

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 97/98 (1931)
Heft: 17

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

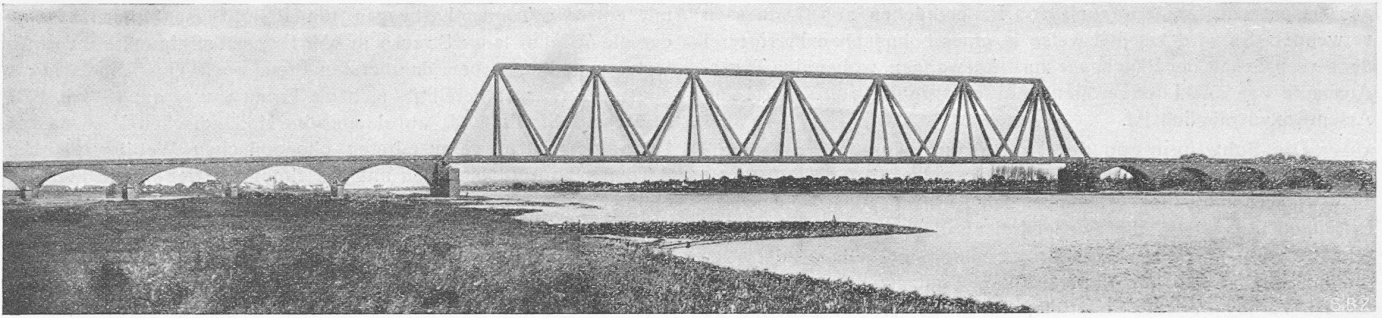


Abb. 4. Im Bau begriffene Dreigurtbrücke über den Rhein bei Köln. Stützweite 308 m, Höhe 39 m, Breite 15 m.

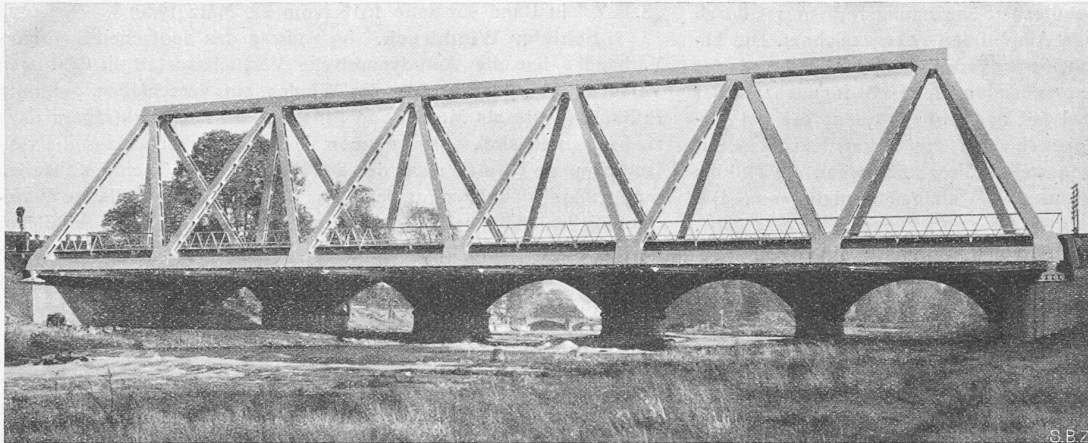


Abb. 1. Dreigurtbrücke über die Rur bei Düren. Stützweite 78 m, Höhe 14,5 m, Breite 13,5 m, Gewicht 500 t.

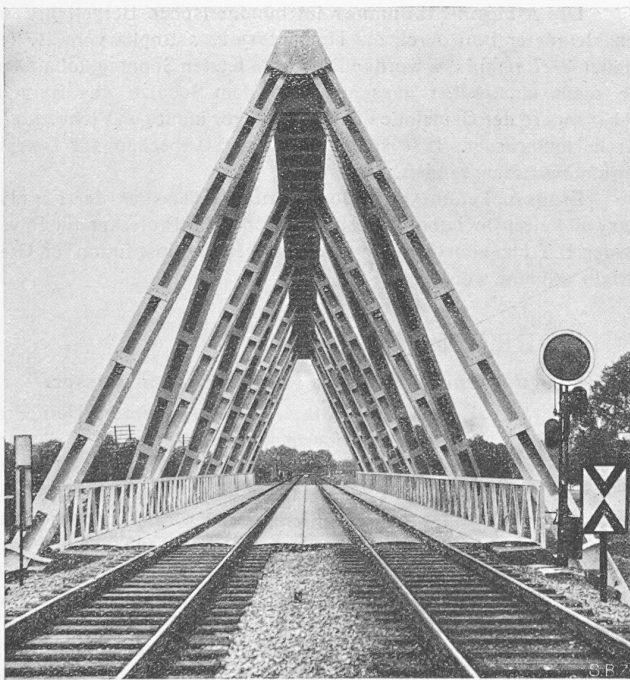


Abb. 2. Dreigurtbrücke über die Rur bei Düren, Durchblick.

stände wirken sich gegenüber der Viergurtbrücke verteuern aus. Vielleicht liessen sich aber diese Schwierigkeiten besonders dann überwinden, wenn die Walzwerke sich bereit fänden, Sonderprofile zu liefern, die eine einwandfreie bauliche Ausbildung solcher Dreigurtbrücken ermöglichen.

Schliesslich sei noch darauf hingewiesen, dass im Laufe der Entwicklung der Brückentechnik bereits Anklänge an Dreigurtbrücken vorhanden sind. Zuerst sei an

die Saltashbrücke bei Devonport (England) erinnert, die als Obergurt eine mächtige elliptische Röhre aufweist und auch im übrigen durch ihre wuchtige Linienführung einen tiefen Eindruck macht. Brücken mit stark geneigten Tragwänden (1:10), ohne obere Windverband, sind zum Beispiel die Brücken über den Firth of Forth bei Edinburg und über die Donau bei Cernavoda. Es wäre

kein grosser Schritt gewesen, bei diesen Bauwerken die nahe beieinander liegenden Obergurte zu vereinigen und damit die Dreigurtbrücke herbeizuführen, die uns jetzt erst in klarster Linienführung als neue Brückenordnung beschert worden ist. [Die theoretische Behandlung des Problems der Dreigurtbrücke durch Dr. Tils findet sich in der „Bautechnik“ 1928, Heft 38; eine kurze Darstellung der Rurbrücke mit einige Einzelheiten bringt ferner das „Z. d. B.“ 1931, Nr. 22. Red.]

MITTEILUNGEN.

Elektrostatische Gasreinigung nach Cottrell-Lurgi. Die Möglichkeit der Reinigung von Gasmassen von in ihnen schwebenden Staubteilchen durch ein elektrostatisches Feld, durch das man die Gasmassen hindurchströmen lässt, ist 1884 durch ein Patent von K. Möller (Brackwede) beschrieben und erheblich später durch erfolgreiche praktische Ausführungen von F. G. Cottrell in Amerika bekannt geworden. Die Entwicklung dieses Verfahrens ist in „Génie civil“ vom 12. September 1931 durch P. Pouthier geschildert. Wir entnehmen dieser Quelle, dass Cottrell zunächst in einer kalifornischen Schwefelsäurefabrik und dann in der Riverside Portland-Zementfabrik eine bezügliche Installation einrichtete. Das notwendige elektrostatische Feld erfordert hochgespannten Gleichstrom, der in der Regel durch einen mechanischen Stromwandler aus hochgespanntem Wechselstrom gebildet wird, wobei die eine der Elektroden die Emission von Elektronen, die andere die Resorption der Staubteilchen besorgt. Die erst 1912 in Betrieb gesetzte Anlage Riverside ist auch heute noch die bedeutendste; sie bedient 12 Drehöfen und behandelt stündlich eine Million m³ Gas, wobei sie bei einer Effektaufnahme von nur 50 kW jedem m³ Gas 1,7 g Staub abnimmt. Anstelle der von Cottrell ursprünglich benutzten verstellten Emissions-Elektrode wird nunmehr, nach der Erfindung von E. Möller, dem Sohn des ersten Erfinders K. Möller, ein einfacher, im Innern der rohrförmigen Resorptions-Elektrode gespannter Leitungsdraht verwendet. Die Vereinigung der verschiedenen, in diesen Einrichtungen benutzten Erfindungen ist im Verfahren Cottrell-Lurgi durchgeführt, nach dem heute mehr als 1000 Anlagen mit über 3000 Apparaten ausgeführt sind. Neuerdings wird das Ver-

fahren nicht nur für die Ausscheidung eigentlicher Staubteilchen aus Gasmassen, sondern auch von Rauchteilchen aus Gasmassen verwendet. So wird beispielsweise in einer böhmischen Erzrösterei der Arsen-Gehalt der Rauchgase zurückgewonnen, wobei eine Tages-Ausbeute von 2500 Liter verdünnter Arsensäure und von 13 bis 14 kg Arsenitrioxd möglich ist.

Die Schwingungen der Freileitungen und ihre Verhinderung. Bei amerikanischen Kraftübertragungsanlagen wurden seit 1917 wiederholt Leitungsbrüche an den Aufhängepunkten schwerer Leitungen festgestellt, die zweifelsfrei als sog. Schwingungsbrüche erkannt wurden. Ueber diese Erscheinung sind seitens der Aluminium Ltd. eingehende Untersuchungen angestellt worden, über die Th. Varney Berichte erstattete, die in der „Revue générale de l'Electricité“, insbesondere in ihrer Nummer vom 15. August 1931, zusammengefasst sind. Wir entnehmen dieser Quelle, dass die bezüglichen Schwingungserscheinungen in zwei deutlich verschiedenen Formen auftreten. Die eine dieser Schwingungsformen ist durch hohe Frequenzen und niedrige Amplituden gekennzeichnet. Die bezüglichen Schwingungen sind transversal und beruhen auf der Resonanz zwischen der entsprechenden Eigenschwingungszahl der gespannten Drähte oder Kabel mit der Wirbelfrequenz der bei verschiedenen Windgeschwindigkeiten sich am Leiterrücken ausbildenden Luftwirbel; Messungen stellten Frequenzen von etwa 10 bis 40 in der sec dar, bei Amplituden von einigen wenigen mm. Die andere Schwingungsform betrifft die sog. „tanzenden Leitungen“, mit niedrigen Frequenzen und grossen Amplituden, wobei es sich um ein longitudinales, in der Vertikalebene sich abspielendes, ebenfalls durch den Wind hervorgerufenes Hin- und Herwogen der gespannten Drähte oder Kabel handelt, mit Frequenzen von der Grösse einiger sec und mit Amplituden, die einige m betragen können. Da die Schwingungsbrüche an den Aufhängestellen zu erfolgen pflegen, lag es nahe, an diesen Stellen, die bei schweren Leitungen in der Regel mit Hängeisolatoren ausgerüstet sind, Verbesserungen anzubringen. Zu diesem Zwecke wurde die von der Isolator-Klemmverbindung erfasste Stelle der Leitung vorgängig mit einer Hülse von einer die Klemmlänge stark überschreitenden Länge umgeben. Diese Hülse besteht aus dickem Wickeldraht, der an den Hülsenden mit steilen, in der Klemmzone mit flachen Schraubengewindungen um die Leitung herumgeführt ist. Wie die Erfahrung zeigte, konnte durch diese äusserst einfache Verfestigung der Aufhängestellen die Bruchgefahr der Leitungen erfolgreich vermindert werden.

Der Sösetal-Staudamm, 6 km oberhalb Osterode am Harz gelegen, ist am 17. September eingeweiht worden. Er wurde für die Harzwasserwerke der Provinz Hannover erstellt und dient hauptsächlich zum Hochwasserschutz sowie zur Trinkwasserversorgung der Ortschaften im Leinetal. Mit einem Stauraum von 25 Mill. m³ erfasst er ein Einzugsgebiet von 48 km². Neben dem eigentlichen Speicherbecken sind unmittelbar ober- und unterhalb kleinere Ausgleichbecken errichtet worden; das obere dient als Klärbecken, das untere sorgt für den gleichmässigeren Abfluss des in einem Kraftwerk verwerteten, zu Trinkwasserzwecken nicht benötigten Wassers. Der Staukörper ist nach einer Mitteilung der „VDI-Nachrichten“ ein gerader Erddamm mit Betonkern. Er hat an der Krone eine Länge von 477 m und eine Breite von 8,65 m, während er an der Sohle 250 m breit ist. Die entsprechenden Kernbreiten sind 1,30 m und 7,0 m. Das Böschungsverhältnis des Dammes schwankt zwischen 1:2 und 1:2,5. Mit 56 m Höhe ist der Sösetaldamm z. Zt. noch der höchste Erd-Staudamm Europas. Seine Dichtung erfolgt durch einen wasserseitigen Lehmschlag, ferner einen Inertolanzstrich und Torkretputz auf dem Kern. Zur Hochwasserentlastung dienen zwei Grundablässe von 2,90 m lichtigem Durchmesser, in denen gleichzeitig die Entnahmerohre untergebracht sind, und ein seitlicher Ueberlauf mit anschliessender Schussrinne. 1,8 Mill. m³ Bodenbewegung und der Einbau erheblicher Betonmassen sind in den Jahren 1928 bis 1931 bewältigt worden. Die Gesamtbaukosten des Dammes stellten sich auf 14,2 Mill. Mark.

Neue Erfolge von Saurer-Motorlastwagen. In der Zeit vom 10. bis 20. September 1931 fand in der Umgebung von Lille (Nordfrankreich) das „Meeting des Routes Pavées“ statt, an dem sowohl Nutzfahrzeuge als auch Personenwagen in beträchtlicher Zahl teilnahmen. Dieser Wettbewerb, der wegen der als schlecht bekannten Pflasterstrassen in Nordfrankreich an die Wagen grosse Anforderungen stellt, verfolgte als Hauptzweck, die Fahrzeuge auf

ihre Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit zu prüfen. Saurer war mit einem 5 Tonnen-Lastwagen mit Rohöl-Diesel-Motor beteiligt, der die 750 km lange Strecke in vier Etappen strafpunktfrei zurücklegte, was ihm neben dem ersten Preis noch einen Spezialpreis eintrug. — Ferner beteiligte sich die Firma Saurer am 18. Juli 1931 in Maastricht (Holland) an einem vom Holländischen Verband der Lastwagenbesitzer veranstalteten ökonomischen Wettbewerb. Der 3 Tonnen-Saurer-Lastwagen mit Dieselmotor erzielte auch hier den ersten Preis. — Diese schönen Erfolge gereichen unserer einheimischen Lastwagenfabrik zu neuer Ehre und beweisen, dass sie gegenüber der starken ausländischen Konkurrenz nach wie vor das Feld zu behaupten vermag. Besondere Bedeutung gewinnen diese glänzenden Ergebnisse durch den Umstand, dass sie mit den neuen Saurer-Diesel-Motoren erzielt wurden, die bekanntlich gegenüber Benzinmotoren eine Brennstoffkosten-Ersparnis von etwa 70% ermöglichen. Eine eingehende Beschreibung dieses Motors finden die Leser der „S.B.Z.“ in Band 95, Seite 151* (vom 22. März 1930).

Schiefer Winddruck. Im Auftrag des deutschen Stahlbauverbandes hat die Aerodynamische Versuchsanstalt in Göttingen Versuche über den Druck des Windes auf verschieden geformte Prüfkörper, die als Modell von Pfosten, von Fachwerkträgern usw. zu betrachten sind, vorgenommen. Dabei zeigte sich, dass die vielfach benutzte Formel, nach der der Winddruck auf schräge Flächen proportional dem Quadrat des sinus des Neigungswinkels der Windrichtung ist, nicht befriedigt. Vielmehr sind in jedem Einzelfall der Flächengliederung besondere Koeffizienten zu benutzen, über die der in der „VDI-Zeitschrift“ vom 26. September erschienene Auszug der Forschungsarbeit Auskunft gibt.

Ein französisches Forschungsinstitut für Gusseisen. Unter Mitwirkung des bedeutendsten Giesserei-Roheisen Erzeugers, der Hochofenwerke von Saulnes, ist vor kurzem in Paris ein Forschungsinstitut für Gusseisen eröffnet worden. Es wird nicht nur eigene Laboratoriums-Versuche vornehmen, sondern auch über alle mit der Eisengiesserei zusammenhängenden technischen Fragen unentgeltlich Auskunft erteilen. Die Leitung des Instituts ist dem bekannten Fachmann Prof. Léon Guillet übertragen worden.

Die Albigna-Staumauer im bündnerischen Bergell¹⁾, deren beschleunigter Bau durch die Hochwasserkatastrophe vom 21. September 1927 veranlasst worden ist, wurde letzten Sonntag kollaudiert. Sie dient einstweilen ausschliesslich dem Schutze des Bergells, insbesondere der Gemeinde Vicosoprano, vor künftigen Verheerungen durch Hochwasser. Erst später soll das Staubecken zur Energiegewinnung herangezogen werden.

Eidgen. Technische Hochschule. Anlässlich der Faraday-Maxwell-Feiern in London ist Dr. P. Scherrer, Professor für Physik an der E.T.H., zum Ehrenmitglied der Royal Institution of Great Britain ernannt worden.

KORRESPONDENZ.

Die Bewegung von Luftblasen in fliessendem Wasser.

In Nr. 15, Bd. 97 der „S.B.Z.“ 1931 beschreibt Herr Prof. Dubs Versuche über Luftblasenbewegung. Er findet u. a. das auffällige Ergebnis, dass der Bewegungswiderstand, auf das Quadrat der Relativgeschwindigkeit C_e bezogen, im fliessenden Wasser (Geschwindigkeit C_w) ganz wesentlich grösser wird als in ruhendem. Der Widerstandskoeffizient k_1 steigt von 0,91 bei ruhendem Wasser auf 2,965 bei bewegtem. Ausserdem wächst k_1 bei grösseren Geschwindigkeiten sehr schnell an, sodass bei deren weiterer Steigerung Werte erreicht würden, die ganz unwahrscheinlich sind.

Ich vermute nun, dass dieses Anwachsen wesentlich durch folgenden Umstand vorgetäuscht wird: C_w bedeutet in der Arbeit die mittlere Wassergeschwindigkeit ($= \frac{Q}{\pi/4 D^2}$). Da die Blase ungefähr in der Rohraxe aufsteigt, steht sie aber unter dem Einfluss der dort vorhandenen Maximalgeschwindigkeit $C_{w \max}$. Trotzdem das Verhältnis der beiden Geschwindigkeiten zwischen 1,10 und 1,20 liegen dürfte (es hängt von der Reynolds'schen Zahl R_w und von Anlaufeffekten stark ab), kommt doch eine sehr erhebliche Korrektur heraus, weil die Relativgeschwindigkeit C_e errechnet wird aus der Differenz der Wassergeschwindigkeit C_w und der direkt gemessenen Absolutgeschwindigkeit C_a .

¹⁾ Vergl. das bezügl. Projekt von Ing. Adolf v. Salis in Band 83, Seite 210* (3. Mai 1924).

Nimmt man an Stelle von C_w den massgebenden Maximalwert $C_{w \max}$ in die Widerstandsberechnung, so ergibt sich annähernde Konstanz des Widerstandskoeffizienten k_1 , der starke Anstieg verschwindet. Mit $\frac{C_{w \max}}{C_w} = 1,17$ z. B. sind die grössten Abweichungen vom Ruhewert (0,91) nur noch 12% (statt 225%).

Ob ein reeller Turbulenzeffekt auf den Widerstand vorhanden ist, kann meines Erachtens nur entschieden werden, wenn genaue Messungen der Geschwindigkeitsverteilung im Versuchsrohr gemacht und Bahn und Formen der Blasen photographisch kontrolliert werden.

*

Auf die obigen Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Ackeret teile ich mit, dass, entgegen seiner Annahme, die Luftblase nicht in der Rohraxe aufstieg, sondern eher in einer Schraubenlinie, also während des Aufstieges Querbewegungen zur Rohraxe ausführte. Diese Querbewegungen waren manchmal so stark, dass die Luftblase ganz in die Nähe der Wandung des Glasrohres, in dem sie aufstieg, gelangte. Diesen Vorgang habe ich dann auch in meiner Arbeit angedeutet (Seite 183). Es konnte deshalb zur Berechnung des Widerstandskoeffizienten k_1 nicht die maximale Wassergeschwindigkeit $C_{w \max}$ (die übrigens auch nicht bekannt war) angenommen werden, und so führte ich eben die Rechnungen mit einer mittleren Wassergeschwindigkeit durch. Es hätte mich jedoch mehr befriedigt, wenn die Rechnung einen annähernd konstanten Widerstandskoeffizienten k_1 ergeben hätte, allein, dann hätte ich eben die von Prof. Ackeret getroffene Annahme über die Bahn der Luftblase machen müssen, die aber, wie oben bemerkt, mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmt. Um diese Frage noch abzuklären, habe ich die von Herrn Prof. Ackeret angeregten Geschwindigkeitsmessungen und photographischen Aufnahmen bereits vorgesehen.

R. Dubs.

NEKROLOGE.

† Carl von Bach. In Stuttgart starb am 10. Oktober der allen Ingenieuren durch seine grundlegenden Arbeiten über die „Maschinen-Elemente“ und über „Elastizität und Festigkeit“ bekannte Ingenieur Prof. Dr. Ing. e. h. Carl von Bach im Alter von 84 Jahren.

† Thomas A. Edison. Am 18. Oktober ist in West-Orange (New Jersey), 84 jährig, Thomas Alva Edison nach längerem Kranklager verschieden. Auf das aussergewöhnlich reiche Lebenswerk dieses genialen Erfinders kommen wir zurück.

WETTBEWERBE.

Schulhaus-Anlage an der verlängerten Tannenrauchstrasse in Zürich-Wollishofen. Der Stadtrat von Zürich eröffnet unter den in der Stadt und in den acht von der bevorstehenden Eingemeindung erfassten Vororten verbürgerten oder seit mindestens 1. Januar 1931 niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für eine Schulhaus-Anlage einschl. Turnhalle mit Jugendherberge, Turn- und Spielplatz, sowie Schülergärten auf dem Areal zwischen Thujastrasse und projektiertes Tannenrauchstrasse. Als Eingabetermin ist der 29. Februar 1932 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Architekten M. Braillard (Genf), K. Egger (Zürich), Stadtbaumeister H. Herter (Zürich), Stadtbaumeister F. Hiller (Bern) und Baurat Dr. Otto (Stuttgart), sowie den Stadträten J. Baumann, Bauvorstand, und J. Briner, Schulvorstand. Ersatzmänner sind Arch. K. Indermühle (Bern) und Hochbauinspektor G. Korrodi (Zürich). Zur Prämierung von vier bis fünf Entwürfen steht dem Preisgericht eine Summe von 15000 Fr. zur Verfügung, dazu 2500 Fr. für allfällige Ankäufe. Verlangt werden: Lageplan 1 : 500, alle Grundrisse und Fassaden sowie die nötigen Querschnitte 1 : 200, ein Modell 1 : 500 der gesamten Schulhaus-Anlage und kubische Berechnung. Spätestens fünf Wochen nach der Ausschreibung sollen alle Bezüger des Wettbewerbprogrammes zu einer Besprechung der eingegangenen Begehren eingeladen werden. Programm und Unterlagen können gegen Hinterlegung von 20 Fr. in der Kanzlei des Hochbauamtes, Amtshaus IV, 2. Stock, Zimmer Nr. 35, bezogen werden.

Neubau eines Bank- und Verwaltungsgebäudes der Solothurner Kantonalbank in Grenchen. (Band 98, Seite 13). Zu diesem Wettbewerb sind 35 Projekte eingegangen. Das Preis-

gericht ist gestern zusammengetreten, sodass bei Redaktionschluss das Urteil noch nicht bekannt war. Die Entwürfe sind von heute um 14 h bis und mit Sonntag, den 1. November 1931 um 17 h, im Gasthof zum Löwen in Grenchen öffentlich ausgestellt. Besichtigungszeiten: Werktags von 9 bis 12 h und 14 bis 17 h, Sonntag von 10 bis 12 h und 14 bis 17 h.

LITERATUR.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Hydrographische Erhebungen im Rheingebiet im Abschnitt Reichenau-Bodensee. Veröffentlichung des *Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft*. Mit 25 Tafeln und einer Kartenbeilage. Bern 1930, zu beziehen beim Sekretariat des Amtes für Wasserwirtschaft und in den Buchhandlungen. Preis kart. 12 Fr.

Von der Werkstatt zur Werkstatt. Ursprung, Entwicklung und Gestalt des Siemens-Konzerns. Schrift der *Siemens & Halske A.-G.* und der *Siemens-Schuckertwerke A.-G.* Mit einem Bildnis und 47 Abb. Berlin 1931, in Kommission beim VDI-Verlag. Preis kart. 4 M.

Der Bau von Kleinwohnungen mit tragbaren Mieten. Von Arch. Prof. *Franz Schuster*. Mit 245 Abb., Photos, Lagepläne, Grundrisse. Frankfurt a. M. 1931, Verlag von Englert & Schlosser. Preis kart. 6 M.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.
S. I. A. - Kurs.

Der ursprünglich für diesen Herbst vorgesehene S. I. A.-Kurs ist im Einverständnis mit dem C. C. auf das Frühjahr verschoben worden. Es hatte sich gezeigt, dass die interessierten Kreise an einer gewissen „Kursmüdigkeit“ leiden, weil das Jahr 1931 mit internationalen Kongressen und mit Kursen aller Art schon reichlich genug gesegnet war.

Der *S. I. A.-Kurs 1932* befasst sich mit dem Thema: „**Neuzeitliche Verkehrsaufgaben und ihre Lösung**“ und wird im Frühjahr 1932 in den Räumen der E. T. H. in Zürich abgehalten werden.

Ueber das Programm folgen demnächst weitere Angaben. Zürich im Oktober 1931.

Für die Kurskommission des S. I. A.: Walther.

S. I. A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.
I. Vereinsversammlung, Mittwoch, den 9. Sept. 1931.

Anwesend sind 100 Mitglieder und Gäste.

Der Präsident, Architekt Rudolf Christ, eröffnet die Sitzung um 20.25 h. Er begrüsst den Referenten des Abends, den neuernannten Chef des Stadtplan-Bureau, Arch. A. Schuhmacher.

Der Vorsitzende verliest ein Schreiben des Schweiz. Baumeister-Verbandes an den S. I. A., worin dieser auf die Gefahren und Misstände hinweist, die durch die in letzter Zeit immer kürzer werdenden Baufristen verursacht werden. Die Architekten werden gebeten, auf die Bauherrschaft im Sinne eines gesunden und nicht übertriebenen Bautempo zu wirken. Präsident Christ bemerkt dazu, dass auch die Architekten die kurzen Baufristen als Uebelstand empfinden und die Anregung des Baumeister-Verbandes begrüssen.

Die Versammlung nimmt Kenntnis von folgenden Aenderungen im Mitgliederbestande: Austritte: Ing. Max Stahel (wegen Wegzug nach Zürich) und Chemiker Dr. E. Fridöri (wegen Wegzug ins Ausland); Eintritte: Ing. J. H. Eckinger und Arch. Max Tüller, beide Mai 1931 direkt vom S. I. A. aufgenommen; Uebertritte: Architekt H. Liebetrau, Rheinfelden, aus Sektion Aargau.

Nach Erledigung dieser geschäftlichen Traktanden ergreift der Vorsitzende das Wort zur Begrüssung der anwesenden Gäste. Er dankt der Stadtplan-Delegation, die den B. I. A. bei seinen langjährigen Bestrebungen um die Schaffung eines Stadtplan-Bureau verständnisvoll unterstützt hat, er gibt der Befriedigung Ausdruck, dass nun durch die Wahl des Chefs des Stadtplan-Bureau die Richtigkeit der Bemühungen des B. I. A. voll anerkannt und die Zähigkeit, mit der die Angelegenheit verfolgt worden sei, nun ihre Belohnung gefunden habe. Er bedauert, dem wegen Abwesenheit von Basel am Besuche unserer Sitzung verhinderten Vorsteher des Baudepartements, Regierungsrat Dr. Brenner, nicht heute Abend den wärmsten Dank des B. I. A. persönlich aussprechen zu können. Der Verein wird auch in Zukunft gerne seine Mitarbeit zum Wohle