

Zum Herzogschen "Sammel"-Werke

Autor(en): **Waldner, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 24

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-24824>

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.

Die Belastungsprobe wurde am 15. November mit zwei Lastwagen von je 10 t Gewicht vorgenommen, wobei sich messbare Veränderungen kaum feststellen liessen. Am 20. November d. J. wurde die Brücke dem Verkehr übergeben. Die Zufahrten wurden jedoch vorläufig nur in provisorischer Weise hergestellt, weil die geplanten definitiven Zufahrtsstrassen noch ziemlich hohe Kosten verursachen.

Da die eigentlichen Brückenbaukosten nur etwa 260 000 M betragen, so ist mit der Grünwalder Isarbrücke der Beweis geliefert, dass die gewölbten Brücken bei entsprechender Verwendung von armiertem Beton auch bei grossen Spannweiten erfolgreich mit den Eisenkonstruktionen in Wettbewerb treten können.

Zum Herzogschen „Sammel“-Werke.

Wer ein Buch herausgibt und zur Rezension ein sendet, der muss sich auch die Kritik gefallen lassen; denn es ist besser, das Buch werde kritisiert als totgeschwiegen. Wenn unsere Beurteilung keine günstige war, so sind doch wahrlich nicht *wir* daran schuld. Dass unsere Bemerkungen den Herrn Autor empfindlich getroffen haben, davon zeugt eine Entgegnung, die er uns unmittelbar nach dem Erscheinen unserer Besprechung einsandte und deren Veröffentlichung wir ihm, allerdings erst für die nächste Nummer zugesagt hatten. Wir bedauern aufrichtig, dass er uns einige Tage später schrieb, die Einsendung könne «entfallen»; denn sie hätte unsern Lesern sicherlich viel Spass gemacht und einen verblüffenden Ueberblick auf Charakter und Gesittung des Verfassers gewährt. Nun ist sie in einem mehrere Spalten langen «Offenen Brief» der Schweizerischen Elektrotechnischen Zeitschrift mit dem Fette der Druckerschwärze gesalbt worden, in der Form sehr abgeschwächt und verwässert, im Inhalt gleich nichtssagend. Dass der Redakteur dieser Zeitschrift ein so bedenklches Elaborat in das Organ des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins und des Verbandes schweizerischer Elektrizitätswerke aufgenommen hat, muss dem auffallen, der nicht weiss, dass der Herausgeber der «Elektrischen Anlagen» zugleich Redakteur genannter Zeitschrift ist. Wir haben diese Doppelstellung in unserer Besprechung absichtlich verschwiegen, mit Rücksicht auf die beiden erwähnten Körperschaften, denen alle unsere Sympathien gehören.

Wir müssen unsere Leser um Entschuldigung bitten, dass wir genötigt sind, uns nochmals mit dem Herausgeber des genannten Werkes zu befassen. Wie bereits gesagt, ist er nicht imstande, auch nur *eine* unserer

Die Isarbrücke bei Grünwald.

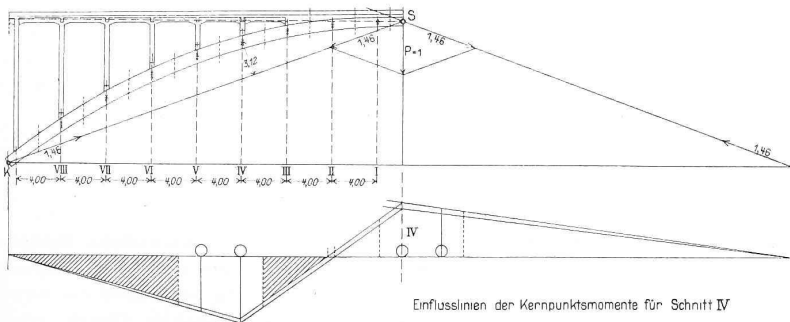


Abb. 18. Statische Berechnung. — Masstab 1 : 600.

Bemerkungen sachlich zu widerlegen und wir könnten somit die ganze Angelegenheit als abgetan betrachten. Aber er maskiert seinen Rückzug mit einer Reihe kleinlicher, meist nicht zur Sache gehörenden Erörterungen, die, durchspickt mit einigen Platteiten und abgestandenen Witzen, einen Angriff auf unsere Zeitschrift darstellen sollen. Wir könnten uns auch hierüber ausschweigen, aber dann würde er triumphierend ausrufen, wir seien ihm die Antwort schuldig geblieben und dieses Vergnügen wollen wir ihm nicht machen.

Zuerst kommen die Druckfehler daran, von denen wir doch selbst gesagt haben, dass wir nicht so pedantisch sein wollen, uns damit zu befassen. Wenn in den zitierten Stellen Druckfehler vorkamen, so mussten wir sie doch berichtigen. Nun ist Herr Herzog so glücklich gewesen, in der Nummer vom 6. August d. J. unserer Zeitschrift einen Druckfehler zu entdecken, nämlich eine fehlende Null unter einer Abbildung! Von Herzen gönnen wir ihm das Vergnügen, das der Herr Schriftsetzer ihm damit bereitet hat. — Dann will der einjährige Herr Redakteur uns belehren,

wie man Clichés in den Text setzen soll; er vergisst aber dabei anzugeben, wie man es einrichten muss, wenn zu kurzem Text viel Abbildungen gehören. Wenn Tafelbeilagen nicht angezeigt sind, so wird man es eben machen, wie andere illustrierte technische und nichttechnische Zeitschriften auch, nämlich einzelne Bildstücke in fremden Text stellen. Dass deswegen einer unserer geschätzten Mitarbeiter «rasend» geworden sei, haben wir nicht bemerkt. Was wir über den Druck des Werkes gesagt haben, hat der «Herr Redakteur» offenbar nicht verstanden. Da haben die schweizerischen Buchdrucker schon hellere Köpfe, denn sie reagierten sofort auf diesen Passus. Gleich schweren Begriffes ist er hinsichtlich unserer Bemerkungen über solche Bahnen, die mit wenigen Zeilen abgetan wurden. Er redet sich damit aus, dass diese ganz normale, gleichartige (?) Konstruktionen zeigen, während die Bahn Bremgarten-Dietikon «infolge der lokalen Umstände (!), durch ihre Steigungs-Verhältnisse und sonstigen gegebenen Bedingungen so schwierige Anforderungen an den Konstrukteur stellte, dass es sich wahrhaft verlohnte, ihr sieben Seiten zu widmen.» Nun überwindet diese Bahn einen Höhenunterschied von 145 m, hat eine Maximalsteigung von 60 ‰ und einen Minimalradius von 25 m, während die Zentrale Zürichbergbahn, der 20 Zeilen gewidmet sind, einen Höhenunterschied von rund 100 m mit Maximalsteigungen von 70 ‰ überwindet und Minimalradien von 16 m hat. Zudem wird sie auf so eigenartige Weise betrieben, dass ihr das fachmännische Interesse lange Zeit gewahrt blieb. Der Grund, warum die Bremgarten-Bahn so ausführlich, andere dagegen so kurz behandelt wurden, ist für jeden, der die Herzogsche Fabrikationsweise auch nur oberflächlich kennt, klar genug. Herr Herzog will aber Antwort haben. Sie sei ihm nicht verweigert. Der Grund ist wohl der, dass er für die erstgenannten Bahnen keine Gratisclichés erhalten konnte, während ihm für die letztere solche reichlich zur Verfügung standen. — Herr Herzog will seinen Lesern zeigen, dass er auch in der Mythologie zu Hause ist, und zwar besser als der bekannte «Fehrelis». Er belehrt uns mit grosser Ueberlegenheit, dass der holde Götterbote Merkur auch der Gott der «Diebe» sei. Wenn er diese göttliche Eigenschaft auf sich beziehen will, wer wollte ihn daran hindern; den vielen andern Jüngern Merkurs stehen wir nicht an zu erklären, dass wir an solches nicht im entferntesten gedacht haben.

Dass ein Bauwerk, sei es eine Kirche, ein Theater, eine Brücke, eine Eisenbahnlinie oder eine elektrische Strassenbahn nicht von der Studierstube aus dargestellt und beschrieben werden kann, weiss jedermann. Es gehören Unterlagen dazu, die vom Schöpfer des Werkes und von den ausführenden Unternehmern einzuholen sind. Dieses Material gelangt in der Regel in unfertigem Zustand an die Redaktionen der Zeitschriften, die das Werk veröffentlichen wollen. Der Text als Notizen die Abbildungen als Werkpläne in grossem Masstab, als Pausen, Heliographien, Photographien usw. Die Ausarbeitung des Textes, das Umzeichnen des Planmaterials dertart, dass es stark reduziert noch gute Abbildungen liefert, ist Sache der Redaktion. Es ist dies keine geringe Arbeit und oft sind hohe Kosten damit verbunden; dazu kommen noch die Ausgaben für die Herstellung der Bildstücke usw.

Herr Herzog macht sich das bequemer und er fährt auch viel billiger dabei! Er nimmt einen grossen Sack, reist damit zu allen elektrotechnischen Fabriken, lässt sich dort Clichés und Sonderabzüge geben, sitzt dann geruhig in seine Stube und macht ein «Sammelwerk» daraus. *Unsere* Bildstücke? Ja wie kommt denn Herr Herzog dazu? Hier müssen wir nun sagen, was wir im Interesse der betreffenden Fabriken bei unserer Besprechung nur angedeutet haben. Nachdem die Clichés für unsere Zeitschrift und die nachfolgenden Sonderabzüge gedient, nachdem sie auch an auswärtige technische Zeitschriften leihweise abgegeben worden, die sie selbstverständlich unter genauer Quellenangabe verwendet haben, hatten sie für uns keinen grossen Wert mehr. Anfragen von elektrotechnischen Fabriken um Ueberlassung dieser Bildstücke konnten wir um so weniger ablehnend beantworten, als uns diese seiner Zeit ja auch ihre Originalpläne in freundlicher und dankenswerter Weise zur Veröffentlichung überlassen hatten. Die Abtretung der Bildstücke geschah entweder gratis oder gegen ein mit den Kosten in keinem Verhältnis stehendes geringes Entgelt und unter der Voraussetzung, dass die Clichés nur für den *eigenen* Gebrauch, für Kataloge, Prospekte usw. zu dienen hätten, dass aber bei allfälliger Abgabe zu buchhändlerischen Veröffentlichungen die Quellenangabe unerlässlich sei. Dies verstand sich übrigens von selbst und wurde auch so gehalten, bis Herr Herzog seine Bücherfabrik eröffnet und den Nachdruck in Betrieb gesetzt hatte.

Als wir ihm dieses *gegen allen journalistischen Takt und Anstand*

verstossende Gebaren verwiesen, wurde er grob und behauptet nun frech, er sei zur Wiedergabe der Abbildungen und des Textes unserer Zeitschrift berechtigt, da ihm die Bildstöcke von den betreffenden Fabriken überlassen wurden und die darauf befindlichen Darstellungen deren *geistiges Eigentum* sei. Nun, fragen wir, sind denn Tracé, Längenprofil, Querprofile, Oberbau, Wagenpark und vieles andere mehr, was er benutzt hat, auch geistiges Eigentum der betreffenden Fabriken? Und wie bedenklich muss es um die Kenntnisse eines Herausgebers technischer Werke bestellt sein, der nicht einmal im stande ist, zwischen *Erfindungsschutz* und *Urheberrecht* an Werken der Literatur und Kunst zu unterscheiden?

Wenn wir uns mit dem Herzogschen Sammelwerk einlässlicher beschäftigt haben, als mit andern literarischen Erzeugnissen, so geschah es vornehmlich, weil wir die Pflicht fühlen, einem Gebaren, *das bisher in unserm Lande unerhört war*, entgegenzutreten. Dass wir uns auf dem richtigen Wege befinden, beweisen die an uns gesandten Zustimmungen. Um darzutun, dass auch Fernerstehende ähnlich denken wie wir, lassen wir nachstehend zwei Auszüge aus Briefen von hervorragenden Elektrotechnikern folgen. Diese schreiben:

1. «*Sie haben mir mit Ihrer Kritik des Herzogschen Sammelwerkes so aus der Seele gesprochen, dass ich nicht anders kann, als Ihnen meine freudige Zustimmung zu Ihren Ausführungen kundzugeben. Es ist wirklich an der Zeit, dass einerseits diesem Herrn eine Anstandslehre gegeben und andererseits das Publikum über die Qualität seiner Machwerke aufgeklärt werde.*»

2. «*Ihre Kritik, bezw. die Kritik des Herrn A. Waldner, wird allseitige Zustimmung finden. Im ganzen Buche stammen nur wenige Zeilen, jedoch keine Gedanken von S. Herzog. Was nicht aus der Bauzeitung stammt, ist Monographien entnommen, welche die betreffenden Firmen veröffentlicht haben. Herr A. Waldner hat sich für die energische Abwehr den Dank der anständigen technischen Welt verdient.*»

Das ist deutlich genug, sogar auch für Herrn Herzog!

A. Waldner.

Verein Schweizerischer Rheinschiffahrts-Interessenten.

Dieser im September d. J. ins Leben gerufene Verein ist am 3. Dezember im Hotel «Bären» in Basel zu seiner ersten Generalversammlung zusammengetreten. Ueber den Verlauf derselben entnehmen wir den «Basler Nachrichten» folgende Einzelheiten:

Herr Dr. Traugott Geering, Sekretär der Basler Handelskammer, entbot den 75, zur konstituierenden Versammlung erschienenen Teilnehmern den Gruss des vorbereitenden Komitees, indem er die Ziele des Vereins sowie die Aussichten, die zu deren Erreichung bestehen, darlegte. Zum Vorsitzenden wurde Ingenieur Giovanni Rusca aus Locarno gewählt, der wie bekannt für analoge Bestrebungen in seinem Kantone wirkt. Das Wort ergriffen hierauf zunächst die Herren Ingenieur Rud. Gelpke, Direktor Emil Ziegler, beide aus Basel, und Direktor Joh. Knipscheer aus Ruhrort zu einleitenden Referaten über den gegenwärtigen Stand der oberrheinischen Schiffahrtsbestrebungen.

Irgendwelche Schwierigkeiten rechtlicher Art für die Befahrung des Rheinstromes von Basel abwärts bestehen nicht; dieselbe ist durch die Schiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 innerhalb der deutschen und holländischen Grenzen geregelt. Was die stromtechnischen Verhältnisse anbelangt, so haben die angestellten Versuche in theoretischer und in praktischer Hinsicht die Möglichkeit der Grossschiffahrt bis Basel ergeben.

Die Fahrwasserhältnisse sind bezüglich der Breiten- und Tiefendimensionen oberhalb Strassburg im allgemeinen besser ausgebildet als unterhalb. Die jährliche Schiffahrtsperiode beträgt bei der gegenwärtigen unregulierten Stromverfassung 180 bis 200 Tage. Ein verhältnismässig geringer Zuschuss von Wassermassen, welcher 200 m³ sekundlich nicht überschritte, würde genügen, um während weitem 80 bis 100 Tagen die Schiffahrt offen zu halten. Dazu wäre die Regulierung des Bodensees ausreichend; die Verwendung der übrigen Seen im Dienste eines verbesserten Wasserhaushaltes würde die Kontinuität des Schiffahrtsbetriebes annähernd für das ganze Jahr zu sichern vermögen und durch entsprechende Korrekturen könnten auch die Hindernisse der seichten Uebergänge bei sinkendem Wasserstand vermieden werden. Basel soll aber nicht der Endpunkt der neuen Verkehrsstrasse sein; die Schiffahrt muss bis zum Bodensee weitergeführt werden. Unüberwindliche technische Hindernisse liegen auch auf dieser, 167 km haltenden Strecke nicht vor und auch der Kostenaufwand dürfte nicht abschrecken, da er sich auf höchstens 30 Mill. Fr. belaufen würde.

In schiffstechnischer Hinsicht wurden von den Reedereien und Kohलगrosshandlungen des Ruhrgebietes praktische Versuche mit Erfolg durchgeführt. Der Unfall, der bei der bekannten Fahrt des «Knipscheer

IX» dem Anhangkahn «Christine» zustieß, ändert an diesem Resultat nichts, da er nicht mit den Eigentümlichkeiten der Stromverfassung im Zusammenhang steht, sondern einem misslungenen Wendungsmanöver zuzuschreiben ist. Das kompetente Urteil der Reedereien am Niederrhein lautet in bezug auf den Verkehrswert des Stromes zwischen Strassburg und Basel günstig. Vorausgesetzt wird die Erweiterung der vorhandenen Schiffbrücken-Durchlässe von gegenwärtig 25 m auf 40 m, eine Verbesserung bezüglich der Anlage der Eisbrecher und Herstellung der nötigen Einrichtungen in Basel. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt erhellt daraus, dass sich nach den Berechnungen des Herrn Ziegler für die Schweiz beim Schifftransport gegenüber dem Bahntransport eine jährliche Ersparnis an Frachtkosten von rund 6,5 Mill. Fr. ergeben und zudem die Fahrt rentieren würde. Das Unternehmen müsste aber auch eine weitere Entwicklung des Schiffverkehrs, insbesondere im Kohlentransport, zur Folge haben. Was die deutschen Uferstaaten betrifft, so hätten diese von der Schiffbarmachung des Rheins bis Basel-Konstanz die gleichen Vorteile wie die Schweiz; hüben und drüben wären im Gütertransport grosse Ersparnisse zu erwarten, sodass also in der Tat eine Interessengemeinschaft besteht, die über das heute noch widerstrebende Mannheim hinaus sich bis ins Ruhrgebiet erstreckt.

Im Anschluss an die drei Referate gab Ingenieur Rusca noch eine Orientierung über die südschweizerisch-italienische Binnenschiffahrt, die ein sehr wesentliches Glied des Verkehrs zwischen Süd und Nord bildet. Die Schweiz muss danach trachten, dass sie an dem grossen Verkehrsstrom bleibt und nicht umgangen wird; in ihrem Interesse muss es daher auch liegen, die Wasserstrassen so nahe als möglich an ihr Gebiet heranzuziehen. Sämtliche Referenten ernteten reichen Beifall. Hierauf gelangte der Statutenentwurf zur Beratung und erhielt unter einigen Vorbehalten die prinzipielle Genehmigung.

Es folgten nun die in den Statuten vorgesehenen Wahlen. Für das Geschäftsjahr 1905 wurde der Vorstand bestellt wie folgt: Herren Nationalrat Dr. P. Speiser in Basel, Präsident; Ing. R. Alioth von Basel, Vizepräsident; N.-Rat Dr. O. Zoller in Basel; A. v. Morlot, eidg. Oberbauinspektor, als Vertreter der zentralschweizerischen Lokalgruppe in Bern; Professor Becker, als Vertreter der ostschweizerischen Lokalgruppe in Zürich; Ingenieur G. Rusca, als Vertreter der südschweizerischen Lokalgruppe in Locarno; Direktor E. Ziegler, Ingenieur Rud. Gelpke, Gasdirektor Paul Miescher, Dr. Traugott Geering, W. Stauffacher, alle in Basel. Als Sekretär wurde ernannt: Hr. Dr. Alb. Gräter. In die Kommissionen wurden gewählt: a) Literarische Kommission: Herren N.-Rat Dr. O. Zoller, Professor Becker, Ingenieur Rusca, General Bigotti (Italien), Dr. T. Geering, Dr. Alb. Gräter und Ingenieur Rudolf Gelpke. b) Wirtschaftliche Kommission: Direktor E. Ziegler, Direktor Joh. Knipscheer aus Ruhrort, Joh. Phil. Gruber aus Strassburg, Bankier Alfr. Sarasin und Dr. T. Geering in Basel. c) Technische Kommission: Ingenieur Rud. Gelpke, Ingenieur Löhle in Kloten, Ingenieur Epper und Oberst Pfund in Bern, Ingenieur Rusca in Locarno, Direktor Paul Miescher und Ingenieur Emil Bürgin in Basel. Zum Geschäftsführer wurde Ingenieur Rud. Gelpke in Basel bezeichnet.

Miscellanea.

Eidgenössisches Polytechnikum. Der schweizerische Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 6. d. M. Herrn Gotthardbahn-Direktor, Ingenieur H. Dieller auf sein Ansuchen hin die Entlassung als Mitglied des schweizerischen Schulrates unter Verdankung der geleisteten Dienste erteilt. Durch diesen Rücktritt verliert unsere höchste Unterrichtsbehörde ein hervorragendes Mitglied, das schwer zu ersetzen sein wird.

Herr Dieller war zweimal Mitglied genannter Behörde. Das erste Mal in den siebziger Jahren, als er noch in Solothurn wohnte und Direktor der Emmenthalbahn war, das zweite Mal von 1895 bis heute. Sein erster Rücktritt war bedingt durch seine Berufung in die Direktion der Gotthardbahn im Jahre 1879. Um seine ganze Kraft diesem damals in schwierigen Verhältnissen befindlichen Unternehmen widmen zu können, legte er sein Mandat als Schulrat und als Nationalrat nieder.

Sowohl in der ersten als in der zweiten Amtsperiode hat er unserem Polytechnikum unvergessliche Dienste geleistet. Sein unabhängiges, auf reiche Erfahrung und Kenntnisse gestütztes Urteilsvermögen, sein ausgebildetes Pflichtgefühl liessen ihn im schweizerischen Schulrate als den berufensten Vertreter jener Richtung erscheinen, die es anstrebt, unsere Anstalt in Wirklichkeit zu einer *Hochschule* zu erheben, welche frei von den Fesseln schulmeisterlichen Zwanges dem Unterricht und der Ausbildung technischer Wissenschaft dient. In der Tat darf gesagt werden, dass Herr Dieller es war, der in den vielen wichtigen Fragen, die zur Zeit diese