Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 21

Nachruf: Salis-Soglio, Adolf von

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 27.07.2025

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

solche schwebenden Seilbahnen wenn sie richtig ausgeführt und *sorgfältig überwacht werden*, in gewissen Fällen mit Vortheil verwendet werden können. Abgesehen von der grossen Billigkeit der Anlage liegen die Vorzüge dieses Beförderungsmittels namentlich darin, dass dessen Herstellung von der Gestalt des Bodens durchaus unabhängig ist und dass die Grunderwerbskosten kaum in Betracht fallen, da bloss für die Pfosten und Haltestellen Boden erworben werden muss. Solche Bahnen arbeiten daher mit einem ausserordentlich niedrigen Anlagecapital und es genügt schon eine geringfügige Frequenz um letzteres zu verzinsen, weil auch die Betriebskosten nicht erheblich sind.

Daher muss man sich nicht wundern, wenn in Deutschland und Italien der Bau einer grossen Zahl solcher Bahnen angestrebt wird. Deutschen Fachblättern zufolge will Herr Dr. Simms in Berlin solche Bahnen namentlich da zur Ausführung bringen, wo breite oder im tiefen Thale fliessende Flüsse zu überschreiten sind, ferner nach einer Reihe von Aussichtspunkten. Abweichend von der am Pilatus geplanten Luftbahn verwendet Dr. Simms nur zwei parallel geordnete Drahtseile, welche bei Spannweiten bis zu 180 *m* eine Bruchfestigkeit von 45 000 *kg* besitzen. Die Wagen sind klein, nehmen nur wenige Passagiere auf und besitzen, wenn belastet, ein Gewicht von 1100 *kg*. Sie rollen mit vier Rädern auf den Drahtseilen und es ist die Einrichtung getroffen, dass, wenn das eine Seil reissen sollte, der Wagen ohne Gefahr auf dem andern weiterläuft. Die Wagen werden, analog der vorgeschlagenen Einrichtung am Pilatus, vermittelst eines Zugseiles, durch Wasser-, Dampfkraft oder Electricität vorwärtsbewegt.

Für Italien hat die Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (vormals Schwartzkopff) das Patent für den Bau sogenannter Telepher-Linien genommen. Solche Anlagen sind für den Materialtransport schon vielfach ausgeführt und den Lesern unserer Zeitschrift auch schon längst bekannt. Neu daran ist bloss die Ausdehnung derselben auf den Personentransport. — In Rom soll eine derartige Anlage bereits in Ausführung begriffen sein.

Wenn nun einerseits an der Berechtigung und Ausführbarkeit dieses Verkehrsmittels nicht gezweifelt werden kann, so muss anderseits nochmals hervorgehoben werden, dass bei keiner andern Anlage eine genaue Ueberwachung des Baues und Betriebs derselben so nothwendig ist wie bei dieser. Wir glauben daher, dass die vom schweiz. Eisenbahndepartement solchen Projecten gegenüber beobachtete Haltung nicht vollkommen gerechtfertigt war. Allerdings ist es ausserordentlich bequem zu sagen, diese Anlagen gehen uns nichts an, sie gehören nicht unter das Eisenbahngesetz, die Beaufsichtigung derselben ist Sache der Cantone, denen wir mit Vergnügen die Verantwortlichkeit dafür überlassen wollen; aber ein solches Vorgehen erinnert doch allzusehr an die Gepflogenheit eines gewissen Vogels, den wir nicht näher zu bezeichnen brauchen. Auch mag es befremden, dass der Bund, dessen Bestreben seit Jahren darauf gerichtet ist, die Eisenbahnen unter seine alleinige Obhut zu bringen, sich den Luftbahnen gegenüber so spröde verhält. Schliesslich darf noch gesagt werden, dass, wenn der Bund das Recht hat, sämmtliche Dampfschiffstege, von denen im Eisenbahngesetz auch nichts erwähnt wird, seiner Beaufsichtigung zu unterstellen, er gewiss der Souveränetät der Cantone nicht zu nahe tritt, wenn er auch die Luftbahnen unter seine Controle stellt.

Wir schliessen, indem wir die Hoffnung aussprechen, die nächste Session der Räthe werde eine Erledigung dieser Frage bringen, da ein längeres Gehenlassen nur Verwirrung und Schaden bringen kann.

† Adolf von Salis-Soglio*),

Eidgenössischer Oberbauinspector.

(Mit einem Lichtdruckbild.)

Im Alter von dreiundsiebzig Jahren ist am fünften dieses Monates zu Bern gestorben: Adolf von Salis-Soglio, seit mehr als zwanzig Jahren eidgenössischer Oberbauinspector, ein Mann, der in unserem Vaterlande in höchster Achtung stand und demselben unvergessliche Dienste geleistet hat.

Adolf von Salis wurde am 22. Februar 1818 zu Mastricht in Holland geboren, wo sein Vater ein Schweizerregimnte in holländischen Diensten befehligte. Seine erste Ausbildung erhielt der junge Mann an der Cantonsschule seines Heimatcantons in Chur, wohin seine Familie übersiedelte, während sein Vater den Befehl eines schweizerischen Regimentes in Neapel übernahm. An der polytechnischen Schule zu Wien vollendete er im Jahre 1839 seine Studien zum Ingenieurberuf.

In seine Heimat zurückgekehrt, wurde er zuerst Secretär der Strassencommission, dann Bezirksingenieur in Splügen. Nachher kam er als Adjunct des Oberingenieurs La Nicca nach Chur, wo er gleichzeitig den dortigen Bezirk verwaltete. Nach dem Rücktritt von La Nicca wurde er im Jahre 1854 Oberingenieur des Cantons Graubünden.

Unter seiner Leitung erfolgte der fernere Ausbau des bündnerischen Strassennetzes, indem in den Jahren 1862 bis 1870 die Vollendung der Berninastrasse, der vollständige Bau der Albula-, Flüela-, Puschlaver-, Unterengadiner-, Landwasser-, Ofenberg- und Münsterthalerstrasse erfolgte, sowie zum grossen Theile auch der Schynstrasse.

Zahlreiche Wildbachverbauungen und Flusscorrectionen beschäftigten ihn ebenfalls, von welch' letztern die Fortsetzung der Domleschger-Rheincorrection, der Inncorrection oberhalb Ponte hier erwähnt sein mögen.

Im Jahre 1868 fanden dann in der ganzen östlichen und südlichen Schweiz die ausserordentlichen Hochwasser statt und wurden im Canton Graubünden besonders die Thäler des Vorder- und Hinterrheines und des Misox davon betroffen. Trotz der ungeheuren Beschädigungen, welche die Strassen und Wege in die verschiedenen Thalschaften erlitten, wurden die Communicationen in äusserst kurzer Zeit wieder eröffnet, was besonders der Energie und Sachkenntniss des Oberingenieurs des Cantons zu verdanken war.

In die darauf folgenden Jahre fallen eine Menge von Verbesserungen an Flüssen und Wildbächen und in diese Zeit fällt auch die Veröffentlichung der Berichte über die Correction und Verbauung des Glenners und der Nolla, welche Werke den Ruf des Oberingenieurs von Salis als Hydrotechniker in weiteren Kreisen verbreiteten und ihm den Weg bahnten als Chef des eidg. Bauwesens.

Nachdem Obering. v. Salis sich schon bei den Besprechungen betreffend der Verwendung und Vertheilung der Hülfsmillion (einer Summe, welche aus den Liebesgaben für die Wasserbeschädigten entnommen wurde zum Zwecke der Ausführung von Bauten zur Verhinderung neuerlicher solcher Verwüstungen) betheiligt hatte, wurde derselbe am 23. Januar 1871 vom Bundesrathe als eidg. Oberbauinspector gewählt.

Als solcher hatte er auch wieder zuerst mit Strassenbauten zu thun, nämlich mit solchen, welche vom Bunde subventionirt worden waren.

Es betrafen diese in den Jahren 1872—1878 die Bulle-Boltigen-Strasse, die Lukmanierstrasse auf Tessiner Gebiet und den Strassendamm bei Rapperswyl; später dann die Strasse Neuhaus-Merligen, Vitznau-Gersau und zuletzt noch die Grimselstrasse. Was die Wildbachverbauungen und Flusscorrectionen anbelangt, so bildete der Bundesbeschluss vom 21. Juli 1871, in welchem der Bund die Correction und Verbauung der Wildwasser und die Aufforstung ihrer Quellgebiete als von ihm zu unterstützende Werke von allgemein schweizerischem Interesse erklärte und die nöthigen Bestimmungen über das Verhältniss zwischen Bund und Cantonen bezüglich solcher von Ersterem subventionirten Arbeiten aufstellte, den Ausgangspunkt über die allgemeine Ausführung solcher Werke.

Im Jahre 1877 (22. Juni) erfolgte dann die Aufstellung des Wasserbaupolizeigesetzes und 1879 die Verordnung zu demselben. An allen diesen legislatorischen Arbeiten nahm Herr Oberbauinspector v. Salis wesentlichen Antheil.

*) Unter Benutzung von nekrologischen Notizen, welche uns Hr. Ingenieur *von Morlot* in Bern, Adjunct des Oberbauinspectors, freundlichst eingesandt hatte und eines Artikels in Nr. 127 des „Bund".

Adolf von Salis-Soglio

Eidg. Oberbauinspector.

Geboren am 22. Februar 1818. — Gestorben am 5. Mai 1891.

Nach einer Photographie von A. Wicky in Bern.

TYP. ZÜRCHER & FURRER — ZÜRICH.

Lichtdruck von J. Brunner in Winterthur.

Seite / page

182(3)

leer / vide / blank

Nach Inkrafttreten des vorgenannten Gesetzes erfolgte rasch ein Aufschwung in der Ausführung dieser Bauten, so dass nebst den drei grossen vaterländischen Unternehmungen der Rhein-, Rhone- und Juragewässer-Correction zahlreiche weitere entstanden, wovon die bedeutendsten die Melchaa- und Aacorrection, der weitere Ausbau der Gewässercorrectionen im Canton Zürich und diejenigen im Canton Thurgau, sowie im Domleschg, ferner die Correction des Landwassers bei Davos und besonders des Tessinflusses zwischen Bellinzona und dem Langensee sind. Von den Wildbachverbauungen sind besonders die Nolla, die Gryonne und die Veveyse zu nennen.

Nach der Wahl des Herrn Blotnitzki zum technischen Eisenbahninspector wurde Herrn v. Salis auch die Inspection der Arbeiten an der Rhonecorrection übertragen und nach dem Tode von La Nicca und dem Rücktritte von Fraisse im Jahre 1884 auch die Inspectionen der Rhein- und der Juragewässer-Correction.

1886 wurde er vom Bundesrathe als Vicepräsident der Linthcommission ernannt.

Im Jahre 1883 veröffentlichte Herr Oberbauinspector von Salis bei Anlass der Landesausstellung in Zürich im Auftrage des schweiz. Departements des Innern das Werk betitelt „Das Schweizerische Wasserbauwesen: Organisation, Leistungen und Bausysteme", welches mit Recht allgemeine Anerkennung bei den Wasserbautechnikern gefunden hat. Als letzte Gabe des Geschiedenen wird in Bälde die Fortsetzung jenes Werkes erscheinen, eine Arbeit, welcher er während seiner Krankheit seine ganze Sorge und alle noch verfügbaren Kräfte gewidmet hat.

An allen bisherigen Verhandlungen betreffend den Rheindurchstich nahm Oberbauinspector von Salis als Vertreter der Schweiz Theil und sein Wissen und sein gründliches Urtheil waren jeweilen von bestimmendem Einfluss. Obschon schwer krank und der Stimme fast ganz beraubt, war er doch nicht von der letzten Conferenz in Feldkirch zurückzuhalten. Seine letzten Eröffnungen über diesen wichtigen Gegenstand wollte er noch schriftlich hinterlassen — er ist nicht mehr dazu gekommen.

Bei der zweiten und dritten internationalen Conferenz über Binnenschifffahrt in Wien und Frankfurt a. M. war Oberbauinspector von Salis als Vertreter der Schweiz anwesend; bei der letzteren wurde er in die engere Commission gewählt.

Ueberblicken wir nach dieser Schilderung seines Lebens die reiche Thätigkeit des von uns Geschiedenen, so kann man wol sagen, dass hinsichtlich der Flusscorrectionen und Wildbachverbauungen in den letzten Jahrzehnten kein Werk in unserem Lande projectirt und ausgeführt wurde, an dem er nicht theilgenommen und in den meisten Fällen auch in bestimmender Weise eingegriffen hätte.

Während vor zwanzig Jahren nur etwa ein Dutzend grössere und kleinere Unternehmungen im Gange waren, so sind jetzt deren nahezu zweihundert gleichzeitig in Ausführung begriffen. Die grösseren Werke, für welche die Bundesversammlung selbst bis Ende 1890 Beiträge bewilligt hat und die damals noch nicht vollendet waren, sind zusammen veranschlagt zu 37352000 Fr. und die dafür zugesicherten Bundesbeiträge beliefen sich auf 14334000 Fr.

Abgesehen von diesen Beiträgen wird dem Bundesrath seit 1871 für Subventionen unter 50000 Fr. ein jährlicher Credit angewiesen. Er betrug in jenem Jahre und einigen folgenden 100000 Fr. und konnte nicht vollständig verwendet werden; jetzt bedarf es zur Bestreitung der jährlichen Zahlungen, welche der Bund nach Massgabe der ausgeführten Arbeiten zu leisten hat, reichlich 350000 Fr., welche sich auf fast alle Cantone vertheilen.

Diese ganze so erfreuliche Entwickelung, welche unser Land ehrt und dessen Wohl jetzt und künftig in hohem Grade fördert, hängt aufs Engste zusammen mit der Person und der Thätigkeit des verstorbenen v. Salis. Es war nicht nur der amtliche Oberinspector, welcher die Pläne der auszuführenden Umbauungen und Correctionen zu prüfen und zu begutachten, sowie den regelrechten Fortgang der Arbeiten zu überwachen hatte; er war der Vertrauensmann, der gerne und freiwillig aufgesuchte Berather der cantonalen Techniker, denen die Ausarbeitung von Corrections- oder Umbauungsprojecten oblag. Sein gediegenes fachmännisches Wissen, seine genaue Vertrautheit mit der Natur, der Mechanik unserer Gewässer, seine reiche und allseitige Erfahrung in der Behandlung derselben, sein sicherer Blick bei Prüfung und Beurtheilung technischer Fragen und Verhältnisse gaben ihm eine unerzwungene Autorität, welche für die Ausführung der dem Bunde obliegenden Aufgaben von günstigstem Einflusse war.

Es war ein wissenschaftlicher Techniker, der sich von den namentlich im Wasserbauwesen oft mit grosser Zuversicht auftretenden Behauptungen und Urtheilen beschränkter empirischer Practiker nicht beirren liess; aber er war andererseits nichts weniger als ein wissenschaftlicher Doctrinär und technischer Schablonenmann. Er individualisirte aufs sorgfältigste; er zog alle Verhältnisse in Betracht; er verwarf keinen Vorschlag von Bausystem, Verfahren und Bautypen deshalb, weil er von dem gewöhnlich Angewandten abwich; er ging aufs bereitwilligste mit seinen cantonalen Collegen in Discussionen hierüber ein; aber man konnte sicher sein, dass sein Urtheil über das, was im gegebenen Falle zu geschehen habe, sich theoretisch und practisch als richtig erwies.

Seine Rathschläge wurden um so lieber und leichter befolgt, als die Art, wie er sie gab, sein ganzer Verkehr mit den Baubehörden, mit denen seine Functionen ihn in vielfache persönliche Verbindung brachten, gänzlich fern von bureaukratisch autoritativem Wesen war. Er hatte nur die Sache im Auge, sich selbst stellte er bescheiden und anspruchslos in den Hintergrund.

Die Erfüllung seiner Aufgabe, welche Jahr um Jahr an Umfang zunahm, erheischte die intensivste Thätigkeit. Die Untersuchung und Prüfung der Verbauungsprojecte, wobei die Gewässer in ihrer ganzen Ausdehnung bis tief in die wilden Schluchten des Gebirges hinauf begangen werden mussten, die Anhörung der zunächst Interessirten welche ihm mit ihren technischen Ueberzengungen die Sache nicht immer erleichterten, die Erörterungen mit den Ingenieuren und Baubehörden, sodann die Ausarbeitung der bezüglichen Gutachten an das Departement und den Bundesrath, der Botschaften zu Handen der Bundesversammlung, später die Prüfung der speciellen Ausführungspläne und der Kostenvoranschläge, im weitern Verlauf die Inspection der Bauten vor jeder Subventionsanweisung, — alle diese Arbeit, für welche lange Zeit der Oberbauinspector ohne weitere Hülfe blieb, war nur mit dem Eifer und dem voll eingesetzten Vermögen an geistigen und körperlichen Kräften, wie v. Salis sie besass, zu bewältigen.

Mit Oberbauinpector von Salis ist ein Mann mit den vortrefflichsten Eigenschaften von uns geschieden. Trotz seiner hohen amtlichen Stellung, trotz — oder vielleicht gerade *wegen* — seiner gründlichen, umfassenden Kenntnisse war er in persönlichem Umgang von grosser Bescheidenheit, herzgewinnender Liebenswürdigkeit und Güte. Unserer Zeitschrift hat er bis zu seinem Lebensende das grösste Wolwollen entgegengebracht; er war einer ihrer fleissigsten Mitarbeiter und es darf hier wol gesagt werden, dass in den letzten Jahren nichts Wesentliches auf dem Gebiete des Wasserbaues ausgeführt wurde, das nicht von der sachkundigen Feder des Verstorbenen in unserer Zeitschrift beschrieben worden wäre.

Obschon er während der letzten Jahre an einer Halskrankheit unsäglich zu leiden und sich verschiedenen Operationen zu unterziehen hatte, so bewahrte Oberbauinspector von Salis seine unverwüstliche Arbeitskraft fast bis in die letzten Tage. Aus einer altadeligen Familie des Bündnerlandes stammend, hat er nur die *guten* Eigenschaften jenes Adels auf sich vereinigt; er war ein Edelmann in des Wortes vollster Bedeutung.