

Schellenberg, Hans Conrad

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 20

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Die Schweizer Schlepsschiffahrts-Genossenschaft Basel ist bis heute die einzige *schweizerische* Rheinreederei. Sie hat seit dem Friedensschluss im Verkehr nach Basel die erste Stelle eingenommen.

Als schweizerische Aktiengesellschaften wurden dann andererseits in den Jahren 1920 und 1921 Tochtergesellschaften der beiden grossen deutschen Oberrheinschiffahrts-Konzerne gegründet: Der Rhenania-Konzern gründete die „Neptun“ Transport- und Schiffahrts-A.-G. Basel; an der Gründung dieser Tochtergesellschaft beteiligte sich auch die dem Rhenania-Konzern nahestehende französische Gesellschaft „Le Rhin“ Strassburg. Der Fendel-Konzern seinerseits errichtete in Basel die „Rhenus“ A.-G. für Schiffahrt und Spedition. Bei beiden Gesellschaften liegt die überwiegende Majorität des Kapitals und damit auch der massgebende Einfluss in deutschen Händen.

Die für das gesamte schweizerische Wirtschaftsleben stets steigende Bedeutung der Rheinschiffahrt und vor allem auch die Zunahme der den Kanton Baselstadt direkt betreffenden Rheinschiffahrtsfragen veranlassten im Jahre 1918 den Regierungsrat eine *Rheinschiffahrts-Direktion* als Departement zu errichten. Ihr wurde angegliedert das „Schiffahrtsamt des Kantons Baselstadt“, dem die Bearbeitung und das Studium aller mit der Rheinschiffahrt zusammenhängenden Fragen, sowie auch die Verwertung des baselstädtischen Hafengebietes im Rahmen des Gesetzes vom 13. Dezember 1919 übertragen wurden. Die Schaffung dieser Behörden war ein dringendes Erfordernis, wie der Erfolg ihrer bisherigen Tätigkeit zeigt.

Der *Rheinverkehr in Basel seit Friedensschluss* zeigt folgende Verkehrsziffern:

	Zu Berg Tonnen	Zu Tal Tonnen	Total Tonnen	
1919	37 400	1 600	39 000	
1920	—	—	—	
1921	730	330	1 060	(Niederwasser!)
1922	126 450	42 130	170 849	
1923	25 634	15 227	40 861	(Ruhraktion !)

(Schluss folgt.)

dritte, wasserseitig angeordnete System besitzt einen an einem Kabelpaar verschiebbar hängenden Hilfstrichter, der von oben mit einem als Laufkatze arbeitenden Aufzug periodisch gespeist wird, und der seinerseits seinen Inhalt durch ein Paar kurzer Rinnen zwischen die Schalungswände ergiesst; diese Einrichtung ist besonders gut erkennbar auf Abb. 4 (vorn links) und auf Abb. 5 (im Hintergrund rechts). In halber Höhe der linksseitigen abgedeckten Felsoberfläche führte zur Zeit unseres Besuches noch die alte Talstrasse über die besonders gut in Abb. 3 (auch Abb. 2 links unten) sichtbaren provisorischen Betonpfeiler.

Einen recht sympathischen Abschluss dieser hochinteressanten Krabbelei bergauf und ab über steile Fusswegelein, Hühner- und andere Leitern bildete ein Trunk frischen Bieres samt Schinkenbrötchen, die am untern Sammelplatz von der Bauleitung dargeboten wurden, ehe man die Autos wieder bestieg, um talwärts zur Baustelle im Rempfen zu fahren, wo die erste Zentrale mit Ausgleichbecken und zweiter Staumauer errichtet wird. Auch diese bot wieder mancherlei Neues in der Installation. Als besonderer Clou darf hier wohl die armierte Stollenröhre bezeichnet werden, mit der die Zuleitung für die untere

Nekrologie.

† **Hans Conrad Schellenberg**, geboren am 28. April 1872 in Hottingen als Sohn eines Landwirts, durchlief die heimatliche Primar- und Sekundarschule, um hernach in Boudry und an der landwirtschaftlichen Schule in Cernier den praktischen Grund seiner Berufsbildung zu legen; nach der wissenschaftlichen Seite hin vervollständigte er diese an der E. T. H., die ihm 1893 das Diplom als Landwirt erteilte. Eine besondere Vorliebe für das Studium der Botanik führte ihn hierauf zu Schwendener an die Universität Berlin; dort arbeitete er seine Dissertation „Beiträge zur Kenntnis der verholzten Zellenmembran“ aus, auf Grund deren ihm die Universität Zürich die phil. Doktorwürde verlieh. Seinen Lehrberuf begann Schellenberg, nach einer zweijährigen Assistententätigkeit an der Eidgenössischen Samenkontrollstation, 1897 an der kantonalen landwirtschaftlichen Schule im Strickhof. 1900 habilitierte er sich als Privatdozent, 1907 wurde er Titular-Professor und 1909 Professor für Landwirtschaft an der E. T. H. (Pflanzenbau, Pflanzenpathologie, Obst- und Weinbau).

Den Studierenden war Schellenberg ein anregender Lehrer, der ihnen neben tüchtigem Fachwissen auch vieles aus seiner reichen Lebenserfahrung zukommen liess, wobei ihm sein scharfer Blick für das Wirkliche und für das unter dem Wirklichen Wesentliche sehr zu statten kam. Dabei zeichnete sich Professor Schellenberg durch vorzügliche Charaktereigenschaften aus, durch Pflichttreue, Güte und Bescheidenheit, die ihn Jedem sogleich sympathisch machten, der mit ihm zu tun hatte. Mit grosser Hingebung vertrat er z. B. Prof. Wyssling als Rektor der E. T. H. während dessen langer Krankheit. Auch im Stiftungsrat der Eidg. Volkswirtschafts-Stiftung war Professor Schellenberg ein stets wertvoller Mitarbeiter. Mitten aus voller Arbeit riss ihn der Tod mit raschem Griff heraus; er erlag ihm am 27. Oktober, viel zu früh für sein fruchtbares Lebenswerk wie für seine Fachgenossen und zahlreichen Schüler, die alle ihm das beste Andenken bewahren werden.

† **Fritz Jenny-Dürst** in Ziegelbrücke ist am 7. November im Alter von 68 Jahren infolge eines akuten Darmleidens ganz unerwartet gestorben. Wir werden über den Lebenslauf des hochgeschätzten und weit herum bekannten Industriellen, der 1876 als Maschinen-Ingenieur aus der E. T. H. hervorgegangen war, in nächster Nummer Näheres mitteilen.



Abb 7. Lagerleben auf der Festwiese bei der Zentrale Siebnen.

Stufe den Trebsenbach überbrückt, und deren Armierung in der äusseren Schalung eben fertig eingebaut war. Das Gewirre des Armierungsnetzes floss ordentlich Respekt ein; was aber das Zutrauen, dass jedes Eisen auch seine richtige Stelle einnehme, über jeden Zweifel hob, das war das daran gehängte, in Abbildung 6 (Seite 263) wiedergegebene Plakat, das Ing. C. Dubs als künstlerischem Autor zu danken ist.

Gegen diese drei Druckstollen-Genossen „da kannste nix machen, da stehste machtlos vis-à-vis“, denkt der gefangene Wasserdruck; und die Beschauer konnten es ihm ordentlich nachfühlen.

Allgemach hatte die Sonne kulminiert, und etwas mitgenommen von dem vielen Gesehenen und Gehörten krabbelte man wieder auf die Camions, die für die Talfahrt nur noch leere Zementsäcke als Divan boten. Satt gesehen hatte man sich

allerdings zum grössten Teil und die Festregie in Firma Bertschi, Gugler & Cie. hätte für den nun folgenden II. Akt auf der Festwiese keine aufnahmefähigere Stimmung schaffen können. Auf einer Baumwiese, dicht neben den hohen Schalungsgerüsten der ihres Gusses gewärtigen Zentrale Siebnen, waren die Tische und Bänke hergerichtet; dezentralisiert, der förderalistischen Gesinnung manches