

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 24

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

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 Herzogischen 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 Herzogischen 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 Fahrwasserverhältnisse 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 m<sup>3</sup> 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

Behörde beschäftigen, oft das richtige, massgebende Wort gesprochen hat. Selbst aus unserem Polytechnikum hervorgegangen, ist Herr Dietler von jeher ein eifriges Mitglied der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker gewesen. Er gehört jenen Jahrgängen an, die noch die Anteilnahme an der Entwicklung unseres Polytechnikums als die vornehmste Aufgabe der Gesellschaft ansahen, aus deren Mitte die Reorganisations-Bewegung Ende der siebziger Jahre hervorgegangen und durchgeführt worden ist.

Bezeichnend für seine ernste Pflichtauffassung ist es, dass aus dem Kreise seiner Kollegen im Schulrate gerade bei ihm sich zuerst der Wunsch geltend machte, bei zunehmenden Jahren durch seinen Rücktritt für jüngere Kräfte Raum zu schaffen. Dem Bundesrate aber erwächst bei der Neubesetzung der Stelle keine leichte Aufgabe, denn abgesehen davon, dass Männer von solcher Eignung zu dem Amte, wie sie der Abtretende besitzt, nicht häufig gefunden werden, ist auch in fachlicher Beziehung — das Eisenbahnfach sollte im Schulrate doch seinen Vertreter haben — die Auswahl eine beschränkte, besonders seitdem durch die Eisenbahnverstaatlichung viele unserer Eisenbahnfachmänner zu Bundesbeamten geworden sind, bei denen es fraglich erscheint, ob sie als solche im schweizerischen Schulrat einen Sitz einnehmen können.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel.** Im Monat November sind in den Richtstollen ausschliesslich mittels Handbohrung Fortschritte erzielt worden von 108,5 m auf der Südseite und 109,6 m auf der Nordseite. Dadurch war zu Ende November eine Stollenlänge im Südstollen von 1004,6 m, im Nordstollen von 1578,7 m und zusammen eine solche von 2583,3 m erreicht. Mit Firststollen und Vollaubruch ist man nur auf der Südseite vorgegangen, wo ersterer auf 532 m, letzterer auf 374 m vorgetrieben war. Die Widerlager und das Gewölbemauerwerk waren südseits auf 332 m bzw. 331 m fertig erstellt, während davon auf der Nordseite erst 14 m bzw. 19 m vollendet sind. Auf sämtlichen Bauplätzen waren im November durchschnittlich 769 Mann beschäftigt. Das angefahrne Gestein wechselte auf der Südseite fortwährend zwischen weicherem und hartem Mergel und Kalkstein, auf der Nordseite war es Sandstein (Lachweidliformation) von harten Mergelschichten durchzogen. Die Baustellen waren trocken bis auf einen südseits bei 988 m auftretenden Wasserzufluss, der nach zwei Tagen wieder versiegte. Die Grubengasausströmungen auf der gleichen Seite bei 466 m dauern fort, jedoch ohne störende Einwirkung auf den Baubetrieb.

**Schaffung eines Ausstellungsplatzes auf der Theresienhöhe in München.** In einer von Bürgermeister Dr. v. Borscht verfassten Denkschrift wird die Vorgeschichte der Ausstellungsplatzfrage, das 1902 von Professor Gabriel von Seidl geschaffene, jetzt umgearbeitete Projekt, die Finanzierung des Ausstellungsplatz-Unternehmens, sowie die Stellungnahme der städtischen Kollegien dazu besprochen. Die hauptsächlichsten Schlussanträge gehen dahin, für Landankäufe etwa 4 Mill. Fr., für Zufahrtsstrassen, Kanalisation, Wasserleitung und Gasleitung ungefähr 950000 Fr., für feste Bauten, eine Ausstellungshalle und eine Hauptrestauration, etwa 1250000 Fr. in Aussicht zu nehmen, sowie das Anerbieten des Verkehrsministeriums, auf Kosten des Bahnärars ein Verbindungseisen des Ausstellungsgebietes mit der Staatsbahn zu bauen, anzunehmen. Ferner ist eine elektrische Unterstation im Ausstellungsgebiete zu errichten. Zur Gewinnung von geeigneten Plänen soll ein Wettbewerb mit Preisen in der Gesamthöhe von 12000 M. unter in Bayern wohnhaften Architekten ausgeschrieben werden; zugleich ist die Gründung eines Ausstellungs fonds anzustreben. Die Bauten sollten nach Entscheid des Preisgerichtes sofort in Angriff genommen werden und 1906 bereits vollendet sein.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel.** Auch im Monat November konnten die Arbeiten im Richtstollen des Tunnels vor Ort nicht wieder aufgenommen werden. Der Parallelstollen der Südseite ist, zunächst mittels Handbohrung und vom 29. November an durch Maschinenbohrung vorgetrieben worden. Er hatte am 30. November die Länge des Hauptstollens um 10 m überschritten. Am 11. November sind im Parallelstollen, in der gleichen Lage wie im Richtstollen, warme Quellen angeschlagen worden. Dabei hat man beobachtet, dass die Quellen im Stollen merklich an Ergiebigkeit zurückgegangen sind, die Gesamtmenge des in beiden Stollen zu Tage tretenden warmen Wassers dagegen zugenommen hat und am Monatsschluss rund 90 Sek./l betrug. Das am Südportal austretende Tunnelwasser ist am 30. November mit 890 Sek./l gemessen worden. Im November waren durchschnittlich täglich im Tunnel 1921, und ausserhalb desselben 715, zusammen somit 2636 Arbeiter tätig.

**Die Tieferlegung des Zentralbahnhofplatzes in Basel,** die durch den Umbau der Bundesbahnhofanlage bedingt ist, wird in der Weise ausgeführt, dass der Platz sowohl von den Anlagen als auch von den beidseitigen Trottoirs aus bis 15 m vor dem neuen Aufnahmegebäude ein mässiges Gefälle erhält. Die Mitte des Platzes wird wie bisher mit einer

von einem Trottoir umgebenen Gartenanlage geschmückt, um welche die Strassenbahngeleise herum geführt werden. Letztere kommen auf der Seite des Aufnahmegebäudes zwischen zwei für das wartende Publikum bestimmte Perrons zu liegen. Zur Pflasterung des Platzes ist Karihholz in Aussicht genommen. Die Gesamtkosten der Neuanlage des Platzes sind zu rund 340000 Fr. veranschlagt.

**Billige Einfamilienhäuser in Lausanne.** Eine Vereinigung von Postangestellten hat an der Vuachère unterhalb der Besitzung «Soleil-Levant» in Lausanne ein Gelände gekauft und den Architekten Ed. Guinaud in Lausanne mit der Erbauung von Einfamilienhäusern mit Gärten betraut, die auf 7000 bis 15000 Fr. zu stehen kommen sollen. Die Häuschen, von denen bereits 17 fest bestellt sind, sollen nicht nach einheitlicher Schablone, sondern jedes in anderer Ausgestaltung ausgeführt werden.

**Ausbau der städtischen Kraftwerke in Schaffhausen.** Zur Gewinnung der für die elektrische Bahn nach Schleithelm sowie für die gesteigerten Bedürfnisse der Industrie in Schaffhausen erforderlichen neuen Kraftquellen werden zwei Projekte studiert. Das eine fasst den Umbau der untern Turbinenanlage am linken Ufer ins Auge, wodurch die daselbst erzeugte Kraft wesentlich vermehrt werden könnte; das andere Projekt betrifft die Neuanlage eines rechtsrheinischen Wasserwerkes.

**Die Maximiliansbrücke in München.** Auf Grund eines Sachverständigen-Gutachtens sollen die von den Kämpfer-Gelenken abgeglittenen Gewölbe der Maximiliansbrücke<sup>1)</sup> nicht abgetragen werden. Da Konstruktion und Material durch die Senkung verhältnismässig geringen Schaden genommen, beantragen die Sachverständigen, den Bau so bestehen zu lassen und nur die Gelenke besonders zu sichern.

**Die Verkehrsschule St. Gallen,** die ihren Bericht über das fünfte Schuljahr (1903/1904) soeben versendet, ist in diesem Jahre zu einer kantonalen, vom Bund und den schweizerischen Bundesbahnen subventionierten Anstalt geworden. Die stetig zunehmende Schülerzahl betrug 1903/1904 in der Eisenbahnabteilung 48, in der Postabteilung 58, in der Telegraphenabteilung 6 und in der Zollabteilung 10.

**Brücke über den Canso-Sund.** Die Meerenge, welche die Cape Breton-Insel in Kanada von der Halbinsel Neuschottland trennt, soll mittels einer annähernd 1200 m langen Brücke übersetzt werden. Aus Rücksicht für die Schifffahrt sieht das Projekt eine Hauptöffnung der Brücke von rund 600 m Spannweite und 50 m lichter Höhe vor.

**Internationaler Archäologen-Kongress in Athen 1905.** Ostern 1905 findet in Athen ein internationaler Archäologen-Kongress statt, auf dessen Tagesordnung die allgemeine Interesse bietende Frage: «In welchem Sinne und bis zu welchem Punkt müssen alte Bauten und besonders der Parthenon wieder errichtet werden», gesetzt ist.

**Die Stephanuskirche in Berlin,** die am 4. Dezember eingeweiht wurde, ist von Baurat *Bürchner* mit einem Kostenaufwand von über 685000 Fr. an der Ecke der Prinzen-Allee und Soldiner-Strasse als Backsteinrohbau in frühgotischen Formen erbaut worden.

**Postgebäude in Moudon.** Das neue Post-, Telegraphen- und Telefon-Gebäude in Moudon, dessen Kosten auf 130000 Fr. veranschlagt sind, soll an der Stelle des jetzigen «Kasino» erbaut werden.

**Ein neues Armenhaus in Einsiedeln** wird mit einem Aufwand von 144000 Fr. südlich des Ortes errichtet.

## Konkurrenzen.

**Neubau eines Gesellschaftshauses der Drei E. Gesellschaften in Klein-Basel.** Im Auftrage des Vorstandes der Drei E. Gesellschaften Klein-Basels eröffnet die Aufsichtskommission unter den baslerischen und den in Basel niedergelassenen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau ihres Gesellschaftshauses an der Greifengasse und dem Oberen Rheinweg mit Einlieferungsstermin bis zum 28. Februar 1905. Für die Beurteilung der eingegangenen Arbeiten ist ein Preisgericht bestellt worden, dem die Herren Architekt *Fritz Stehlin* in Basel, Kantonsbaumeister *Th. Hünerwadel* in Basel, Architekt *H. B. von Fischer* in Bern, *C. Schiell-Lorens* in Basel und Regierungsrat Professor Dr. *A. Burchhardt-Finsler* in Basel angehören. Den Preisrichtern, die das Programm geprüft und gutgeheissen haben, sind 2500 Fr. zur Prämierung der drei bis vier besten Arbeiten zur Verfügung gestellt. Nach erfolgter Preiserteilung werden sämtliche Projekte 14 Tage lang öffentlich ausgestellt; die prämierten Entwürfe gehen in das Eigentum der Drei E. Gesellschaften über, deren Vorstand sich aber bezüglich der Ausführung des Baues vollständig freie Hand vorbehält. Das durch sieben Beilagen, worunter eine Ansicht von Klein-Basel, Lagepläne, Längenprofile und Grundrisse sowie Schnitt

<sup>1)</sup> Siehe Bd. XLIV, S. 11 und 113.