzusetzen.

Kraftwerk Coulouvrenière. Die Stadt Genf hat versuchsweise eine alte Pumpengruppe durch eine hydro-elektrische Gruppe ersetzt. Sie hat die Absicht, das hydraulisch betriebene Pumpwerk in ein hydro-elektrisches Kraftwerk umzubauen.

Kraftwerk III. Die Stadt Genf hat ein Kraftwerkprojekt — von ihr als Werk III benannt — aufgestellt, das bei Cartigny die Rhone einstauen und das Gefälle von der Arvemündung bis zum obern Stauende des bestehenden Kraftwerkes Chancy-Pougny ausnützen würde. Es ergab sich, dass die Ausführung eines Stauseeprojektes wirtschaftlicher sein wird, als ein früher bei Aire-la-Ville vorgesehenes Kanalwerk. Die Studien über die verschiedenen mit der Erstellung einer solchen Anlage im Zusammenhang stehenden Fragen sind im Gange.

Kraftwerk unterhalb Chancy-Pougny. Der schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband wurde eingeladen, das den Bundesbehörden eingereichte Konzessionsgesuch für ein Kraftwerk Pont de Grésin, das zwar auf französisches Gebiet zu stehen käme, aber auch den schweizerischen Gefällsanteil an der Rhone unterhalb des bestehenden Kraftwerkes Chancy-Pougny ausnützen würde, vom Standpunkt der Rhoneschiffahrt aus zu prüfen. Der Verband hat die vorgelegte Lösung als ungeeignet erachtet. Der Bundesrat hat Frankreich vorgeschlagen, dieses Kraftwerksprojekt der schweizerisch-französischen Rhonekommission zu unterbreiten, damit sie es anlässlich der nächsten Zusammenkunft behandle.

Tessinische Grenzgewässer.

Es war auch in diesem Jahr nicht möglich, die Verhandlungen mit Italien über den Ausbau der tessinischen Grenzgewässer aufzunehmen; die Bezeichnung der italienischen Delegation ist noch nicht erfolgt. — Zwecks Vervollkommen der hydrographischen Unterlagen soll am Luganersee bei Morcote ein Limnigraph errichtet werden. Von der Aufnahme des Cassarate-Deltas war bereits im Kapitel „Hydrographie“ die Rede.

Regulierung der Seen.

Im Berichtjahr traten in den schweizerischen Seen mit Ausnahme des Zugersees keine aussergewöhnlichen Hochwasserstände auf. Die Seestände nahmen in den Sommermonaten allgemein einen normalen Verlauf. Mitte Mai und Mitte Oktober sind jedoch die meisten Seen infolge starker Regengüsse wesentlich höher angestiegen, als es zu dieser Jahreszeit sonst der Fall war, ohne jedoch eine schädliche Höhe zu erreichen. Einzig der Zugersee hat Mitte Mai einen Stand erreicht, der sogar den Hochwasserstand des Juni 1910 überstieg. — Die tiefsten Seestände wurden ganz allgemein in den Monaten Februar und März beobachtet. Aussergewöhnliche Tiefstände sind nirgends eingetreten.

Bodenseeregulierung.

Die auf den Rheinstrecken Konstanz-Ermatingen und Eschenschaffhausen, auf denen Korrektionsarbeiten vorgesehen sind, durchgeführten Sondierbohrungen lieferten die Unterlagen für den definitiven Kostenvoranschlag der Flusskorrektionsarbeiten. Sie bestätigten ferner, dass die im Projekt in Aussicht genommene Wehrstelle bei Hemishofen auch vom geologischen Standpunkt aus die günstigste Baustelle ist. Die Bohrungen lieferten indessen zu wenig zuverlässige Anhaltspunkte über die zulässige Belastung des Baugrundes durch Wehr und Schiffschleusen. Da die Kenntnis der Tragfähigkeit des Baugrundes für die Ausgestaltung der Fundamente, die Wahl der Baumethode und die Bereinigung des Kostenvoranschlages von grösster Bedeutung ist, wurden an der als geeignet befundenen Wehrstelle zwei kleine Probe-Caissons mit Druckluft bis 14 m unter die projektierte Wehrschwellen-Oberkante bzw. etwa 20 m unter den Wasserspiegel des Rheins abgesenkt. Dieses Vorgehen ermöglichte, in beliebigen Tiefen den Baugrund an Ort und Stelle in ungelockertem Zustande zu beurteilen und seine Tragfähigkeit durch Belastungsproben zu bestimmen. Es ist ferner in Aussicht genommen, zu Beginn des nächsten Jahres in der Versuchsanstalt für Wasserbau in Zürich am Modell die zweckmässigste Ausgestaltung der Wehrschwelle mit kleinster Kolkgefahr zu prüfen.

Vom Ufergelände des Rheins bei der Wehrstelle wurde ein genauer topographischer Plan hergestellt.

Ueber die Rheinkorrektion in Schaffhausen wurden ergänzende Studien durchgeführt, um unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bodensondierungen und ohne Verminderung der hydraulischen Wirkung ein Minimum an Baukosten zu erreichen. Ferner wurde die Frage der Bauausführung und Finanzierung der Rheinkorrektion in Schaffhausen, die einen Bestandteil des Bodenseeregulierungswerkes bildet, für den Fall, dass diese Korrektion vor, gleichzeitig oder nach Erstellung des projektierten neuen Kraftwerkes in Schaffhausen ausgebaut würde, eingehend geprüft.

Das Bauprogramm für die Bodenseeregulierung befindet sich in Arbeit. Es handelt sich dabei um eine recht vielgestaltige Aufgabe, indem der Arbeitsfortschritt beim Erstellen des Stauwehres und der Schiffschleusen und bei der Durchführung der Baggararbeiten so zu wählen ist, dass während des Baues einerseits die Hochwassergefahr im Seegebiet nicht erhöht, andererseits aber auch ein zu tiefes Fallen des Seespiegels vermieden wird, und dass ferner die bestehende Dampfschiffahrt zwischen Stein und Schaffhausen in bisherigem Umfange aufrechterhalten werden kann.

Der Bundesrat hofft, den beteiligten Staaten im Laufe des Jahres 1931 den Entwurf zu einem Staatsvertrage unterbreiten zu können. Hierfür erwies es sich als notwendig, verschiedene wichtige Fragen rechtlicher Natur vorher eingehend abzuklären. Auch die Regelung des Verhältnisses zwischen Bund und Kantonen und die Frage der Heranziehung der Rheinkraftwerke an die Finanzierung des Regulierungswerkes hat eine wesentliche Abklärung gefunden. Ueber die Ermittlung des Nutzens, den die Rheinkraftwerke aus der Bodenseeregulierung ziehen werden, fand eine Fühlungnahme mit Baden statt. Der Bundesrat beabsichtigt, den beteiligten Staaten im Jahre 1931 die Aufnahme von Verhandlungen vorzuschlagen.

Regulierung der Juraseen.

Der Kanton Bern hat Ende des Berichtjahres den Bundesbehörden einen Vorschlag über die Finanzierung der II. Juragewässerkorrektion unterbreitet, der mit dem vom Amt für Wasserwirtschaft und der Baudirektion des Kantons Bern bearbeiteten Korrektions- und Regulierungsprojekt an einer Besprechung zwischen den interessierten Kantonen behandelt werden soll. Das Post- und Eisenbahndepartement hat in Aussicht genommen, diese Konferenz so bald als möglich einzuberufen.

Regulierung des Vierwaldstättersees.

Die Bundesbehörden haben sich mit den interessierten Kantonen über die Beschaffung der Unterlagen, die notwendig sind, um den Einfluss jetziger und künftiger Hoch- und Niederwasserstände des Sees auf die Ufer, sowie um das Fassungsvermögen des Reussbettes vom Seeausfluss bis zur Mündung in die Aare für die Projektbearbeitung beurteilen zu können, in Verbindung gesetzt. Es wurden umfangreiche Untersuchungen angestellt, um die Zu- und Abflussverhältnisse des Vierwaldstättersees, insbesondere bei extremer Hochwasserführung, zu bestimmen.

Regulierung des Zürichsees.

Die Stadt Zürich steht noch in Verhandlungen mit den Besitzern bestehender Wasserrechte an der Limmat, um diese alten Wasserrechte abzulösen. Das von ihr bearbeitete Projekt über die Abflussregulierung des Zürichsees ist den Bundesbehörden noch nicht zur Prüfung vorgelegt worden. Das Amt für Wasserwirtschaft hat wasserwirtschaftliche Vorarbeiten durchgeführt und insbesondere Studien angestellt über die Abflussverhältnisse des Obersees durch den Rapperswiler Seedamm nach dem Zürichsee. (Schluss folgt.)

MITTEILUNGEN.

Fahrbarer Eisenbahnwagenkipper mit diesel-elektrischem Antrieb. In der auf Seite 84 letzten Bandes (14. Febr. 1931) kurz beschriebenen Grossgaserei Mitteldeutschland ist ein neuartiger Bahnwagenkipper in Betrieb, über den wir den „VDI-Nachrichten“ folgendes entnehmen: Der Kipper, der über einem 50 m langen Tiefbunker auf normalspurigem Geleise läuft, besteht aus einem fahrbaren Gerüst und der nach beiden Seiten kippbaren Plattform. Oben auf dem Gerüst aus Walzstahl steht an einem Ende das Maschinenhaus mit der Diesel-Dynamo-Anlage (eine Stromzufuhr durch Schleifleitungen war nicht möglich), in der Mitte ist das durch Elektromotor betriebene Kippwerk angeordnet, während am