

XII. Internat. Schiffahrtskongress Philadelphia 1912

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 19

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28795>

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.

Holzmann & Jakob Mast übergeben wurde und deren Entwurf und Ausführung vom Jahre 1888 bis Juli 1890 ganz von Mast besorgt worden ist. Vorher hatte er, von November 1887 bis März 1888, die Projektierung der strategischen Bahn Weitzten-Immendingen längs der schweizerischen Grenze durchgeführt und deren Bau eingeleitet; dieser ist, da sich Mast ganz dem Bau Landquart-Davos widmen wollte, dann von Oberingenieur F. Hennings zu Ende geführt worden.

In der gleichen Zeit hat er an der Offertstellung von Philipp Holzmann & C^o für den Nordostseekanal von Kiel bis Brunsbüttel an der Elbe mitgewirkt, welche Arbeiten dann zum Teil dieser Firma übertragen worden sind.

Als die Arbeiten an der Linie Landquart-Davos zu Ende gingen, erhielt Mast eine Berufung als Mitglied der Direktion der Schweizerischen Zentralbahn in Basel. Diese Stellung hat er Anfang Juni 1890 angetreten und bis zum Oktober 1897 inne gehabt. Obschon ihm hier die Leitung des Baudepartements übertragen war, konnte ihm die Stellung keine Befriedigung gewähren, da der relativ nicht starken Inanspruchnahme für Neubauten eine Anzahl administrativer, formeller Geschäftserledigungen gegenüberstanden, die sich in anbetrachter der bevorstehenden Verstaatlichung noch unerquicklicher gestalteten und zu seiner gewohnten freien und selbständigen Arbeitsweise gar zu sehr in Widerspruch standen. Unter diesen Verhältnissen begann seine Gesundheit zu leiden und er zog es vor, die Direktionsstelle aufzugeben.

Im Jahre 1898 trat er als Kommanditär der Firma Alb. Buss & C^o in Basel bei und war Direktor der A.-G. bis 1904, seit welchem Jahre er nur noch dem Verwaltungsrat angehörte. Als Direktor beteiligte er sich mit Ingenieur J. Rosshändler und den Architekten F. v. Thiersch und E. Faesch an dem Wettbewerb für die mittlere Basler Rheinbrücke und hatte die Freude, dass sein Projekt mit dem ersten Preis¹⁾ ausgezeichnet und die Arbeit seiner Firma im Verein mit Philipp Holzmann & C^o in Frankfurt übertragen wurde.²⁾ Mast hatte somit die Genugtuung, seinen Namen in Basel mit der Baugeschichte aller drei Rheinbrücken verbunden zu sehen. Während seiner Tätigkeit im Hause Alb. Buss & C^o sind durch dieses die Arbeiten an den Bahnen Erlenbach-Zweissimmen, Bern-Neuenburg, Solothurn-Münster, Hartberg-Friedberg (in Steiermark), Berninabahn und Romanshorn-St. Gallen ausgeführt worden.

An allen diesen Arbeiten nahm er auch als Verwaltungsrat lebhaften Anteil, immerhin ermöglichte ihm seine Stellung, abgesehen von Expertisen, wie z. B. für den Bau des Rickentunnels, zu der ihn in letzter Zeit das Bundesgericht berufen hatte, grösserer Ruhe zu pflegen, zu welchem Zwecke er im letzten Jahre sich ganz nach seinem ländlichen Sitze am Vierwaldstättersee zurückgezogen hatte. Grosse Freude bereitete es ihm, hier Freunden und Bekannten sein Haus und die ganze Anlage zu zeigen und sich mit ihnen vergangener Zeiten und Mühen zu erinnern. Vor bald einem Jahre ging seine Frau zur ewigen Ruhe ein; der Verlust lastete schwer auf ihm und mag seine Widerstandsfähigkeit geschwächt haben. Dabei war er aber munter und beteiligte sich lebhaft an allen ihn interessierenden Anlässen, so kürzlich noch an der Eröffnungsfeier der Bodensee-Toggenburgbahn. Nun ist auch er heimgegangen nach einem langen Leben voller Arbeit, ohne die Mühsal des Alters gekannt zu haben. Er lebt in der Erinnerung seiner Freunde und im Andenken der Vielen, die an seinen Arbeiten teilnehmen durften.

XII. Internat. Schiffahrtskongress Philadelphia 1912.

Das schweizerische Mitglied der Internationalen permanenten Kommission der Schiffahrtskongresse, Herr Oberbauinspektor A. von Morlot, teilt uns mit, dass das Generalsekretariat des Kongresses in Brüssel ihm zur Kenntnis gebracht habe, dass belgische Ingenieurkorps habe beschlossen, den XII. Internationalen Schiffahrtskongress auf das Jahr 1912 nach Philadelphia einzuladen. Gleichzeitig wurden seine Mitglieder eingeladen, sich durch Berichte und Mitteilungen an dem Kongresse zu beteiligen. Der Generalsekretär hat das schweizerische Mitglied der Kommission eingeladen, in gleicher Weise zu verfahren, und Herr A. von Morlot wendet sich an die schweizerischen Ingenieure, die sich um die Schiffahrt interessieren, mit dem Ersuchen, ihre Anmeldungen spätestens bis zum 15. Januar

¹⁾ Band XXXIX, Seite 23 und 30 mit Abbildungen.

²⁾ Eingehende Baubeschreibung in Band XLVII, S. 1 u. ff. mit Abbildungen.

1911 an ihn gelangen zu lassen, er wird sie unverzüglich an das Generalsekretariat weiterleiten.

Die Internationale ständige Kommission hat für den nächsten Kongress folgende *Fragen* und *Mitteilungen* aufgestellt:

I. Binnenschiffahrt. *Fragen:* 1. Verbesserung der Flüsse durch Regulierung und Baggerung und gegebenenfalls durch Sammelbecken. Untersuchung darüber, unter welchen Umständen es zweckmässig ist, derartige Arbeiten vorzunehmen, anstatt den Fluss zu kanalisieren oder einen Seitenkanal anzulegen. 2. Abmessungen von Änen mit grossem Verkehr in einem bestimmten Lande. Schiffahrtsbetrieb. Einrichtung der Schleusen. 3. Zwischen- und Endhäfen. Verbindung zwischen Wasserstrasse und Eisenbahn. Ueberlastungsrichtungen für den Umschlagverkehr.

Mitteilungen: 1. Verwendung des Eisen-Betons bei Wasserbauten. 2. Neuerungen in der Ausgestaltung von Binnenwasserstrassen, insbesondere Schutz der Kanalufer. 3. Ausgestaltung der Schiffahrt auf grossen Strömen mit geringem Tiefgang. Schiffe und Maschinen.

II. Seeschiffahrt. *Fragen:* 1. Dockanlagen (Trockendocks, Schwimmdocks, Hellinge usw.). 2. Abmessungen der Seekanäle mit Rücksicht auf die mutmasslichen Grössenverhältnisse zukünftiger Seeschiffe. 3. Mechanische Hafen-Ausrüstung.

Mitteilungen: 1. Kräftige Bagger. Mittel zum Entfernen von Felsen unter Wasser. 2. Neuere, in den Hauptseehäfen ausgeführte Bauten unter besonderer Berücksichtigung von Hafendämmen und Wellenbrechern. Verwendung des Eisen-Betons; Mittel zur Sicherung seiner Haltbarkeit. 3. Brücken, Schwebefähren, Tunnel unter Seeschiffahrtstrassen. Wirtschaftliche und technische Untersuchung. 4. Sicherung der Seeschiffahrt, Leuchtbojen.

Zur Besetzung der Kreisdirektion V der S. B. B.

Unsere auf Seite 213 dieses Bandes gebrachte Notiz hat einem wohlunterrichteten Kollegen Anlass zu der folgenden, kürzlich an uns gelangten Einsendung gegeben.

„Die Notiz in Nr. 16 der Schweiz. Bauzeitung vom 15. X. 10 betr. Nachfolge für den verstorbenen Herrn Direktor Simen bedarf der Berichtigung. Es handelt sich nicht unbedingt um Ersatz für den Inhaber des Rechtsdepartements, denn für dieses sitzt bereits eine sehr geeignete Persönlichkeit in der Kreisdirektion V, nämlich der derzeitige Präsident Herr Zingg, der Jurist ist, gegenwärtig aber dem Betriebsdepartement vorsteht. In Wirklichkeit fehlt also in der Kreisdirektion ein Mann an die Spitze des Betriebs- und nicht des Rechtsdepartements. Hierfür hat der Kanton Tessin ohne Zweifel keinen Kandidaten; es ist daher umso unverständlicher, wenn er trotzdem wieder „einen Vertreter in der Kreisdirektion V erhalten soll“. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn sich die Bauzeitung damit nicht „abfinden“ würde, wie sie nach der erwähnten Notiz zu beabsichtigen scheint, sondern auch fernerhin energisch gegen solchen Missbrauch unseres grössten und wichtigsten Staatsbetriebes zu politischen Zwecken aufträte.“

Indem wir diese Äusserung wiedergeben, können wir auf das hinweisen, was der Bundesrat selbst in der Antwort an den Regierungsrat des Tessins auf dessen Eingabe vom 8. März 1909 erklärt hat. Letzterer hatte das Verlangen gestellt, dass in die dreigliedrige Direktion des Kreises V ein Tessiner zu wählen sei. Der Bundesrat schrieb damals (siehe Bundesblatt Nr. 43 vom 27. Okt. 1909, Seite 879) wörtlich was folgt:

„Im Falle der Ergänzung der Kreisdirektion V werden wir als Wahlbehörde wie bis anhin in erster Linie auf die Befähigung der in Betracht kommenden Kandidaten und nicht auf die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Kanton Wert legen. Ueber die bisherigen Wahlen, die nach diesem Grundsatz vorgenommen wurden, sind keinerlei Klagen wegen Ausschliesslichkeit oder dergleichen laut geworden, obschon mehrere Kantone, die sowohl an Flächeninhalt und Bevölkerungszahl als an Bedeutung für die Bundesbahnen dem Kanton Tessin gleichkommen, in den betreffenden Kreisdirektionen nicht vertreten sind. Wir sind daher der Ansicht, dass auch in Zukunft den Kreisdirektionen der Bundesbahnen der Charakter von Behörden rein administrativer Natur gewahrt werden soll.“

Der Bundesrat hat dadurch der *einzig richtigen* und für die *Bundesbahnen allein zuträglichen Anschauung* Ausdruck gegeben und damit überall ungeteilten Beifall geerntet.