

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 19

Nachruf: Renevier

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: 18.02.2026

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

Ofenberg am westlichen Tunnelausgang. Schwierig gestaltet sich die Anlage durch die Schluchten des Ofenbergbaches und des Spöls. Nach dem Austritt aus der letztern erreicht die Linie die Rhätische Bahn bei der projektierten Station Zernez.

Die Gesamtlänge der Linie beträgt 52 km. Der Ausgangspunkt liegt 919 m, der Kulminationspunkt 1973 m und der Endpunkt bei Zernez etwa 1500 m ü. M. Als Maximalsteigung werden 40 % in Aussicht genommen, als Baukosten rund 16750000 Fr. Zum Betrieb soll aus der Etsch zu gewinnende elektrische Energie dienen.

Die Elektrizitätswerke der Stadt Berlin haben, nach einer Mitteilung der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure, im Geschäftsjahr 1904/05 insgesamt 111 572 782 kw-Std. abgegeben gegenüber 98 501 404 im Vorjahr. Diese Kraftabgabe verteilt sich wie folgt:

Privatbeleuchtung	20 139 869	kw-Std.
Öffentliche Bahnhöfe	2 318 525	"
Gewerbliche Anlagen	36 687 516	"
Akkumulatorenanlagen	3 798 969	"
Strassenbahnen	47 287 808	"
Selbstverbrauch	1 340 095	"

Die Ermässigung der Kosten für elektrische Betriebskraft beginnt den Gasmotor aus dem Kleingewerbe zu verdrängen und lässt die Verwendung von Elektromotoren beständig zunehmen, wie aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich ist.

Es standen in Betrieb: Ende März 1904 1905

Gasmotoren mit Gas aus dem städtischen Gaswerk 914 829

Deren Leistung betrug insgesamt P.S. 8151 7991

" " " durchschnittlich P.S. 8,8 9,6

An das Netz der Berliner Elektrizitätswerke waren angeschlossen:

Ende Juni 1904 1905

Elektromotoren 12 933 15 403

Deren Leistung betrug insgesamt P.S. 46 791 55 666

" " " durchschnittlich P.S. 3,6 3,6

Monatsausweis über die Arbeiten am Ricketunnel. Im April sind die Richtstollen durch Handbohrung auf der Südseite um 80 m, auf der Nordseite um 69,2 m vorgetrieben worden; sie erreichten somit Ende April eine Gesamtlänge von 2651 m bzw. 3355,5 m, zusammen von 6006,5 m oder 69,8% der Totallänge des Tunnels. Der Firststollen hatte zu Ende des Monats südseits 2435 m, nordseits 1652 m, im Gesamten also 4087 m Länge erreicht, der Vollausbruch 2394 m¹ bzw. 1604 m, zusammen 3998 m. Vom Mauerwerk waren an Widerlagern südlich 2346 m¹, nördlich 1568 m, zusammen 3914 m, an Gewölben 2323 m und 1530 m bzw. 3853 m fertig erstellt.

Die durchschnittliche Arbeiterzahl belief sich auf allen Baustellen zusammengerechnet im April auf 1026 Mann. Das Tunnelwasser ist am Südportal mit 15 Sek.-l, am Nordportal mit 2 Sek.-l gemessen worden, die Gesteinstemperatur vor Ort südseits mit 20,9 °C, nordseits mit 18,5 °C. Das aufgeschlossene Gebirge bestand auf der Südseite aus Mergel und Kalksandstein; die Schichten streichen ungefähr 30° zur Tunnelachse und fallen mit 75° nach Südosten ein. Auf der Nordseite lagen vom Stollenvortrieb 47 m im weichen Sandstein, 22 m im gebrochenen Mergel, der starken Einbau erforderte.

Pragelstrasse. Nach den von der glarnerischen Regierung ausgearbeiteten Plänen und Kostenvoranschlägen der glarnerischen Strecke der Pragelstrasse, über deren Vermessung wir bereits früher berichtet haben²), sind die Kosten der Strasse über Schwändeli bei einer Strassenlänge von 17,76 km zu 1700000 Fr. veranschlagt, also zu 95 702 Fr. für den km. Bei Führung der Strasse durch den Timmerwald würde das Projekt bei einer Länge von 18,28 km auf 1756000 Fr. zu stehen kommen, also auf 96047 Fr. für den km.

Die Restauration der St. François-Kirche in Lausanne. Nach der vom Gemeinderat vorgelegten Abrechnung über die 1901 begonnene und, abgesehen von den Fenstern, 1904 vollendete Restauration der St. François-Kirche blieben die Ausgaben mit 222 714 Fr. um 14 761 Fr. unter dem Voranschlag, der sich auf 234 000 Fr. belief. Die noch übrigen Mittel, vermehrt durch einige kleinere Einnahmen, sollen zum Schmuck der Fenster mit Glasmalereien benutzt werden, die Glasmaler *Heaton* in Neuchâtel nach seinen Entwürfen anfertigt.

Ernennung von Ehrendoktoren anlässlich der Simplonfeierlichkeiten. Der akademische Senat der Berner Hochschule hat aus Anlass der bevorstehenden Eröffnung des Simplontunnels zu Ehrendoktoren promoviert die Herren: *Hermann Heussler* von Zürich in Brig, Oberingenieur

¹⁾ Auf der Südseite wurden 1387 m Vollausbruch und 1460 m Widerlager nur von 0,9 m über Sohle erstellt.

²⁾ Bd. XLIV, S. 108.

für die Arbeiten auf der Nordseite des Tunnels, Oberst *Jules Dumur*, ehemaligen J.-S.-Direktor aus Lutry in Lausanne, und Oberingenieur *Alphonse Zollinger* von Feuerthalen (Kt. Zürich) in Lausanne.

Schulhausbau in Ragaz. Die Gemeinde Ragaz beschloss den Bau eines neuen Realschulgebäudes nach den Plänen von Architekt *Adolf Gaudy* in Rorschach um die Voranschlagssumme von 140 000 Fr. auf einem von der Schulgemeinde für 20 000 Fr. gekauften Bauplatz. Das Schulhaus mit Turnhalle ist von Spiel- und Turnplätzen umgeben; es wird auch Räume für die Gewerbe- und Arbeitsschule, sowie Lehrerwohnung, Sammlungs- und Sitzungszimmer enthalten und soll im kommenden Jahre vollendet sein.

Bernlnabahn. Mitteilungen der Tagespresse zufolge scheint für die Strecke zwischen St. Moritz und Pontresina die Wahl der Trasse durch die Charnadüra-Schlucht anstatt durch den Statzerwald gesichert, da die an der Bausumme für das Charnadüra-Projekt noch fehlenden 15 000 Fr. zusammengebracht sind. Das Idyll des Statzerwaldes und Statzersees bleibt also voraussichtlich unangetastet.

Maggia-Verbauung. Die oberhalb der Brücke von Ascona erforderlichen Arbeiten sind mit Einschluss des Brückenbaues auf rund 400 000 Fr. bewertet, woran der Bund die Hälfte zahlen wird. Die Bauten sollen im Jahre 1909 beendet sein.

Konkurrenzen.

Primarschulgebäude in Bottmingen. (S. 100). In diesem unter den im Kanton Baselstadt und Baselland dauernd niedergelassenen oder gebürtigen Architekten ausgeschriebenen Wettbewerb, zu dem 67 Entwürfe eingereicht worden waren, wurden folgende Preise erteilt:

I. Preis (400 Fr.) dem Entwurf Nr. 60 mit dem Motto: «Flieder» von Architekt *E. Sandreuter* aus Basel, zur Zeit in Frankfurt a. M.

II. Preis (300 Fr.) dem Entwurf Nr. 43 mit dem Motto: «Heimatschutz» von Architekt *Arnold Meyer* von Pratteln, zur Zeit in Zürich.

III. Preis «ex aequo» (150 Fr.) dem Entwurf Nr. 21 mit dem Motto: «Vorhalle» von Herrn *Emil Gutekunst* aus Basel, zur Zeit in Darmstadt.

III. Preis «ex aequo» (150 Fr.) dem Entwurf Nr. 32 mit dem Motto: «Ländlich, sittlich» von Architekt *Hermann Dussy* in Wald (Kt. Zürich).

Sämtliche Arbeiten waren vom 7. bis 13. d. Mts. im Gasthof zur «Sonne» in Bottmingen öffentlich ausgestellt.

Nekrologie.

† **Professor Renévier**, Direktor des geologischen Museums des Kantons Waadt und Präsident der schweizerischen geologischen Gesellschaft erlag wenige Tage vor der auf den 15. d. Mts. angesetzten Feier seiner fünfzigjährigen Professorentätigkeit am 3. d. Mts. einem Unfall, indem er durch einen unglücklichen Sturz in den Schacht eines Fahrstuhls sein Leben verlor. Nachrufe in den Lausanner Tageszeitungen rühmen die bis ans Ende bewahrte jugendliche Frische und die Herzensgüte des greisen, 1831 geborenen Gelehrten sowie seine hervorragende Fähigkeit zu unterrichten und seine Schüler bei ihrer Arbeit zu ermutigen.

Literatur.

Bericht der Abteilung für Landestopographie an die schweizerische geodätische Kommission über die Arbeiten am Präzisionsnivelllement der Schweiz in den Jahren 1893 bis 1903. Bearbeitet von Dr. *J. Hilfiker*. Publiziert von der schweizerischen geodätischen Kommission. Mit 1 Karte. Kommissionsverlag von Fäsi & Beer, Zürich 1905.

Das schweizerische Präzisionsnivelllement, das einen Teil der internationalen Erdmessungsarbeiten bildet, wurde im Jahre 1865 begonnen. Die Feldarbeiten gelangten 1883 zum Abschluss, während der endgültige Katalog der Höhenmarken im Jahre 1891 erschien. (Vgl. Schweiz. Bauztg. Bd. XIX, Nr. 7 bis 9, 1892). Der Umstand nun, dass die ersten Operationen des Nivelllements in eine Zeit fielen, in der noch keine oder doch nur sehr ungenügende Erfahrungen über diese Art Messungen vorhanden waren, erklärt, dass das schweizerische Präzisionsnivelllement nicht als ein in allen Teilen homogenes Werk angesehen werden kann. Dazu kommt, dass in dem schwierigen Gelände der meisten Teile der Schweiz, wobei Höhenunterschiede von über 2000 m zu überwinden waren, selbst ganz geringe Unsicherheiten in der Bestimmung der Lattenmeter zu ganz beträchtlichen systematischen Fehlern Veranlassung geben mussten, was auch die neuen Messungen bestätigen.

Als nun eine Rekognosierung der Höhenmarken in den Jahren 1886 und 1887 das ungünstige Resultat gegeben hatte, dass 63 % der kontrollierten Fixpunkte, darunter viele erster Ordnung, verloren gegangen