

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 13  
  
**Nachruf:** Simen, R.

### **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:** 19.11.2024

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

schwindigkeiten, sowie für den Fahrtrichtungswechsel angewandt werden. Die Geschwindigkeitsänderung wurde durch die Anwendung eines mehrkränzigen Laufrades ermöglicht, das bei kleinster Geschwindigkeit vollständig und bei grösserer Geschwindigkeit nur an einzelnen oder nur an einem Laufkranze beaufschlagt wird. Um den Vor- und Rückwärtsgang zu ermöglichen, wurden die Schaufeln aus zwei übereinander liegenden Hälften mit entgegengesetzter Krümmung, gleichsam S-förmig, ausgebildet, die je nach der Fahrtrichtung von der einen oder von der andern Seite her vom Dampf durchströmt werden. Die Fahrversuche mit der Versuchslokomotive, deren grösste Leistung 100 P.S. beträgt, sollen sehr befriedigend ausgefallen sein und der Dampfverbrauch soll (bei 10 at) sowohl bei Vorwärts- als Rückwärtsfahrt stets weniger als 16 kg/P.S. Std. betragen haben. Auch das Anfahren unter Last der als Aktionsturbinen durchgebildeten Antriebsturbinen soll stets vorzüglich gelungen sein, entsprechend einem verfügbaren Drehmoment von 480 mkg.

**Verbreiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals.** Mit Rücksicht auf die wachsenden Abmessungen der Kriegsschiffe wird der Kaiser-Wilhelm-Kanal von 22 m auf 44 m verbreitert und von 9 m auf 11 m vertieft. Zwei der den Kanal kreuzenden Eisenbahnlinien sind bereits durch Hochbrücken bei Grünental und Levensau übergeführt. Gelegentlich der Verbreiterungsarbeiten des Kanals sollen nun auch an Stelle der Eisenbahndrehbrücken, die im Zuge der Linien Elmshorn-Tonder und Neumünster-Rendsburg liegen, Hochbrücken erbaut werden. Um die verhältnismässig tief liegenden Eisenbahngleise auf die Höhe von 44 m Höhe über den Kanalspiegel hinaufzuführen, sind gewaltige Rampen von 13 km Länge erforderlich; bei Rendsburg ist die Ueberwindung nur durch Anordnung einer grossen Schleife möglich. Die neuen Brückenanlagen sollen rund 45 Millionen Franken kosten.

**Foundation mit Simplex-Pfählen in Zug.** In der in unserer Zeitschrift, Band XLVII auf den Seiten 32 bis 134 von Professor E. Hilgard gebrachten Darstellung von Fundierungsmethoden mit Betonpfählen ist auch über die Simplex-Pfähle berichtet (S. 134 u. ff.). Eine Anwendung dieses Systems ist zurzeit in Zug zu sehen, wo es bei Erstellung der Fundamente für einen grossen Gasbehälter zur Verwendung gelangt. Es ist das schon der vierte Bau der von der Konzessionärin für dieses System, der *Tiefbau- und Eisenbetongesellschaft* in Zürich, innert Jahresfrist in der Schweiz mit Simplex-Pfählen fundiert wird. Ueber die Eigenart und Vorteile der Methode ist im vorerwähnten Artikel berichtet worden.

**Rhätische Bahn.** Auf der im Bau begriffenen Strecke Bevers-Schuls wurden die Arbeiten am Magnacun-Tunnel bisher von

der Bauleitung in Regie betrieben, da man besonders schwierige Bauverhältnisse voraussah. Diese Erwartung hat sich glücklicherweise nicht bestätigt und nachdem im Richtstollen normales Gestein angefahren worden ist, wurde zur Vergebung auch dieses letzten Teilstückes der Strecke an einen Unternehmer geschritten.

**Schweizerische Wasserrechtsgesetzgebung.**<sup>1)</sup> Die vom Eidg. Departement eingesetzte engere Kommission hat bis jetzt in einer Sitzung einige grundsätzliche Fragen über die Tragweite des neuen Gesetzes erörtert und dazu Stellung genommen, im übrigen aber Herrn Prof. Burckhardt mit einer Uebersetzung des Departementalentwurfes beauftragt. Wenn diese letztere Arbeit vorliegt, wird die Kommission zu neuen Beratungen zusammentreten.

**Die neue Elbbrücke in Dresden,** die an Stelle der alten Augustusbrücke nach dem gemeinsamen Entwürfe des Stadtbaurates Oberbaurat H. Klette und des Architekten Prof. W. Kreis von 1906 bis 1910 erstellt worden ist, konnte am 30. August d. J. dem Verkehr übergeben werden.

### Nekrologie.

† R. Simen. Am 20. ds. M. ist in Luzern nach langer Krankheit der vom Bundesrate im März d. J. in die Kreisdirektion V der Schweizerischen Bundesbahnen berufene a. Ständerat R. Simen, in seinem 61. Lebensjahr gestorben. Er wurde zu Minusio zur Ruhe bestattet, im Tessin, seinem Heimatkanton, in dem sein politisches Wirken ihm ein dauerndes Andenken sichert.

### Konkurrenzen.

**Kirchenbau in Grenchols.** Wie uns Herr Architekt Adolf Gaudy, Rorschach, auf unsere Notiz auf Seite 132 lfd. Bd. mitteilt, ist ihm vom Kirchenrat Grenchols (Wallis) der direkte Auftrag erteilt worden, ein Projekt für die dortige Kirche unter Beibehaltung des alten schönen Turmes auszuarbeiten, wodurch der von uns beanstandete „Wettbewerb“ hinfällig, d. h. noch vor Ablauf der Eingabefrist rückgängig gemacht wurde. Auch Herr Gaudy hatte eine Einladung dazu erhalten, eine Beteiligung aber abgelehnt. Er ersucht uns um diese Bekanntmachung, damit er nicht im Sinne unserer Mitteilung als in diesem Wettbewerb „siegreicher Herr Architekt“ angesehen werde.

**Welttelegraphen-Denkmal in Bern.** (Bd. LIV, S. 231, 276 und 332. Band LVI, S. 107 u. 159). Ausser der Eingabe der schweiz. Maler, Bildhauer und Architekten hat auch der Präsident der Eidg.

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 97 und 332.

hatten. Die Einrichtung funktionierte wider Erwarten gut, was wir aus dem hungrigen Löwengebrüll schon von weitem hören konnten, als wir uns mit erheblicher Verspätung endlich dem Hotel näherten. Dort angelangt wurden wir mit entsprechenden Grüßen von jenen empfangen, die geglaubt hatten, uns die Forellen wegschnappen zu können. Zwischenhinein hörten wir auch, wie es der dritten Gruppe ergangen war, die bis ans Ende des grünen Tälchens, nach St. Sulpice gefahren war.

Sie besuchte dort die dem flachen Boden eines engen Felsenzirkus entspringende Quelle der Areuse, deren klares Wasser zwischen grünemoosten Steinen dahingurgelnd, in flachem Bette dem Neuenburgersee zueilt. Leider beeinträchtigte der immerfort strömende Regen den Naturgenuss wesentlich. Nach dieser romantischen Vorbereitung führte Direktor A. Ferrier einen Teil der Gruppe in die *Holzstofffabrik la Doux*. Ein anderer Teil besichtigte den grossen unterirdischen Steinbruch der *Portlandzementfabrik St. Sulpice*, in dem Ingersoll'sche Druckluft-Bohrmaschinen im Gebrauch stehen. Endlich lief der Rest der Gruppe unter Führung unseres Kollegen Ed. Elskes in raschem Tempo durch die weitläufige Zementfabrik selbst und sah dabei das chemische und das Festigkeits-Laboratorium, den grössten Motorensaal, die Oefen und die neue Mühle, ohne zu versäumen, das freundliche Ufer des Flusses zu grüssen, wo vor 26 Jahren eines der fröhlichsten Bankette sich abspielte, das unsere G. e. P. je gefeiert hat. In einem leeren Zementsilo vereinigte sich sodann die ganze Truppe des Obertals wieder und genoss neben gedrängten Vorträgen über Hydrometrie und Zementfabrikation einen vorzüglichen, mit Mauler- und Pernod-Champagner (also doch!) benetzten „Gateau au beurre“ nach Neuenburger Art. Ein zum Andenken verteiltes Blatt erinnerte an den

Gründer der Fabrik, G. Dubied, an jenen Besuch der G. e. P. am 11. August 1884 und zeigte nebst Bildern schöner Betonbauten einiger unserer Kollegen, die in hohem Masse befriedigenden Festigkeitszahlen, bis zu denen der Zement von St. Sulpice in letzter Zeit gestiegen ist. Bald war es 11 h 45, und nun fuhren sie meuchlings in Mötier an uns vorbei, um uns mit knurrendem Magen am Tische zu erwarten.

Hier in *Champ du Moulin*, unter dem wohlbekannten gastlichen Dache des „Hôtel de la Truité“, entwickelte sich sofort ein fröhliches Bankett, geleitet in seinem oratorischen Teil durch den schneidigen Tafelmajor Ingenieur Ch. Borel, der, als erstem Redner, dem verdienten Präsidenten des Lokalkomitee, Kollege Ed. Elskes, das Wort erteilte. Elskes gedachte des ebenfalls schönen Festes im Jahre 1884, das von Freund Perrier so gut geleitet war, dass auch diesmal das Präsidium ihm anvertraut worden wäre, hätte er sich nicht für das nächste Mal, in abermals 26 Jahren, dafür reservieren wollen. In diesem Zusammenhang feierte Elskes die G. e. P. als „une société de souvenir, mais aussi d'avenir“. Es würde zu weit führen, aller der Reden zu gedenken, die nunmehr, dem draussen plätschernden Regen gleich, auf uns herniederrauchten. Es sprachen und dankten noch namens der Regierung Staatsrat E. Droz, namens der Stadt Neuenburg Stadtrat H. Berthoud, für die G. e. P. unser weiss bewesteter Herr Generalsekretär Mousson und für die jungen Polytechniker stud. Meier. Ferner dankte Ing. A. Studer der Chaumont-Drahtseilbahn-Gesellschaft und ihrem verdienten Erbauer und Direktor Ph. Tripet, und gedachte a. Gott-hardbahndirektor H. Dietler an die Worte Moussons anknüpfend, der vielen grossen Männer, die Neuenburg als jüngster der Schweizer Kantone dem Vaterlande schon geschenkt hat. Zum Schluss