

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 14

Artikel: Die Feier des Durchschlags am Simplon-Tunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-25415>

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: 27.01.2026

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

wie Abbildung 1 nach eigens für die Bauzeitung aufgenommenen Photographien herstellen liessen. Nach dem Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vom 10. März 1903 sah man schon der Kosten wegen davon ab, den Erweiterungsbau in den Stilformen der klassischen Ostfassade auszuführen. Es wurden daher „einfache Barockformen mit Anklängen an schweizerische Bauten aus besserer Stilperiode gewählt, welche sich leicht allen Bedingungen anpassen lassen.“

Wäre darnach verfahren worden, so wäre wohl etwas Treffliches zustande gekommen, das mit geringeren Mitteln, als wirklich aufgewendet worden sind, allein durch ruhige Flächen und unaufdringliches Detail die prächtige alte Fassade in ihrer Wirkung unterstützt und gehoben hätte. Statt dessen zeigt unser Bild merkwürdig fremde, arabische Motive an den Fensterumrahmungen und massenhaft Details in der Art des Berliner Stadtbaurats Hoffmann, aber kleinlich und in seiner Verwendung unglücklich; dazu eine unruhige Silhouette, die vom gewellten Giebel bis zum Sektpropfen auf der Spitze des Eckturmes den heimlichen Dächern der benachbarten Häuser fremd und abstossend gegenübersteht. Das Gebäude mag solid, praktisch und vorteilhaft gebaut sein, nach Solothurn und an das dortige Rathaus passt es nicht. Wenn aber jemand verschiedenerlei unzusammengehörige Dinge kritiklos zu einem Ganzen vereinigt, so gibt er damit zum mindesten zu erkennen, dass sein Geschmack nicht völlig einwandfrei, was wir bereits in unserer Notiz über „die Turnschanze in Solothurn“ (S. 77 d. Bds.) zu behaupten gewagt hatten.

Es wäre Zeit, dass auch wir Schweizer daran dächten, unsere alten Kunstwerke vor derlei Ergänzungen zu bewahren.

B.

Die Feier des Durchschlags am Simplon-Tunnel.

Im herrlichsten Frühlingssonnenschein ist der 2. April, ein Sonntag, der für die Durchschlagsfeier von der Bauunternehmung des Simplon-Tunnels angesetzt worden war, zu beiden Seiten des Berges angebrochen. Im Süden aus der italienischen Ebene, im Norden vom Genfersee her führten festlich geschmückte Sonderzüge die Gäste der Unternehmung bis zu den Eingangsportalen des Tunnels, den Stationen von Iselle und Brig, die sich zu ihrem Ehrentage festlich geschmückt hatten. Hier standen Tunnelzüge bereit, wie sie sonst die Arbeiter an ihre Arbeitsplätze bringen; auch sie hatten heute ein festliches Kleid angelegt. Geführt von den Leitern der Unternehmung, auf der Nordseite von den Herren Nat-Rat Sulzer-Ziegler und Oberst Eduard Locher, auf der Südseite von Ingenieur K. Brandau je mit ihrem Stabe von Oberingenieuren, Ingenieuren und andern Mitarbeitern fuhr man gegen 11 Uhr vormittags von beiden Seiten in den Tunnel ein. Als erster langte der Zug von Iselle bei der eisernen Tür an, sodass die Teilnehmer — eine letzte Probe der oft bewiesenen Geduld — eine Viertelstunde unter dem niedrigen, kräftigen

Holzeinbau des Richtstollens, in unheimlicher Nachbarschaft der heißen Quellen und bei einer Lufttemperatur von 34 °C ausharren mussten, bis ihnen der heranbrausende Jubel von der Nordseite die nahende Erlösung verkündete und sich die eiserne Tür erschloss. Als erster kam Herr Brandau den Herren Sulzer-Ziegler und Locher entgegen. Die Herren Crosa, Oberinspektor im italienischen Eisenbahnministerium und Senator Colombo folgten, begrüßt vom k. k. österr. Regierungsrat Wagner und von den obersten Behörden der Schweizer Bundesbahnen. Der Bischof von Novara, Monsignore Vicario mit zahlreichem geistlichen Gefolge wurde von S. E. dem Bischof Abbot von Sitten bewillkommen. Die Menge der Gäste und Mitarbeiter von Nord und Süd begrüßte sich in freudigen Jubel. Etwa 500 m nördlich der eisernen Tür, da wo beim Beginn der Auswichtstelle in der Mitte des Tunnels das Gewölbe sich weitet und eine geräumige, solid ausgewölbte, reichlich durch Azetylen erhelle Halle bildet, war eine kleine Estrade errichtet. Die Musik spielte den Schweizerpsalm und S. E. der Bischof von Sitten betrat im vollen Bischofsornat die Estrade, um die Weihe des Tunnels vorzunehmen. Die Kirche, sagte er, deren vornehmste Aufgabe es ist, die Menschen zu Gott zu führen, segnet auch alle Errungenschaften des menschlichen Schaffens, die dazu führen, die Menschen einander näher zu bringen, ihr irdisches Wohlergehen zu fördern. Sie segnet die Dampfkraft, die Elektrizität u. s. w., in diesem Geiste segnete auch er das neue Werk und stellte es unter die Obhut des Himmels. Die Musik intonierte die italienische Nationalhymne und damit war die erhebende, durch den Ort, durch ihre Knappheit, durch die Zusammensetzung ihrer Teilnehmerschaft eigenartige Feier zu Ende. Man bestieg die beiden Züge, um meist unter Vertauschung der Fahrtrichtung wieder nach Brig oder Iselle hinauszufahren. Wir

wählten das erstere Ziel und gelangten nach dreiviertelstündiger Fahrt glücklich wieder an das blendende Sonnenlicht, am Portale von Herrn Bundesrat Zemp begrüßt, der es für rätlicher gefunden hatte, sich den immerhin nicht geringen Strapazen der Fahrt nicht auszusetzen, und jubelnd empfangen von einer festlich geschmückten Menge und von den liebenswürdigen Damen des Städtchens und der Unternehmung, die uns mit einem Blumenregen überschütteten.

Bereitschende Wagen brachten die Festgäste je in die ihnen von der Unternehmung angewiesenen Quartiere, wo sie sich von der Tunnelfahrt wieder erfrischen und an einem angebotenen Mahle stärken konnten. Zu Wagen wurde unter der liebenswürdigen Führung der Chefs und der Ingenieure der Unternehmung am Nachmittag Naters, dem freundlichen Arbeiterstädtchen, dem grossen Steinbrüche in der Massaschlucht, den Wasserkraftanlagen bis hinauf nach Mörel ein Besuch abgestattet. Alle diese Anlagen sind den Lesern der Schweizerischen Bauzeitung wohlbekannt, sodass wir nicht dabei zu verweilen brauchen. Nach Rückkunft von der Fahrt blieb noch Zeit zur Besichtigung des Städtchens Brig mit dem alten Stockalperschen Schlosse, dem leider in letzter Zeit nicht die wünschenswerte Sorgfalt zugewendet worden zu sein scheint. Es wäre bedauerlich, wenn mit dem baulichen Aufschwung, dem der untere, gegen den Bahnhof zu gelegene Teil des Städtchens entgegen geht, nicht auch das Bedürfnis wie der erstarkte, solchen Zeugen der Vergangenheit die nötige Sorgfalt zuzuwenden, um sie unsern Nachkommen zu erhalten, als bedeutsame Marksteine für die Entwicklung der alten Verkehrsstrasse über den Simplon.

Zum Umbau des Rathauses in Solothurn.

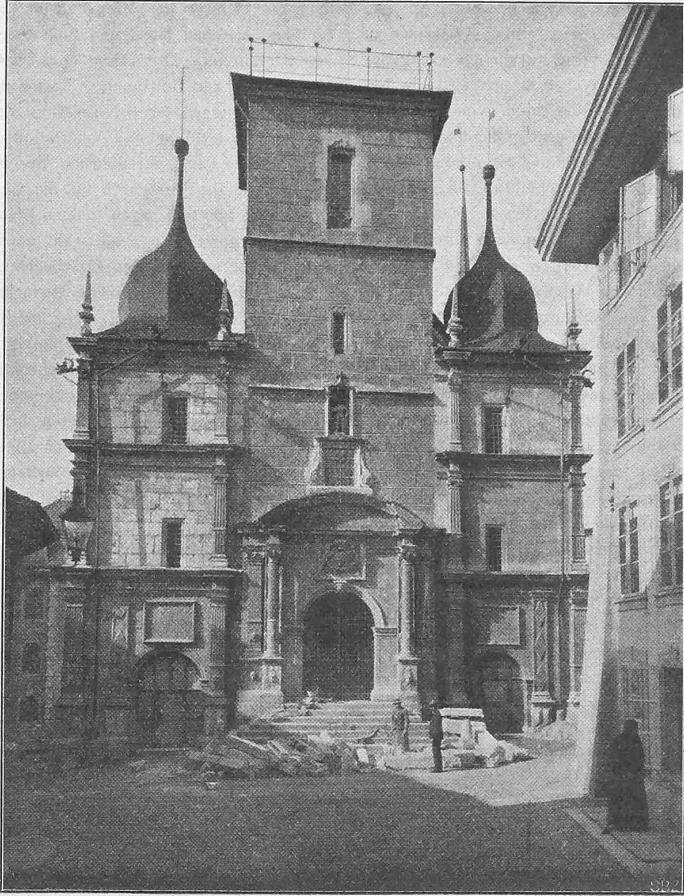


Abb. 1. Die alte Ostfassade des Rathauses zu Solothurn.

Erbaut 1623—1626, 1704 und 1711 nach den Rissen von Baumeister Gregorius Bickner.

Auf 7½ Uhr abends war der Hauptfestakt, das Bankett, angeordnet worden. In der im ersten Stockwerk des städtlichen neuen Aufnahmegebäudes des internationalen Bahnhofes gelegenen Vorhalle war ein prächtiger Festsaal gewonnen und festlich geschmückt worden, in dem sowie in einem anstossenden Vestibul die geladenen Gäste, bei 300 an der Zahl, Platz fanden. Das Mahl war, wie alles, was die Unternehmung ihren Einladeten an diesem Tage bot, sehr reich. Jeder Teilnehmer fand an seinem Platze eine der für diesen Tag geprägten, den Mitarbeitern und Arbeitern der Unternehmung gewidmeten, künstlerisch ausgeführten Erinnerungsmedaillen als sinniges Andenken an das Fest. Die Stimmung war die vorzüglichste und den Veranstaltern ist es gelungen, auch diesem Anlasse, ungeachtet der grossen Zahl auserlesener Gäste, den intimen Charakter zu bewahren, der die ganze Feier kennzeichnete. Im Namen der Gastgeber begrüsste als erster Redner Herr Nationalrat *Sulzer-Ziegler* alle die Anwesenden und die verschiedenen Behörden und Verbände, von denen sie entsandt waren; er reihte hieran eine in schlichte Form gekleidete, inhaltsreiche Darstellung der Geschichte der Bauunternehmung bis in die jüngste Zeit. Der Geist, von dem die Unternehmung bei Durchführung des grossen Werkes getragen war, spricht so lebendig aus den Worten des Hrn. *Sulzer-Ziegler*, dass wir sicher sind, unsern Lesern eine willkommene Bereicherung unserer bisherigen Berichterstattung über die Arbeiten am Simplontunnel durch Wiedergabe dieser Rede zu bieten, deren Wortlaut uns vollinhaltlich zugesagt ist. Herr *Sulzer* dankte allen, die auf irgend einem Gebiete an dem Werke mitgeholfen, namentlich aber den schweizerischen und italienischen Behörden; er brachte sein Hoch aus auf die französische Schweiz und die Simplonkantone. Die nun folgenden zahlreichen Redner sprachen alle der Unternehmung ihre höchste Anerkennung aus für ihr kenntnisreiches, manhaftes Auftreten bei Ueberwindung aller der sich ihr entgegnetürmenden Schwierigkeiten, sie stimmten namentlich auch alle in das Lob ein, über die gewissenhafte und mustergültige Fürsorge, die von der Unternehmung zur Sicherung und zum Wohle ihrer Arbeiterschaft aufgewendet worden ist. Es sprach zuerst der Präsident des Verwaltungsrates der S. B. B., Ständerat von Arx; *Commendatore Cosa* brachte die Glückwünsche des Bautenministers *Ferraris*; der italienische Ministerpräsident *Fortis* sandte telegraphischen Gruss; *Bundesrat Zemp* dankte der Bauunternehmung im Namen des Bundesrates und begrüsste die Vertreter des Königreiches Italien. *Monsignore Vicario*, der Bischof von Novara, brachte einen schwungvollen Toast in gebundener Rede auf die Vorsehung, auf die Schweiz, die Firma *Brandt, Brandau & Cie.* und die Völkerverbrüderung aus. Im Namen der Gemeinde *Brig* sprach deren Präsident *Seiler* der Unternehmung den Dank aus für das ungetrübte Einvernehmen, das stetsfort mit der Unternehmung geherrscht hatte und überreichte ihr zwei silberne Becher. Noch sprachen *Colomb*, Direktor des I. Kreises der S. B. B., der italienische Deputierte *Falcioni*, im Namen der *Walliser Regierung Reg.-Rat Depreux*, für die *Waadtländer Regierung Reg.-Rat Decoppet* u. a. m.

An diese Reden reihten sich schon in vorgerückter Stunde die Kundgebungen der Universitäten von Zürich, Basel, Genf und Lausanne, deren phil. Fakultäten den leitenden Persönlichkeiten der Unternehmung Doktor-diplome h. c. zugesetzt hatten. Zürich ernannte Hrn. *Oberst Ed. Locher*, Genf Herrn *Nationalrat Ed. Sulzer-Ziegler* und Professor *M. Rosenmund*, Basel Professor *M. Rosenmund*, Ingenieur *K. Brandau*, den Chef der Unternehmung für die Südseite, und Oberingenieur *Konrad Pressel*, Lausanne den Oberingenieur *v. Kager* und Professor *M. Rosenmund* zu Doktoren h. c.

Hiemit war der offizielle Teil der Feier zu Ende, doch reihten sich weiter in ungezwungener Heiterkeit noch Rede an Rede, bis nahe gegen den dämmernden Tag. Mancher aber hat, als die Feststimmung allgemein hoch zu gehen anfing, seine Rede für sich behalten und mancher guter Gedanke oder gesuchdete Dank musste unausgesprochen bleiben. Insbesondere beschlich den Berichterstatter als ehemaligen Polytechniker ein gewisses Gefühl der Demütigung, als er zusehen musste, wie die Universitäten, Männer unsrer Wissenschaft mit Ehrungen auszeichnen durften, die zu erteilen der schweizerischen *technischen Hochschule* nicht vergönnt ist. Und da er Einblick nehmen konnte in den nicht gehaltenen Trinkspruch eines andern Ehemaligen, der zu den brausenden Akkorden des Abends sicher eine voll mittönende Note abgegeben hätte, erbat er sich die Erlaubnis, seinem Berichte den Spruch anzufügen. Dieser lautete:

«Nachdem Sie, meine Herren, die hervorragenden Leistungen der Männer, die den Simplon bezwungen, wie sich vor allem gebührt, gefeiert und aller derjenigen gedacht haben, die durch geistige oder körperliche Mitarbeit an dem grossartigen Werke beteiligt sind, gestatten Sie mir, Ihre Aufmerksamkeit für einige Augenblicke auf einen etwas ferner liegenden Punkt zu lenken.

Ich möchte folgende Fragen aufwerfen:

«Wem ist es zu danken, dass ein so grossartiges Werk der Ingenieurbaukunst, wie die Durchbohrung des Simplons, überhaupt gewagt und dann so glänzend durchgeführt werden konnte?»

Die Antwort muss wohl lauten: Wir danken es der *Wissenschaft* und zwar der *exakten Wissenschaft*, zu allererst der *Mathematik* mit allen ihren Anwendungen in der *Geodäsie*, in der *Statik* und *Dynamik*. Sodann danken wir es den *Naturwissenschaften* vor allem der *Physik*, der *Chemie* und der *Geologie*.

In der Tat, meine Herren, wenn Sie bedenken, welche Summe von Wissen nötig war vom Setzen des ersten Dreieckpunktes der *Triangulation* über das Gebirge des Monte Leone, bis zum letzten Schusse, der die Verbindung zwischen Nord und Süd erstellte, wenn Sie an die Operationen der Berechnung, Absteckung und Verifikation der Tunnelachse denken, an die Anlagen zur Gewinnung, Fortleitung und Verwendung der Kräfte, an die Einrichtungen für Kompression von Wasser und Luft, an die Installationen für Kühlung und Ventilation, an die Methoden und Vorgänge des Baubetriebes selbst, der Bohrung, Sprengung und Schüttung, und schliesslich an alle die Vorkehren für die Gesundheit und das Wohl der Arbeiter, so werden Sie sich sagen müssen, dass hier eine Summe von Wissen vereint nötig gewesen ist, wie wohl noch selten bei einem einzelnen Unternehmen der menschlichen Gesellschaft.

Und nun eine zweite Betrachtung. Wie der Zweck, dem das gewaltige Werk dienen soll, ein moderner ist, so sind auch die *Wissenschaften*, die zu seiner Bewältigung dienten, im wesentlichen moderne. Noch vor kaum einigen Menschenaltern wäre die Verwirklichung eines solchen Projektes undenkbar gewesen; es fehlte dazu das geistige Rüstzeug. Allerdings gab es zu allen Zeiten hervorragende Gelehrte, aber es waren einzelne Gestalten, die hoch über alles hinausragten und dann war es, wie Sie wissen, nicht immer ungefährlich, ein anderes, ein mehreres Wissen zu bekennen, als eine hohe geistliche oder weltliche Obrigkeit gestattete.

Da kam der grosse Geistessturm am Ende des 18. Jahrhunderts. Er löste die Banden, in denen die grosse Masse des Volkes bis dahin von wenigen Privilegierten gehalten worden war, er verkündete die Freiheit und die Gleichheit! Wohl waren es zuerst Zerbilder von Freiheit und Gleichheit, wohl floss das Blut vieler persönlich Unschuldiger, allein — das Leben ist der Güter höchstes nicht! Und mit der Zeit erstand aus dem wilden Freiheits- und Gleichheitstaumel verklärt, was wir heute zu unsrern höchsten ideellen Gütern zählen — die Freiheit der Gedanken und die Gleichberechtigung der Bürger!

Erst jetzt war es möglich, die Forschung unbeschränkt und ungehindert auf alle Gebiete des menschlichen Wissens auszudehnen und was dies insbesondere für die *Naturwissenschaften* zu bedeuten hatte, das wissen Sie alle. Erst jetzt kamen die in den breiten Schichten des Volkes schlummernden, bis dahin ungebrauchten Intelligenzen zum Erwachen und zur Entwicklung und zu tausenden werden heute die jungen Männer an den technischen Hochschulen in allen den Fächern ausgebildet, die früher — soweit sie überhaupt vorhanden — nur einzelnen Auserlesenen zugänglich waren. Erst dadurch wurde es auch möglich, dass sich heute ein solcher Stab von Mitarbeitern finden liess, wie er für ein Unternehmen von der Bedeutung des Simplon-Durchstiches unbedingt erforderlich war.

Freilich, meine Herren, manch schöne Ueberlieferung musste da dem Zweifel, der daraus entspringenden Forschung und schliesslichen Erkenntnis weichen. Und hier ist es nebst der Astronomie insbesondere die *Geologie*, bei deren Nennung vorhin ein Lächeln Ihre Lippen umspielte, mit ihren Hülfswissenschaften, der *Mineralogie*, *Petrographie* und *Paläontologie*, welche mit unabzwiglicher Kraft den Buchstabenglauben erschüttert und für das Licht einer aufgeklärten Auslegung des Wortes freie Bahn geschaffen hat. Darum — um dieser ihrer grossen kulturellen Bedeutung halber — meine Herren, dürfen und wollen wir auch ein Einsehen haben und die Leistungen der Geologie am Simplon nicht zu hart beurteilen. Für die Punkte, wo ihr Ungenauigkeiten unterlaufen sind, gibt es zudem manche mildernde Umstände. Und wie wir etwa einmal nach einer missglückten Kur über die Aerzte unzufrieden sind, unsern Hausarzt aber doch wieder rufen, sobald es uns irgendwo ernstlich zwickt, so wird es auch das erste sein, beim nächsten grossen Alpendurchstich, dass man sich wieder an die Geologie wendet. Und die Folge der Erfahrungen am Simplon wird sein, dass dieser Teil der Vorarbeiten noch viel gründlicher, unter Aufwendung vermehrter Zeit und Mittel durchgeführt werden wird.

Die Welt aber, sie ist um des vermehrten Lichtes halber nicht schlechter geworden. Das Streben nach Erkenntnis und Wahrheit, dessen sich der moderne Mensch nicht erwehren kann, es ist mit Tugend und Sitte nicht im Widerspruch und die Begriffe Ewigkeit und Unendlichkeit, sie haben ihren Schauer nicht verloren, seit wir erkennen, dass wir sie nicht ergründen und nicht ermessen können. Auch die Kirche, deren

mächtigen Einfluss auf die Gemüter wir stets noch sehen, sie geht mit der Zeit und verliert dabei nichts von ihrer Bedeutung. So hat sie denn auch heute das Werk gesegnet, zu dessen Vollbringen die Gesetze nötig waren, die Männer wie Galilai, Kepler, Newton, Gauss und andere aus den Sternen herabgeholt haben.

So sehen Sie, meine Herren, dass es nächst den Männern, deren Gäste zu sein wir heute die Ehre haben, die grossen Errungenschaften der Neuzeit, die moderne, auf freier Forschung beruhende Wissenschaft ist, der wir das Gelingen des gigantischen Werkes verdanken und darum lade ich Sie ein, ein dreifach donnerndes Hoch auszubringen auf die Freiheit der Forschung, die Freiheit der Gedanken! Sie leben hoch! »

* * *

Am Montag Morgen um 9 Uhr brachte ein direkter Zug die Gäste der italienischen Seite von Brig wieder nach Iselle. Bei der nunmehr geöffneten eisernen Türe musste in einen unmittelbar hinter dieser Stelle im Richtstollen des Haupttunnels bereit stehenden zweiten Zug umgestiegen werden. Auf der etwa 1000 m langen Strecke, die noch nicht ausgeweitet ist, erhielten die Fahrgäste einen ungefährten Begriff dessen, was es heißt, unter solchem niedern, mächtigen Holzeinbau, bei den heissen Quellen und einer Luftwärme von über 34 °C zu arbeiten! Glatt und ohne jede Störung brachte sie aber der Zug hinaus nach Iselle, wo die festesmüden Ingenieure der Südseite von ihren Damen wieder in Empfang genommen wurden.

Ein Sonderzug stand bereit, um die Eingeladenen auf der, noch nicht dem Betrieb eröffneten Linie von Iselle nach Domodossola zu befördern. Wir zogen es jedoch vor, noch die Installationen in Iselle zu besichtigen und im gemütlichen, von der Unternehmung eingerichteten Albergo uns von unsrer liebenswürdigen Gastgeber zu verabschieden. Bei der Wagenfahrt nach Domodossola bot sich alle Musse, die äusserst solid, fast verschwenderisch angelegten Bahnbauten der südlichen Zufahrtslinie zu bewundern, die bis Domodossola beinahe fertig sind, und von da nach Arona bereits im Betrieb stehen, durchgehend mit doppelspurig angelegten Hauptobjekten und bereit, einen Verkehrsstrom dem Simplon zuzulenden, zu dessen Uebernahme die nördliche Zufahrtslinie wohl kaum im gleichen Masse gerüstet erscheint.

In wenigen Monaten gedenkt die Bauunternehmung des Tunnels mit ihren Arbeiten fertig zu sein, sodass die feierliche Eröffnung der Linie, soweit es auf ihre Leistungen ankommt, im Herbste wird stattfinden können.

Miscellanea.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Der diesen Winter in Basel gegründete Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, dem z. Z. schon bereits über 250 Mitglieder beigetreten sind, entwickelt eine lebhafte Tätigkeit. Nachdem über die Möglichkeit der Entwicklung der Grossschiffahrt auf dem Rhein von Mannheim bis Strassburg und von Strassburg aufwärts bis Basel viel diskutiert worden ist, wobei noch keine Einigung der Ansichten erzielt werden konnte, bleibt nichts anderes übrig, als durch praktische Versuche die Frage zu lösen, bezw. die im vergangenen Jahre unternommenen und, was die Beschaffenheit der Schiffahrtslinie anbetrifft, günstig ausgefallenen Versuche in grösserer Masstabe fortzusetzen. Es ist einleuchtend, dass die Kosten oder vielmehr das Risiko dieser Versuchsfahrten nicht allein der betreffenden Rhedereigesellschaft überbunden werden können, sondern dass auch diejenigen mithelfen müssen, denen die Eröffnung der Schiffahrt in erster Linie mit zugute kommt, also vorerst die Stadt Basel und dann auch die ganze Schweiz. Es hat die Firma Knipscheer in Ruhrtort die Bereitwilligkeit zur Durchführung von fünf grösseren Versuchsfahrten im laufenden Jahre ausgesprochen, wenn man ihr einmal an die bedeutenden Kosten der letztjährigen Fahrten einen entsprechenden Beitrag ausrichte und auch für die folgenden Fahrten je 500 Mark beisteuere. Auf ein bezügliches Gesuch des Vereins für Schiffahrt auf dem Oberrhein hat der Grosse Rat von Basel am vergangenen 23. März beschlossen, an die Kosten dieser Fahrten Fr. 5000 beizutragen. Damit sind diese Versuchsfahrten nunmehr gesichert und es ist zu hoffen, dass sie ein recht günstiges Ergebnis liefern. Für die Fracht zur Bergfahrt ist bereits reichlich gesorgt; voraussichtlich wird solche auch für die Talfahrt sich finden, wenn auch nicht in gleichem Masse. Es wird dafür gesorgt werden, dass die Fracht in befriedigender Weise gelöscht und eingeladen werden kann.

Auch von Seiten des Bundes aus besteht gute Aussicht, dass die Bestrebungen zur Oeffnung des Oberrheins für die Schiffahrt tatkräftig unterstützt werden. Aus der zum Teil erbitterten Opposition, welche aus einzelnen Gegenden gegen alle diese Bestrebungen am Oberrhein erhoben wird, mag geschlossen werden, dass man doch auch in jenen Kreisen

fürchtet, es möchte aus diesen Versuchen ein gewisses entscheidendes Resultat erspiessen. Wir möchten an alle schweizerischen Techniker die Bitte richten, dem Schiffsvereine beizutreten, um es noch mehr zu ermöglichen, dass durch praktische Versuche, also durch Taten Fragen gelöst werden, deren Lösung durch Abhandlungen und Diskussionen allein nicht möglich ist.

F. B.

Eidg. Polytechnikum. Der schweizer. Bundesrat hat Herrn Prof. Dr. A. Kraemer, seinem Ansuchen entsprechend, auf den 1. Oktober 1905 von der Stelle eines Professors für Allgemeine Landwirtschaftslehre an der Land- und Forstwirtschaftlichen Abteilung des eidg. Polytechnikums enthoben. Mit Professor Kraemer, der zur Stunde trotz seiner 73 Jahre in voller Rüstigkeit an der Schule wirkt, scheidet ein Mann von ihr, der seinem Amte, wie kaum ein zweiter, mit reichem, gründlichem Wissen volle Hingabe und ein warmes Herz entgegengebracht hat. Die Landwirtschaftliche Schule ist so ganz Kraemers Werk; hat er doch im Auftrage Kappelers die Grundlagen festgestellt, auf der sie 1871 ins Leben gerufen wurde, und sie dann durch volle 25 Jahre als Vorstand geleitet. Von seinen Schülern hoch geachtet, hat er für sein Wirken von ihrer Seite volle Anerkennung geerntet; auch hat die Generalversammlung der G. e. P. zu St. Gallen am 7. August 1898 Herrn Professor Dr. A. Kraemer in Anerkennung seiner hohen Verdienste um die landwirtschaftliche Abteilung zu ihrem Ehrenmitgliede ernannt. Wir sind uns bewusst, im Sinne aller seiner früheren Schüler und seiner zahlreichen Bekannten zu sprechen, wenn wir dem liebenswürdigen alten Herrn, dem verehrten Lehrer und Freund, einen ruhigen, sonnigen Lebensabend wünschen.

Der Umbau des königlichen Schauspielhauses in Berlin, der in Rücksicht auf die Feuersicherheit des Hauses geboten war und unter der Leitung des Geheimen Hofbaudirektors Genzmer durchgeführt wurde, ist vollendet und das Haus am 21. März dem Publikum wieder geöffnet worden. Durch Vergrösserung der Garderobenräume und durch Umbau des Treppenhauses wurden für jeden Rang gesonderte, bequeme und elegante Aufgänge erreicht. Die eigentlichen Innenräume haben dadurch eine Umwandlung erfahren, dass der Büstensaal, der Vorraum des unverändert gebliebenen Schinkelschen weissen Konzertsäales der Höhe nach durchschnitten wurde. Der untere Raum bildet einen Vorsaal, während der oben gewonnene Raum zu Gemächern ausgenutzt werden konnte, die eine bisher fehlende Verbindung zwischen der grossen Hofloge und der dem Hofe vorbehaltenen linken Proszeniumsloge bilden.

Das Stuttgarter Rathaus, das nach den preisgekrönten Entwürfen von Professor Heinrich Jassoy durch die Baufirma Vollmer & Jassoy innerhalb von sechs Jahren (1899 bis 1905) erbaut wurde, ist soeben feierlich eingeweiht worden. Die Bauformen, die nur an der dem Markte zugewandten Seite künstlerisch reicher ausgestattet wurden, sind jener der Spätrenaissance zustrebenden deutschen Spätgotik entnommen, die schon an Barockmotive anklängt; als Baumaterial sämtlicher Fassaden auch in den Innenhöfen fand würtembergischer Keupersandstein aus dem Schönbuch und von Sulzbach an der Murr Verwendung. An der inneren Anordnung des Neubaues ist charakteristisch, dass die Fest- und Repräsentationsräume unter das Dach verlegt wurden, um ihnen ungehindert Luft und Licht in nötiger Menge zuführen zu können.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel. Auf der Nordseite wurde im Monat März an der Zuführung des Oberbauschotters gearbeitet. Im Richtstollen der Südseite wurde mit Maschinenbohrung die Vertiefung der Sohle bewerkstelligt, von der Durchschlagstelle bei Km. 9,354 bis zu Km. 9,450, woselbst die Maschinenbohrung im Richtstollen am 25. März eingestellt worden ist.

Im Stollen II ist die Maschinenbohrung bis Km. 9,236 vorgeschritten; sie war einige Tage infolge Auftretens einer heissen Quelle bei Km. 9,228 und vom 6. bis 13. März wegen Streik unterbrochen. Das Tunnelwasser am Südportal wurde Ende März mit 833 Sek./l gemessen. Die mittlere Arbeiterzahl des Monates betrug im Tunnel 1595, ausserhalb desselben 605 und zusammen 2200 gegen 2372 Mann im Vormonat.

Eine umfangreiche Gasmotorenanlage wird soeben von der United Railway Co. in San Francisco als Reservekraftanlage für den Betrieb ihres gesamten Strassenbahnnetzes erstellt. Die genannte Gesellschaft bezieht die elektrische Energie von der hydro-elektrischen Kraftübertragungsanlage der California Gas and Electric Corporation. Um immer auf augenblickliche Betriebsbereitschaft zählen zu können, wurde nach einer Mitteilung der «Z. d. V. d. I.» für die Reservekraft von Dampfmaschinen und Dampfturbinen abgesehen; dafür werden drei in doppeltwirkendem Viertakt arbeitende Zwillingstandmaschinen des Snow Steam Pumpwerks zu je 5300 P. S. zum Antrieb von 4000 kw liefernden Dreiphasengeneratoren aufgestellt werden. Das Kraftgas wird aus dem an der Bai von San Francisco billigen Rohpetroleum hergestellt, das ein Gas von hohem Heizwert liefert.