

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 3

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.

standen, in einer kleinern Maschinenfabrik eine praktische Lehre an. Nach zwei Jahren hatte er diese mit bestem Erfolg erledigt und beschloss nun, doch ein regelmässiges Studium an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich folgen zu lassen, sich dazu die Mittel durch Erteilen von Unterricht selbst beschaffend. So hat er die Mechanisch-technische Abteilung von 1873 bis 1876 absolviert und in diesen Jahren auch die Freuden des Studentenlebens mitgenossen dürfen. Mit dem Diplom als Maschineningenieur ausgestattet, fand er 1876 Aufnahme als Konstrukteur bei Ad. Marcuard in Bern. Hier hat er u. a. die Kuppel der Sternwarte, dann Wasserleitungsanlagen im alten Stadtquartier an der Aare u. a. m. ausgeführt. Sein Chef wandte ihm bald sein volles Vertrauen und seine Freundschaft zu, soweit, dass er sich mit dem Gedanken trug, Ilg sein Geschäft abzutreten. Doch diesen zog es in die Welt hinaus, sich einen grösseren Wirkungskreis zu gewinnen.

Im Jahre 1878 war unser solothurnischer Landsmann Werner Munzinger, der bis dahin als Gouverneur des Ost-Sudans gewirkt hatte und vom jungen König Menilek II.¹⁾ von Schoa für seine Dienste gewonnen worden war, auf dem Wege zu seinem neuen Bestimmungs-orte von Aussaleuten verräterischer Weise überfallen und ermordet worden; Menilek suchte für ihn einen Ersatz, da er sein Land der europäischen Kultur erschliessen wollte. Durch Vermittlung der Firma Furrer & Escher in Aden kam mit Alfred Ilg, der sich zunächst auf fünf Jahre verpflichtete, ein Anstellungsvertrag zustande und letzterer trat zugleich mit zwei andern Schweizern, dem Maschinenschlosser Zimmermann von Oberstrass und dem Modellschreiner Appenzeller von Høngg, die er als Gehülfen gewonnen hatte, sein Amt als Ingenieur im Dienste der Regierung König Menileks an. Um sich für seine Stellung gründlich vorzubereiten, nahm Ilg zunächst einen dreimonatlichen praktischen medizinischen Kurs, der ihn, dank seiner allgemeinen Bildung und raschen Auffassungsvermögen, befähigte, sich auf diesem Felde durch Selbststudium weiter auszubilden. Dies ist ihm sehr zustatten gekommen, da er wiederholt in seinem neuen Heimatlande als Arzt wirken konnte, wo er u. a. mit Erfolg die schwarzen Blattern bekämpfte, viele Verwundeten aus Menileks zahlreichen Feldzügen heilte und sich auch durch diese Tätigkeit das Vertrauen der Abessinier schnell erwarb. Bei seiner Ausreise und während der langen, mühsamen Fahrt zum Hofe seines Königs war sein erstes Bemühen, sich dessen Landessprache anzueignen, wozu er sich, später unter Beiziehung einheimischer Dolmetscher, des sehr mühsamen Weges bediente, deutsche und abessinische Bibeltexte zu vergleichen; eine abessinische Grammatik stand ihm damals nicht zur Verfügung. Er hat es auch dazu gebracht, nachdem Menilek, der König von Schoa, Kaiser von ganz Aethiopien geworden, die Sprache der diesem Reiche unterworfenen Galla-, Dankali- und Somali-Völker ebenfalls zu beherrschen.

Gross waren die Anforderungen, die an Ilg bei seiner erst im Frühjahr 1879 erfolgten Ankunft in Ankober, der damaligen Residenz des Königs von Schoa, von diesem gestellt wurden. Das Land stand durchaus noch auf der Kulturstufe des Mittelalters. Zunächst sollten Wege und Brücken erstellt werden. Mit Ausführung kühner Holzbrücken stieg Ilg sofort gewaltig in der Achtung der Abessinier und besonders des Königs, der, selbst ein Mann von ganz aussergewöhnlicher Arbeitskraft, an seinem Ingenieur die unermüdlige, keine Schonung kennende Arbeitslust und Ausdauer schnell schätzen lernte und für seine vielseitigen Fähigkeiten und Kenntnisse die grösste Achtung empfand. Die Aufgaben, die gelöst werden mussten, waren der mannigfaltigsten Art. Ilg hatte Werkstätten, eine Patronenfabrik, Häuser, Kirchen, ja ganze Städte anzulegen, Wasserleitungen, Strassen usw. zu bauen. Dabei machte er das Volk mit Erstellung und Handhabung von allerhand Geräten und Verkehrsmitteln bekannt. Den lernbegierigen König lehrte er geometrisch zeichnen, Pläne für Bauten entwerfen und dergl. mehr. So gab es sich von selbst, dass dieser ihm sein unbegrenztes Vertrauen zuwandte und dass der Anstellungsvertrag ohne weiteres um fünf Jahre verlängert wurde.

Als Ilg anfangs der 90er Jahre vorübergehend in der Schweiz weilte, hat er in seiner engern Heimat, auch im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein vor seinen Kollegen, über Land und Leute in dem afrikanischen Hochland berichtet. Jedem, der ihn damals sprechen gehört hat, ist die einfache, schlichte Art im Gedächtnis geblieben, aus der die Liebe zu jenem natürlichen Volke, die Hochachtung vor ihrem Herrscher sprachen, und die bescheidene Zurück-

haltung, mit der Ilg von seinen eigenen Leistungen berichtete. Mit Stolz konnten wir Schweizer uns freuen, dass ein solcher Mann aus unsrer Mitte, die grosse, ihm gewordene Aufgabe so selbstlos und so erfolgreich löste. Wie sympathisch wusste er uns seine neuen Landsleute zu schildern. Mit umso grösserer Teilnahme haben wir dann den schweren Krieg verfolgt, mit dem Abessinien 1895/96 überzogen wurde; aus diesem ist aber Menilek siegreich hervorgegangen, und zwar dank der Neubewaffnung seiner Krieger, an deren Durchführung seinem „Ingenieur“ der grösste Anteil zukam. Menschlich schön an unserm verstorbenen Freunde war es dann zu sehen, wie er darum bemüht war, nach dem Krieg das Los der in Abessinien gefangenen Europäer zum Besten zu wenden.

Nach glücklicher Beendigung des Krieges, während dessen Ilg in Europa weilte, änderte sich seine Stellung im aethiopischen Reiche, indem er vom Kaiser Menilek zu seinem einzigen *Staatsminister* ernannt wurde. Als solcher hat er von 1897 bis 1907 das volle Vertrauen Menileks genossen, und darauf gestützt, im gleichen Sinne wie bisher zum Aufblühen des Landes gewirkt. Sein gerades, aufrechtes Wesen hat er auch dem Kaiser gegenüber niemals verleugnet, und dieser wusste ihm dafür Dank, wenn er auch oft im Zorn aufbrausend die Darlegungen seines Staatsministers nicht sofort gelten lassen wollte. Dabei war Ilg von einer absoluten Unbestechlichkeit; Geschenke, die ihm angeboten wurden, nahm er nur mit Wissen Menileks an, und oft hat er auch solche, die dieser ihm zugedacht hatte, abgelehnt, um keinen Anlass zu Neid oder Verdächtigungen irgend welcher Art zu geben. In diesen Jahren hat er in Abessinien Post, Telegraph und Telephon eingeführt und den Bau der Bahn von Djibuti über Harrar in die Wege geleitet, die von einer französischen Gesellschaft übernommen wurde und im Jahre 1915 die Hauptstadt Adis-Abeba erreicht hat. Ilg schloss alle Verträge, so auch s. Z. den Frieden mit Italien, und war in Allem des Kaisers rechte Hand und bester Freund. Dass er auch das Ansehen der ausländischen Regierungen genoss, beweisen die dreizehn höchsten Orden europäischer Staaten, die er besass, ohne davon, was für seine Denkungsweise bezeichnend ist, auch seinen nächsten Freunden gegenüber zu sprechen.

Im Jahre 1906 kehrte er in dringenden Familienangelegenheiten im Urlaub nach Zürich zurück, reichte dann aber, da Menilek mittlerweile einige schwere Schlaganfälle erlitten, die eine Gehirn-erweichung zur Folge hatten, 1907 von Zürich aus sein Entlassungsgesuch ein. Seitdem lebte er in bescheidener Zurückgezogenheit in Zürich ganz seiner Familie, bis er, nachdem bereits vor zwei Jahren eine Lungenentzündung seine bisher eiserne Konstitution erschüttert hatte, am 7. Januar durch einen Herzschlag jäh aus dem Leben abberufen wurde.

In seinem zweiten Vaterland wird das Andenken an seine fruchtbare Tätigkeit gesegnet fortleben. Wir aber, seine Landsleute und Fachgenossen, dürfen uns glücklich schätzen, dass einer der Unsrigen dazu bestimmt war, in fremdem Lande und in so reichem Masse als Förderer wahrer Kultur Gutes zu wirken.

Miscellanea.

Historisches Museum auf dem Brühl, St. Gallen. Zu Anfang 1913 hatte die Bürgergemeinde St. Gallen auf Grund eines von Arch. Lang aufgestellten Vorprojektes eine sogen. „Fassaden-Konkurrenz“ veranstaltet, deren Ergebnis wir in Bd. LXI, S. 279 ff. (24. Mai 1913) veröffentlicht hatten. Am 28. Juni 1914 beschloss sodann die Bürgergemeinde, das neue Museum nach den Plänen der Architekten Bridler & Völki, Winterthur (die im Fassaden-Wettbewerb den II. Preis erhalten hatten) und Arch. Lang, St. Gallen, auszuführen. Infolge Kriegausbruch verzögerte sich der Baubeginn, wie laut „St. Galler Tagblatt“ vom 1. v. M. in einem „Zwischenbericht über den Stand der Bauarbeiten“ mitgeteilt wird, nachdem am 31. Mai v. J. die Baubewilligung erteilt worden war.

Vor der Vergebung der Fundations- und Maurerarbeiten haben die Herren Baurat Hofmann, Berlin, Prof. Bestelmeyer, Dresden, und Prof. Brinkmann, Karlsruhe, die Experten für das Rathausbau-Projekt¹⁾, bei einem zufälligen Besuche auf dem Stadthause die Pläne in Augenschein genommen. Auch sie äusserten sich über

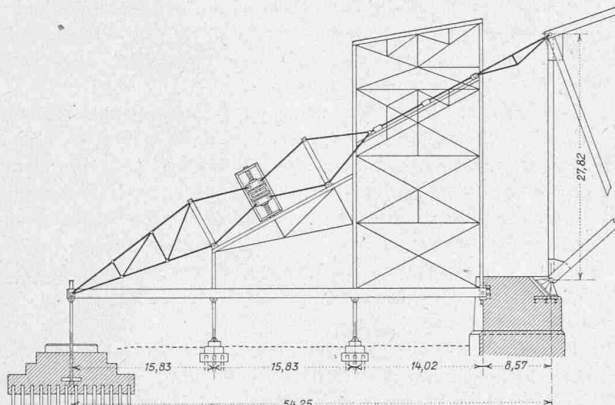
¹⁾ Vergl. Bd. LXIII, S. 114 (21. Febr. 1914). Ueber die Entwicklung der St. Galler Rathausbau-Frage bis zur Berufung dieser Experten orientiert ein mit zahlreichen Plänen und Modellansichten versehener „Bericht des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt St. Gallen zur Rathausbau-Frage“ (St. Gallen 1913, Buchdruckerei Zollikofer & Cie.).

¹⁾ Diese Schreibweise ist nach Ilgs eigener Angabe die richtige an Stelle des üblichen, aber irrthümlichen „Menelik“.

die Situation, bauliche Anpassung an das bestehende Museum und über die Grundpositionen durchaus zustimmend, brachten dann aber im Verlaufe der Besprechung für die Ausführung verschiedene Änderungen in Vorschlag, die der Behörde, wie den mit dem Bau betrauten Architekten einleuchteten und zur teilweisen Umarbeitung der Vorlagen führten. Das jetzige Projekt ist indessen von dem früheren nicht wesentlich verschieden. Die Abweichungen lassen sich auf den ersten Blick kaum erkennen und ändern an dem Gesamteindruck im ersten Augenblicke nichts. Ein näherer Vergleich aber zeigt, dass die Umarbeitung zu einer vorzüglichen Uebereinstimmung der Grundrisse mit den Fassaden geführt, dass sie die Vornehmheit der äusseren Gestaltung auch in Vestibül, Treppenanlage und der Halle im ersten Stockwerke gebracht und durch eine treffliche Lösung der nunmehr nach einheitlichem Gedanken ausgeführten Fensterumfassungen eine günstige Wirkung der Längsfassaden erzielt hat. Das frühere Bild des Baues hat dadurch an Ruhe und Schönheit sehr gewonnen, ohne am Baumassiv nennenswerte Änderungen erfahren zu haben, die auf die voraussichtlichen Kosten von Einfluss sein könnten. Auch in der Situation ist unter Beibehaltung der axialen Stellung die Breite des Gebäudes zugunsten der Länge nur ganz unwesentlich verringert worden.

Anfangs November 1915 wurden grössere Arbeiten vergeben, und die Fundationsarbeiten sind bereits in Angriff genommen worden.

Die Detroit-Superiorbrücke in Cleveland. Von der zur Zeit in Cleveland, Ohio, über das Tal des Cuyahogaflusses in Bau begriffenen eisernen Bogenbrücke mit 180 m Stützweite haben wir auf Seite 129 letzten Bandes (Nr. 11 vom 11. September 1915) die wesentlichsten Abmessungen mitgeteilt. Die Aufstellung des Bogenfachwerks erfolgte bei dieser Brücke wie bei der gleichfalls im letzten Band (Nr. 16, S. 181 u. Nr. 26, S. 308) dargestellten Hell Gate-Brücke durch Auskragen von beiden Seiten, wobei zur rückwärtigen Verankerung die in beigegebener, nach „Eng. News“



gezeichneten Skizze ersichtliche Spannvorrichtung diente. Das Absenken der Bogenhälften zwecks Schluss des Bogens geschah hier im Gegensatz zur Hell Gate-Brücke, an der es durch Hebung der Gegengewichte mittels hydraulischer Pressen vorgenommen wurde, durch Verlängerung, bezw. Entspannung der Verankerungsseile, hervorgerufen durch Nachlassen der Spannvorrichtung. Ergänzend sei noch mitgeteilt, dass die Brücke von der King Bridge Co. in Cleveland, Ohio, gebaut wird; der Schluss des Bogens erfolgte anfangs Oktober 1915.

Kohlenfelder in Spitzbergen. Wenn auch das Vorkommen von Kohle in Spitzbergen schon seit langer Zeit bekannt war, hemmten klimatische und politische Schwierigkeiten deren Abbau, und erst in den letzten Jahren trat hierin eine Wendung ein. Seit 1905 ist auf West-Spitzbergen eine norwegisch-amerikanische Gesellschaft, die Arctic Coal Company, an der Arbeit. Sie besitzt 230 km² Land, die schätzungsweise 230 Mill. t Kohle enthalten sollen; die 1,1 bis 1,2 m dicken Schichten liegen 100 bis 200 m unter der Erdoberfläche. Im Jahre 1914 hat die Jahreserzeugung 30 bis 40 000 t erreicht. Daneben bestehen noch andere Gesellschaften, schwedischen, englischen und norwegischen Ursprungs, von denen hingegen noch keine die Entwicklung der erstgenannten erreicht hat. Neuerdings lenkt jedoch der Krieg die Aufmerksamkeit auch auf Spitzbergen, mit seinen noch unerschlossenen Kohlen-Lagern. Wie wir der „Z. d. V. D. I.“ entnehmen, hat eine russische Gesellschaft Kohlenfelder im Umfang von etwa 200 km² erworben, die den

Bedarf der neuen Eisenbahn an der Murmanküste¹⁾ decken sollen. Die Verwertung der Kohle von Spitzbergen dürfte sich daher doch noch rascher vollziehen, als vorauszusehen war. Die dortigen Kohlenbergwerke sind wohl bis jetzt die einzigen industriellen Unternehmungen, die in der Polarzone ins Leben gerufen worden sind.

Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Dezember 1915.

		Tunnellänge 19 825 m		
		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung	m 194	40	234
	Stand am 31. Dez.	m 6573	5198	11771
Vollausbruch:	Monatsleistung	m 184	41	225
	Stand am 31. Dez.	m 6462	5168	11630
Widerlager:	Monatsleistung	m 175	62	237
	Stand am 31. Dez.	m 6356	5120	11476
Gewölbe:	Monatsleistung	m 216	79	295
	Stand am 31. Dez.	m 6344	5092	11436
Tunnel vollendet am 30. Nov.		m 6344	5092	11436
In % der Tunnellänge		% 32,0	25,7	57,7
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel		463	125	588
Im Freien		231	80	311
Im Ganzen		694	205	899

Auf der Nordseite wurde an 25 Arbeitstagen die Ausweitung und Mauerung der Strecke mit defektem Holzeinbau fortgesetzt.

Auf der Südseite wurde an 26 Tagen gearbeitet. Ueber die Feiertage trat ein starker Wechsel im Arbeiterpersonal ein.

Prüfanstalt für Heiz- und Lüftungsanlagen in Charlottenburg. Für die vor 25 Jahren von Professor Dr. H. Rietschel an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg gegründete Prüfanstalt für Heiz- und Lüftungsanlagen ist in den Jahren 1906 bis 1907 nach den Plänen Rietschel's ein Neubau erstellt worden, der nun kürzlich eine wesentliche Erweiterung erfahren hat. Die nach den Angaben des jetzigen Inhabers des Lehrstuhls, Professor Dr. K. Brabbée, erweiterte Anstalt enthält an einem Ende im Hauptgeschoss einen nahezu 100 Sitze umfassenden Lehrsaal, an dem sich unmittelbar die Sammlungsräume anschliessen, ebenso Einrichtungen zur Lüftung des Hörsaales, die zweigeschossige Versuchsanordnung für Kachelöfen, die Prüfstände für Warmwasser- und Dampfheizkörper, sowie die Einrichtungen zur Bestimmung des Wärmedurchgangs und der Wärmeaufspeicherung von Baustoffen; am andern Ende des Gebäudes liegen die Bureauräume und die Bibliothek. Im Kellergeschoss befindet sich eine 55 m lange und 5 m breite Halle, die unter anderem für Versuche an Lüftungsanlagen dient; in diesem Geschoss sind ausserdem die Heizungs- und Kühlanlagen, sowie die Beleuchtungsdynamo untergebracht.

Die ganze Anlage ist gleichzeitig ein Anschauungsobjekt für den Unterricht, so namentlich der Lehrsaal. Eine kurze Beschreibung der im Mai dieses Jahres bezogenen erweiterten Anlage bringt das „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 4. August 1. J.

Brückensprengung durch Druckwasser. Zur Erstellung der Spreeunterführung für die neue Untergrundbahnlinie Nord-Süd in Berlin musste die im Zuge der Friedrichstrasse gelegene, vor 20 Jahren erbaute Weidendammer-Brücke mit samt ihren Strom- und Landpfeilern vorübergehend entfernt werden. Mit Rücksicht auf die unmittelbare Nähe von Grundmauern hoher Gebäude wurde dabei beim nördlichen Landpfeiler zur Verhütung von Erschütterungen eine, nach den in England gesammelten Erfahrungen ausgebildete, Sprengmethode mittels Druckwasser angewendet. Die dazu erforderliche, nur 28 kg wiegende Vorrichtung besteht nach dem „Zentralblatt der Bauverwaltung“ aus einem 530 mm langen Stahlzylinder von 85 mm Durchmesser, an dem in einer Reihe eine Anzahl stählerne Druckstempel von 50 mm Hub angeordnet sind und der in ein Bohrloch von etwa 100 mm Durchmesser und geeigneter Tiefe eingesetzt wird, sowie aus der den Druck erzeugenden Handpumpe. Unter Anwendung mehrerer gleichzeitig betätigter Sprengzylinder wurde das gesamte über dem Betongrundmauerwerk liegende, in Zementmörtel aufgemauerte Klinkermauerwerk in Blöcken von mehreren m³ leicht abgehoben. Die elektrische Bohrung eines 800 mm tiefen Loches dauerte etwa 15 Minuten, das Abdrücken eines Mauerwerkblocks etwa 20 Minuten. Das Verfahren soll sich als wirtschaftlich und bei hartem Mauerwerk als zweckmässiger als das Abstemmen von Hand erwiesen haben. Besondere Bedeutung besitzt es für Steinbrüche, da durch geeignete Anordnung der Bohrlöcher die gewünschte Form des Steinblockes schon beim Brechen erzielt werden kann.

¹⁾ Band LXV, Seite 171 und Band LXVI, Seite 237.

Uferschutzbauten mit Drahtschotterbehältern. Gemauerte Uferschutzkonstruktionen oder Buhnen haben den Uebelstand, dass die dafür aufgewendeten Kosten sehr oft in keinem Verhältnis zu der zu erzielenden Wirkung stehen. Im Laufe der letzten Jahre ist nun bei verschiedenen Stauwerken, Uferkorrekturen und Wildbachverbauungen namentlich in Italien, aber auch in Oesterreich, Spanien und Frankreich ein neues, vom italienischen Ingenieur *Palvis* erdachtes Verfahren angewendet worden, das den Vorzug der Billigkeit hat und sich gut bewährt haben soll. Nach diesem Verfahren werden laut der „Z. d. Oesterr. I. u. A. V.“ Behälter aus verzinktem Drahtnetzgeflecht, die mit dem an Ort und Stelle vorhandenen Flusschotter gefüllt werden, durch Neben- und Uebereinanderlagern zur Bildung von Mauern, Dämmen, Buhnen usw. ohne Mörtel verwendet. Die Bauweise hat den Vorteil, dass sie sich überall, selbst an schwer zugänglichen Orten durchführen lässt, und dass die Massen nicht starr sind, sondern sich leicht in jeder Weise dem Boden anschmiegen.

Die Elektrizitätswerke der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Nach den jetzt für das Jahr 1912 vorliegenden Angaben des Bureau of Census in Washington, das alle fünf Jahre eine ausführliche Statistik herausgibt, ist in den Vereinigten Staaten in den Jahren 1902 bis 1912 die Zahl der Elektrizitätswerke (ohne Bahnkraftwerke) von 3620 auf 5221, die Leistung der Primärmotoren von 1,845 Mill. auf 7,529 Mill. PS, jener der elektrischen Generatoren von 1,212 Mill. auf 5,135 Mill. kW gestiegen. Die abgegebene Jahresleistung belief sich 1902 auf 2507 Mill. kWh, 1912 auf 11533 kWh. Von der genannten Leistung der Primärmotoren entfallen 3,054 Mill. PS auf Dampfturbinen, 1,893 Mill. auf Dampfmaschinen, 2,471 Mill. PS auf Wasserturbinen, 0,111 Mill. auf Verbrennungsmotoren, von jener der elektrischen Generatoren 0,474 Mill. kW auf Gleichstrom und 4,661 Mill. kW auf Ein- und Mehrphasenstrom-Maschinen.

Turbodynamos von 35 000 kW. Dem Beispiel von Philadelphia folgend,¹⁾ soll nun auch das Nordwest-Kraftwerk in Chicago ein Dampfturbinenaggregat von 35 000 kW Leistung erhalten. Die der Westinghouse Electric and Mfg. Co. in Auftrag gegebene Gruppe umfasst eine Parsons-Turbine in Tandem-Verbundanordnung, berechnet für Dampf von 15,5 at Ueberdruck, 110° Ueberhitzung und 96,8% Vakuum, sowie einen Drehstromgenerator von 35 300 kW Dauerleistung bei $\cos \varphi = 0,85$, für 12 000 V, 60 Per, 1200 Uml/min. Die ganze Maschinengruppe wird 22,9 m Länge, 5,6 m Breite, und 6,4 m Höhe über alles aufweisen.

Die Eisenbahnbrücke über den Ohio bei Sciotoville. Auf Seite 201 letzten Bandes (Nr. 13 vom 23. Okt. 1915) brachten wir neben den wichtigsten Daten auch eine Skizze der gegenwärtig bei Sciotoville in Bau begriffenen Eisenbahnbrücke über den Ohio River. Wir wollen nun nicht unterlassen, unsre Leser nachträglich noch auf die ausführlichen Mitteilungen hinzuweisen, die die Dezembernummer der Monatsschrift „Der Eisenbau“ über die Ausführung dieser sowohl durch ihre Abmessungen als durch ihre Ausgestaltung als kontinuierlicher Träger bemerkenswerten Brücke veröffentlicht.

Der Hauenstein-Basistunnel ist am 8. d. M. dem Verkehr übergeben worden. Trotzdem wegen einer Dammsenkung zwischen Gelterkinden und Sissach noch einspurig gefahren werden muss, verkehren die Züge fahrplanmässig. Bei Fahrzeiten Basel-Olten von etwa 43 Minuten für Schnellzüge und etwa 70 Minuten für Personenzüge beträgt der Zeitgewinn etwa 10 Minuten.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Zürich und Vororte. Wir erinnern daran, dass sämtliche Unterlagen zu diesem internationalen Wettbewerb bis Ende des Monats öffentlich ausgestellt sind im Stadthaus Fraumünsteramt, und zwar im nördlichen Korridor des III. Stockes. Es können also dort alle Drucksachen, sowie die reichhaltigen Unterlagspläne ungestört besichtigt und studiert werden; auch sind dort Programme kostenlos erhältlich. Die Programmbeilagen, Drucksachen und Pläne können vom Tiefbauamt der Stadt Zürich bezogen werden gegen Einzahlung von 100 Fr.; werden diese Unterlagen innert vier Wochen nach Empfang unbeschädigt zurückgesandt, so wird ein Betrag von 80 Fr. zurückerstattet. Die für den Wettbewerb ausgesetzte, unter allen Umständen zur Verteilung gelangende Preissumme beträgt 65 000 Fr.; zum Ankauf oder zur Erhöhung der Preise sind weitere 15 000 Fr. bewilligt. Als Einlieferungstermin ist der 30. Juni 1917 festgesetzt.

¹⁾ Vergl. Band LXIV, S. 11.

Nekrologie.

† **Adolf Kellenberger.** In Chur wurde am 19. Dezember v. J. Architekt Adolf Kellenberger zur letzten Ruhestätte begleitet. Er ist nach kurzem Unwohlsein im 80. Lebensjahre ruhig entschlafen. — Geboren in Chur am 22. Oktober 1836 besuchte er dort die städtischen Schulen und die Kantonsschule, um nach deren Absolvierung am Eidg. Polytechnikum in Zürich sich als Architekt auszubilden, unter gleichzeitiger praktischer Betätigung im Baubureau von Oberst Wolf. Die hierauf folgenden Studienreisen führten ihn zunächst nach Basel und Meiningen. Von dort rief ihn der Brand des elterlichen Hauses („Stadt Riga“) zur Mitarbeit an dessen Wiederaufbau nach Chur zurück. Dann treffen wir ihn in St. Gallen bei Baumeister Kubli und später (1868/70) wieder im Ausland, nämlich in Kroatien (Karlstadt-Fiume). Im Dienste der Schweizer. Zentralbahn leitete er die Stationshochbauten Linien Olten-Solothurn (1874/77), im Dienste der Schweizer. Nordostbahn die Hochbauten auf der Linie Muri-Rothkreuz (1879/82) und im Dienst der G.B. wirkte er in Göschenen beim Neubau des Stationsgebäudes (1883/84).

Das endliche Erwachen des Heimatkantons aus seiner seit dem Ruhen des bündner. Alpenbahngedankens bestandenen Lethargie im Bahnwesen und als erste Folge davon, der Bau der Schmalspurbahn Landquart-Davos riefen den im Bahnhochbauwesen gereiften Architekten im Jahre 1889 in seinen Heimatkanton zurück, dem er bis zum Lebensende treu blieb. Als Vorstand des Hochbaubureaus der Rhätischen Bahn (damals „Schmalspurbahn Landquart-Davos“) fielen ihm zunächst die Entwürfe und die Bauleitung der Bahnhochbauten in Davos-Dorf und Davos-Platz zu und später sukzessive, in Anlehnung an die von der Churer Firma Kuoni & Cie. erstellten Hochbauten der Strecke Landquart-Laret, in den Jahren 1894/96 die Hochbauten auf Landquart-Thusis, ferner 1901/03 die Hochbauten der Zwischenstationen der Albulabahn.

Die Haupttätigkeit Kellenbergers konzentrierte sich aber seit 1891 auf die Projektierung und Ausführung der Bauten der Niederlassung Landquart (Gemeinde Igis) mit der grossen Hauptwerkstätte, den Lokomotivdepots, Lagerhäusern und dem schmucken Wohnquartier der Rhätischen Bahn daselbst. Wo im Jahre 1888 neben den Stationsbauten der Ver. Schweizerbahnen zwei unbedeutende Gasthöfe und zwei Wohnhäuser standen, sehen wir heute eine zwar bescheidene, aber doch schmucke Gartenstadt von gegen 800 Einwohnern mit Schulhaus (Elementar-, Sekundar- und Fortbildungsschule), Kirche, Volkshaus, Schlachthaus, Feuerweherschuppen, grossen Werkstätten, ausgerüstet mit Druckwasserleitung, Kanalisation und elektrischer Zentrale für Licht und Kraft usw. Hier in dem grösstenteils von ihm gebauten Heim liess sich unser, Jungeselle gebliebener Kellenberger nieder und war trotz der Lockungen der naheliegenden Kantonshauptstadt und der Familie seines dort wohnenden Bruders (Herr Dr. Kellenberger), selbst nach seiner vor zwei Jahren erhaltenen Pensionierung, nicht zu bewegen, das ihm zur zweiten Heimat gewordene Landquart zu verlassen. Erst am Tage vor seinem Tode fuhr er wegen eines leichten Unwohlseins, dem Rate seines Bruders folgend und von ihm begleitet, nach Chur, um am folgenden Tage sanft zu entschlafen.

Kellenberger hat in allen innegehabten Stellen es verstanden, sich durch seine Kenntnisse, seine Erfahrung und seine unbedingte Zuverlässigkeit bis in jedes Detail, sowie durch seinen lauterer Charakter und sein bescheidenes Wesen das volle Zutrauen seiner Vorgesetzten und die Achtung und Anhänglichkeit seiner näheren und weiteren Wirkungskreise zu erwerben und zu sichern.

Man kann sein inniges Verhältnis zur Bevölkerung des ihm so wert gewordenen Landquart nicht besser schildern, als es ein Kenner und Freund unseres Kellenberger in der Prättigauer-Zeitung mit folgenden kurzen Sätzen getan hat:

„Architekt Kellenberger darf der Vater von Landquart genannt werden, ist er ja der Erbauer der schmucken Gartenstadt. Er fühlte sich aber auch mit unserer Ortschaft unzertrennlich verbunden; sie ist ihm zur zweiten Heimat geworden. Stets unterstützte er mit freigebiger Hand alles, was zur Hebung und Pflege des gesellschaftlichen und geistigen Lebens unsrer jungen Siedelung unternommen wurde. Auch war er ein stiller Wohltäter, seine Rechte hat manches getan, was seine Linke nicht vernahm. Ein goldlauterer, gerechter, gerader Charakter, geachtet und geliebt von allen, die ihn kannten, ist mit Papa Kellenberger ins Grab gestiegen. Wir werden ihn noch oft vermissen.“