

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 45/46 (1905)  
**Heft:** 17

## Sonstiges

### **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:** 26.11.2024

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

vermochte man noch Km. 94 (Elsass) zu erreichen. Der folgende Dienstag, 18. April, konnte nun endlich voll ausgenützt werden. Um 6 Uhr, morgens wurde von Km. 94 aufgebrochen, mittags 1 Uhr Km. 58 (Elsass), Alt-Breisach, passiert und abends 5 Uhr 40 bei Km. 30 (Elsass), vor Neuenburg, vor Anker gegangen. Es waren also in nicht ganz 12 Stunden 64 km zurückgelegt worden und die mittlere Fortgangsgeschwindigkeit an diesem Tage betrug rund 5,5 km. Dabei ist zu beachten, dass bei allen Uebergängen der Vorsicht wegen nur ganz langsam gefahren werden konnte; bei verschiedenen Uebergängen wurde zur bessern Orientierung sogar gestoppt. Wo zufälliger Weise ein Kilometer in voller Geschwindigkeit genommen werden konnte, stieg die Fortgangsgeschwindigkeit bergwärts bis auf 8,5 km an. Die letzten 30 km wurden im Laufe der Vormittagsstunden des folgenden Tages, Mittwoch den 19. April, von morgens 7 Uhr bis nachmittags 1 Uhr, anstandslos zurückgelegt. Bei der Talfahrt des folgenden Tages, die 9 Uhr 40 von Basel aus angetreten wurde, kam der Dampfer nachmittags 2 1/2 Uhr, beim Wenden oberhalb der Rheinauer Schiffbrücke trotz vorzüglichem Fahrwasser (Uebergangstiefe 2,30 m) ausserhalb des Talweges auf einer Kiesschwelle zum Aufsitzen. Durch Abziehen des Buges in das Fahrwasser vermittelt eines Drahtseiles vom Ufer aus sank das Schiff bald wieder in seine Wasserlinie zurück und gelangte von Rheinau in etwas mehr als 1 1/2-stündiger Fahrt nach Strassburg.

In Erwägung der vollständigen Unkenntnis des diesjährigen Fahrwassers, des Mangels an jeglichem Peilungs-Material, an Lotsen und an einem auf die Eigentümlichkeiten dieser Stromstrecke eingewöhnten Steuerpersonal, sowie der schmalen Durchfahrtsöffnungen der Schiffbrücken von 20 bis 25 m Breite, mit teilweiser Versperrung des Fahrwassers durch Eisbrecher, muss diese Fahrt des Dampfers Knipscheer IX, bei einem Tiefgang von 1,80 m in voller Fahrt, in Anbetracht eines mässigen Mittelwasserstandes als eine über alles Erwarten gelungene bezeichnet werden. Die daraus sich ergebenden Schlussfolgerungen in bezug auf den Wert der Stromstrecke Strassburg-Basel als Grossschiffahrtsstrasse haben nun nicht mehr nur hypothetischen Wert, sondern sie spiegeln die tatsächlichen Verhältnisse wieder, die diese Stromstrecke als der Etappe Lauterburg-Strassburg vollständig gleichwertig kennzeichnen. Nicht Millionen sind deshalb zu verausgaben, um bei einer Verkehrsdauer von 6 bis 7 Monaten jährlich 500000 bis 1 Mill. Tonnen Güter auf dem Rhein in Basel umzuschlagen, sondern wenige Tausend Franken genügen, um nach Erweiterung der Schiffbrücken-Durchlässe auf 50 m und vollständiger Verbakung des Fahrwassers, dieselbe Verkehrssicherheit und dieselbe Verkehrsintensität wie auf der nördlichen auch auf der südlichen Oberrheinhalbe zu sichern.

Möge sich die Erkenntnis, dass aus einer allgemeinen Hebung des Verkehrs, auch in diesem besondern Falle, die Allgemeinheit wirtschaftlich am meisten gewinnt, stets mehr festigen und bewirken, dass man in bezug auf die internationalen Wasserstrassen dieselbe weitsichtige Verkehrspolitik einschlägt, wie hinsichtlich der Transitlinien im Eisenbahnverkehr.

### Miscellanea.

**Eine Gartenbau-Ausstellung in Darmstadt** soll vom 9. August bis 10. September d. J. abgehalten werden und auf drei übereinander gelegenen Terrassen eine Reihe von Sondergärten vorführen. Ueber das Projekt der Ausgestaltung der mittlern Terrasse, die den Mitgliedern der Künstlerkolonie zur freien Verfügung überlassen wurde, entnehmen wir einem Vortrage Professor J. M. Olbrichs folgendes: Die auf der Terrasse geplanten drei Gärten werden 80 cm vertieft angelegt, sodass der Beschauer frei darüber hinwegsehen kann. Ihre Bepflanzung erfolgt nur mit farbigen Blumen und zwar in einheitlicher Farbenwirkung rot, dann gelb und blau. Heckenrosen sollen die Einfriedigung bilden, Pergolen den Hintergrund, während in der Mitte auf rotem Sandsteinsockel ein Ziehbrunnen aufgestellt wird. Der gelbe Garten erhält in seiner Mitte ein Wasserbecken, der blaue ein Theehäuschen. Ruhebänke und schattige Lauben, sowie einzelne Schmuckstücke wie Marmorfiguren, eine goldene Sonnenuhr, ein Bienenhaus, ein Taubenschlag u. a. m. werden die Anlagen ergänzen.

**Die Leitsätze für die Verarbeitung, Ausführung und Prüfung von Bauten aus Stampfbeton des deutschen Beton-Vereines**, die unter Mitwirkung von Vertretern der verschiedenen Ministerien, den staatlichen Versuchsanstalten in Berlin, München und Stuttgart, sowie einiger anderer Sachverständiger von dem erweiterten Ausschuss des deutschen Beton-Vereines bearbeitet und in der Hauptversammlung des Vereines im Februar d. J. angenommen wurden, sind erschienen. Sie können von der «Geschäftsstelle des deutschen Beton-Vereines» in Biberich a. Rh. zum Preise von 35 Pfg. bezogen werden.

**Die Hafenanlagen in Burgos und Varna** (Bulgarien) sollen mit einem Kostenaufwand von rund 1050000 Fr. verbessert werden.

**Der Allgemeine deutsche Verein für Schulgesundheitspflege** hält seine diesjährige Jahresversammlung in Stuttgart in den Tagen vom 14. bis 16. Juni ab.

**Die Wiederherstellung des Schlosses Vaduz** in Lichtenstein erfolgt nach den Plänen des Architekten Alois Gstrein in Brixen.

### Nekrologie.

† **S. Pestalozzi**, dessen am 18. April in Zürich erfolgten Tod wir bereits vor acht Tagen gemeldet haben, ist nach Rückkehr von einer in der ersten Hälfte April unternommenen Erholungsreise einem plötzlich zum Ausbruche gekommenen Herz- und Nierenleiden in wenigen Tagen erlegen. Noch am Tage vor seinem Hinscheid schrieb er uns über eine Arbeit, die er für uns übernommen hatte, nicht ahnend, dass seine letzte Stunde so nahe sei. So ist er einfach und still, wie er gelebt, auch dahin gegangen!

Salomon Pestalozzi war als der älteste Sohn des Kaufmanns Salomon Pestalozzi-Hirzel in Zürich am 22. April 1841 geboren. Seine Eltern bewohnten damals den Schinnhut, jenes über der Stadt gelegene Landgut, das später dem Neubau des Polytechnikums weichen musste. Der fleissige, begabte Knabe durchlief die zürcherischen Stadtschulen, das Untergymnasium und die Industrieschule, aus der er im Herbst 1859 in die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums eintrat. Unter den Professoren Deschwanden, Dedekind und Culmann legte er seine Studien zurück und verliess mit dem Ingenieurdiplom die Hochschule im Jahre 1862. Seine praktische Berufstätigkeit begann er auf dem technischen Bureau der Stadt Zürich unter Arnold Bürklis Leitung, arbeitete dann längere Zeit bei Ing. Lauterburg in Bern und besuchte später zur Vervollständigung seiner beruflichen Ausbildung Frankreich und England. Ende der sechziger und anfangs der siebziger Jahre war er bei der schweizerischen Nordostbahn, auf der Linie Romanshorn-Konstanz und auf der Bötzbahn sowie bei Vorstudien für verschiedene Eisenbahnprojekte tätig. Am Ausgang der siebziger Jahre finden wir ihn beim Bau der Gotthardbahn in Faido als Ingenieur der Bauleitung. Die Vorstudien für die Simplonbahn beschäftigten ihn einlässlich im Beginne der achtziger Jahre. Er hat diesem Unternehmen fortdauernd seine ganze Aufmerksamkeit und das lebhafteste Interesse zugewendet, sodass die «Schweiz. Bauzeitung» keinen berufeneren Mitarbeiter als S. Pestalozzi finden konnte, um über die verschiedenen Phasen derselben zu berichten. Dem in unserer Zeitschrift soeben erscheinenden lehrreichen Rückblick über die Vorgeschichte dieses Baues beabsichtigte der Verstorbene noch ein abschliessendes Kapitel über die «Bauarbeiten des Simplontunnels» folgen zu lassen, als Ergänzung zu seiner in den Jahren 1901 und 1902 darüber veröffentlichten gründlichen Arbeit. In den Jahren 1884 und 1885 arbeitete Pestalozzi als Mitglied der erweiterten Wasserkommission der Stadt Zürich an den Untersuchungen der für Vermehrung der Wasserversorgung in Frage kommenden Quellgebiete und führte die Berechnung der bezüglichen Kostenanschläge durch. Eine weitere wichtige Untersuchung war jene, die er Ende der achtziger Jahre über die Abflussverhältnisse des Zürichsees angestellt hat.

Eine nervöse Erkrankung befahl ihm 1892 und gebot ihm grösste Schonung seiner Kräfte, weshalb er sich fortan vorzüglich nur privaten Fachstudien widmete. Nebenbei leistete er seit Mitte der neunziger Jahre der Stadtbibliothek bei Registrierung und Ordnung des in sein Gebiet fallenden Materials sehr verdankenswerte Dienste. Durch jährliche Reisen im In- und Ausland war er bemüht, sich mit den Fortschritten des Ingenieurwesens immer auf dem Laufenden zu halten. In welchem seltenen Masse der äusserst bescheidene und, wohl infolge der grossen Zurückhaltung, die ihm sein Gesundheitszustand auferlegte, überaus schüchterne Kollege jederzeit und bis in die letzten Tage immer bereit war, der Allgemeinheit und namentlich der Technikerschaft mit seinem Wissen zu dienen, bleibt ihm bei den Kollegen unvergessen. Durch viele Jahre hat er im Ingenieur- und Architekten-Verein das Amt eines Aktuars und Berichterstatters für Ingenieurwesen in musterhafter Weise besorgt und als der Zürcher Verein beschloss, in einer Festschrift für die bevorstehende Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereines auch Zürichs bauliche Verhältnisse darzustellen, war Pestalozzi sofort erbötig, den ihm zunächst liegenden Teil über das Ingenieurwesen zu bearbeiten. Wie unser ebenso anspruchsloser wie verdienstvoller Kollege mit dem an ihm bekannten Fleiss und mit Pünktlichkeit seine Aufgabe gelöst hat, werden die Fachgenossen aus der ganzen Schweiz am Feste, das er nicht mehr miterleben sollte, ersehen können!

† **Fr. Wegmann** ist in Zürich am 14. April d. J. nach längerer Krankheit gestorben. Der in den Müllereikreisen der ganzen Welt bekannte Begründer der modernen Walzenmüllerei war in Illnau im Kanton