

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 117/118 (1941)  
**Heft:** 16

## Sonstiges

### 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:** 14.01.2026

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



Abb. 9. Alte Brücke am Septimerpass (Graubünden). Plattiges Gestein lagerhaft verarbeitet, Rollschicht und dünne Abdeckplatte als Abschluss der Brüstung

nachher folgen die Rodung der Stöcke und die Erdarbeiten. Durch das Schutzwaldstreifen-Gesetz hat der deutsche Strassenbau die Möglichkeit, bis 40 m zu beiden Seiten des Baues neuen Wald, Waldsäume und weiche Uebergänge in sanften Böschungen zum bestehenden Walde zu bearbeiten. Sorgfältigem Beobachten und natursichtiger Einfühlung gelingt es dadurch, in ganz kurzer Zeit etwas Endgültiges hinzustellen, wie in Feld und Flur draussen, wo die blumige Wiese oder der Acker nicht durch steile Böschungen abgedrängt erscheinen, sondern ohne Wunden und Uebergänge dem Neubau angeschlossen werden.

Seifert ist bald darauf, aus den Erkenntnissen im Strassenbau heraus, auch für naturnächere Wasserwirtschaft eingetreten. Sein Aufsatz: «Die Versteppung Deutschlands» hat grosses Aufsehen erregt. Die heutigen wissenschaftlichen Grundlagen des Wasserbaus seien ungenügend. Statt die Feuchtigkeit wie in einem Schwamme zurückzuhalten, werden die Wasser durch groblochige Siebe möglichst rasch weggeleitet. Folge davon ist eine allzurasche Vertrocknung, eine Nachtrocknung der anliegenden Hänge, anderseits Stosszeiten, die zu Ueberschwemmungen führen müssen. Er hält das Lebensgleichgewicht des mitteleuropäischen Raumes durch solche Massnahmen direkt für bedroht<sup>2)</sup> und spricht vom selbstmörderischen Versteppen und vom gleichzeitigen törichten Krieg gegen die alten Bäume, Heckenraine und Feldgehölze.

<sup>2)</sup> In dieser Hinsicht scheint Seifert, wie aus den Diskussionen in den deutschen Fachzeitschriften zu schliessen, allerdings zu schwarz zu sehen. Wir sind gleicher Meinung.  
Red.



Abb. 8. Alte Sernfbrücke bei Engi (Glarus). Vollkommene Einheit zwischen Bogen und Aufmauerung durch Ineinandergreifen der Steine, lagerhaftes Verarbeiten, glatte Ansichtsfläche

Aus jenen Massnahmen und der dadurch bewirkten Versteppung heraus entstanden jene Staubstürme, die den Ackerboden wegblasen, nicht nur in Amerika, sondern auch schon in Deutschland. In den U.S.A. aber hat bereits der Bodenerhaltungs-Dienst eingesetzt (Soil conservation service) und dort ist das Ziel, eine Landschaft zu erhalten oder neu zu schaffen, reich durchsetzt mit Wäldern, Büschen und Hecken, Tümpeln und Weihern, während wir in Störung des Gleichgewichts der Natur diese nach und nach systematisch mit ungeeigneten Techniken und den Monokulturen verrichten.

Auch dem Vorurteil gegen die Bepflanzung von Dämmen und Böschungen korrigieren Seifert Gründe und Belege überzeugend entgegenzustellen. Er hat auch auf diesem Gebiete vollen Erfolg, ist er doch kürzlich von der Reichswasserstrassen-Verwaltung zur Führung einer Reihe von «Landschaftsanwälten» gewählt worden. Bereits bestehen vorläufige neue Richtlinien für die Landschaftsgestaltung innerhalb dieser Verwaltung.

Das Kapitel «Schlängelung» zeigt die Angleichung der bisher bevorzugten Geraden im Strassen-, aber auch im Wasserbau. Aber beim Mauern in den Alpenländern, sei es mittels Trockenmauerwerk, an Brücken oder Lawinengalerien, wird falsche Romantik aufgedeckt, die in oder über Bogen oder an Mauerbossen gegenüber früheren Werken nicht Stand zu halten vermag. Das Kapitel über das «alpenländische Baugesicht» mag an Hand der schweizerischen Bauten besonders überzeugend wirken auf Grund der trefflichen Bilder, die auch aus unserem Lande schöne Beispiele zeigen.

Es würde, so verlockend es wäre, den Rahmen dieser Spalten sprengen, nur auszugweise die einzelnen Kapitel oder Teilgebiete dieses Buches näher zu erläutern. Man sollte aber verlangen, dass in der Schweiz kein Projektverfasser, der in unserer Landschaft Werke zu erstellen gedenkt, diese zur Ausführung bringen darf, bevor er das Buch von Seifert gelesen hat. Manchem wird es wie Schuppen von den Augen fallen, er wird an seine Brust klopfen müssen und manches revidieren, für das er bisher mit voller Ueberzeugung eingetreten ist. Hoffen wir, dass Seifert wie einst Caesar sagen kann: Veni, vidi, vici. In seinem Lande ist es ihm tatsächlich so ergangen. Mögen sich viele Schweizer Leser ebenfalls für besiegt erklären, ich hoffe es im Interesse der wertvollen Beiträge, die uns der Autor mit diesem aktuellsten aller Bücher gespendet hat. Das ist auch Landesplanung, Heimatschutz. Auch für diese ist das Buch eine wahre Fundgrube.

Gustav Ammann

## MITTEILUNGEN

Die technisch-wissenschaftlichen Dokumentationsstellen in der Schweiz und im Ausland. Dr. W. Janicki gibt in der Augustnummer des «Schweizer Archiv» einen Einblick in die in den einzelnen Ländern bestehenden Literaturnachweissstellen und weist zugleich kühne Wege in die Zukunft. Die dringende Notwendigkeit solcher Schrifttumsausweisstellen sowohl für die exakten wie beschreibenden Naturwissenschaften liegt so klar auf der Hand, dass sie heute keinem Kulturstaat mehr fehlen. Unser Land selbst zählt rund 100 Zentren, die sich freilich auf die verschiedensten Fachgebiete verteilen. Die für den Techniker wichtigste Auskunftsstelle ist die Literaturnachweissstelle an der E.T.H., die bereits ein riesiges Material verarbeitet und in mehreren hunderttausend Kartothektiteln dem Benutzer zugänglich gemacht hat. Es ist verständlich, dass auch die geistige Arbeit der SBB, der Eidg. Postverwaltung, des Statistischen Amtes, des Militärdepartements, der Firmen und Fachvereine usw. nicht mehr ohne sorgfältige Dokumentation gedacht werden kann. Kleinere Nachweissstellen sind meist Verwaltungsbibliotheken oder Werkbüchereien angeschlossen. Den Auskunftstellen internationalen Charakters kommt grösste Bedeutung zu. Ausser der Völkerbundsbibliothek und dem Internationalen Arbeitsamt in Genf sei besonders auf das älteste derartige Institut Europas hingewiesen: das rühmlich bekannte «Concilium Bibliographicum» in Zürich, das schon 1890 gegründet wurde. Dass namentlich die Industriestaaten Europas, allen voran Deutschland und England, glänzend eingerichtete Dokumentationsstellen auf technisch-wissenschaftlichem Gebiet be-

sitzen, ist begreiflich. Das gilt z. B. für die Bibliothek der Technischen Hochschule in Berlin wie für die Science Library in London mit einem Bestand von mehreren Millionen Karten. Noch bleibt freilich viel zu tun: Bereits liegt ein grosszügiger Plan des englischen Schriftstellers und Soziologen H. G. Wells vor, der nichts anderes bezeichnet als einen möglichst engmaschigen Ausbau eines Weltnetzes für Literaturnachweis. Nur damit wäre es wohl möglich, das ungeheure, wertvolle Geistesgut unserer heutigen Welt für alle Zeit zu erhalten.

**Automatische Streckenblockanlage zwischen Lausanne und Renens.** Die Ueberdeckung der Verkehrströme Simplon-Lausanne-Vallorbe und Bern-Lausanne-Genf ergibt in der 4,5 km langen Gemeinsamstrecke Lausanne-Renens die grösste Verkehrsichte des ganzen SBB-Netzes, die z. B. am 6. Juli 1940 durchschnittlich einem Zug in 7 min entsprach. Die Sicherungsanlagen dieser Strecke sind daher von grösster Bedeutung. Ing. C. Desponts beschreibt im «SBB-Nachrichtenblatt» vom Juni 1941 die bezügliche Streckenblockanlage, die eine  $2\frac{1}{2}$  Minuten-Zugsfolge mit selbständiger Fernsteuerung der Signale der Zwischenblockstation Malley und auch die selbsttätige sichere Blockierung und Lösung der Stellwerke in Lausanne und Renens bei erheblicher Personalreduktion ermöglicht. Im Prinzip liegen elektrische Stromkreise unter Verwendung der Bahnschienen als Leiter vor, wobei der eine, als Rückleitung dienende geerdete Schienenstrang vom andern elektrisch isoliert sein muss. Es bedingt das die Verwendung von Holzschwellen, mit denen aber nur das eine Geleise, Richtung Renens-Lausanne, mit den zwei Isolierstrecken Renens-Malley von 1887 und Malley-Lausanne von 1684 m ausgerüstet ist. Die Geleiserelais sind wie üblich am Anfang, die Batterien am Ende der Blockstrecken eingebaut. In dem anderen, auf Eisenschwellen verlegten Geleise werden die seit Jahren erprobten und für die vorliegenden Zwecke weiter ausgebauten Achsenzähler verwendet, über die hier in Bd. 116, S. 259\* (7. Dez. 1940) durch Ing. R. Zaugg eingehend berichtet worden ist (vgl. dort auch Näheres über die Schienenstromkreise).

**Eine neue Verkehrslinie nach Nordeuropa.** Die momentanen politischen Verhältnisse und die neu erstellte, 3,2 km lange Storströmbrücke<sup>1)</sup> bei Vordingborg haben die längst bestehenden Bedürfnisse einer besseren Eisenbahnverbindung von Hamburg bzw. Lübeck nach Oslo stark gefördert. Zu deren Befriedigung beabsichtigen die deutsche und die dänische Verwaltung die Erstellung einer neuen Linie, die, von der Linie Kopenhagen-Giedser abzweigend bei Nyköbing, mittels einer neuen Brücke über den Guldborgsund nach Rödby auf Laaland und nach Ueberquerung mittels Fährschiff nach der Fehmarninsel zum Anschluss an die von Lübeck kommende Strecke führt. Die neue Bahnlinie soll nach der «Z.VMEV» vom 10. Juli eingeleisig, mit den notwendigen Betriebs-Kreuzungsstellen, ohne schienengleiche Strassen-Kreuzungen gebaut werden. Die Ueberfahrt über den Fehmarn-Belt (18 km) dauert nur 50 Minuten gegenüber 2 Stunden Fährbootfahrt der jetzt benützten Linie über Warnemünde-Giedser. Die Gesamtstrecke Hamburg-Oslo wird sich durch die neue Verbindung auf 353 km verringern.

**Widerstandsfähigkeit von Baustoffen und Bauteilen gegen Feuer und Wärme.** In der «SEZ» vom 31. Dez. 1938 wurde über die Feuersicherheit von Stahlskelettbauten aus den Untersuchungen der Techn. Kommission des Verbandes Schweiz. Brücken- und Stahlhochbau-Unternehmungen eingehend berichtet. Hinsichtlich des Verhaltens der übrigen Baukonstruktionen, im besonderen aus Eisenbeton, seien Interessenten auf die neuesten Veröffentlichungen des Deutschen Normenausschusses mit den Techn. Baupolizeibestimmungen in der «Z.VDI» vom 26. Juli 1941 aufmerksam gemacht.

**Richtlinien für den Betrieb von Kompressoren und Druckluftwerkzeugen** gibt Oblt. W. Christen (Bern) im Augustheft 1941 der «Techn. Mitteilungen für Sappeure». Die gründlichen Anweisungen werden auch auf zivilen Baustellen mit Nutzen verwendet werden können.

## WETTBEWERBE

**Erweiterung der Gerichtsgebäude Basel.** Wettbewerb für ein Bauprojekt und zur generellen Abklärung späterer Baumöglichkeiten zwischen Bäumlein- und Rittergasse (rückwärtig begrenzt durch Domhof und Realgymnasium) und der damit zusammenhängenden stadtbaulichen Fragen. Teilnahmeberechtigt sind die im Kanton Basel-Stadt seit mindestens 1. Januar 1940 niedergelassenen Architekten schweiz. Nationalität, sowie auswärts wohnhafte, jedoch im Kanton Basel-Stadt heimatberechtigte Architekten. Für zugezogene Mitarbeiter gelten die gleichen Teilnahmeverbedingungen. Im übrigen sind die Grundsätze sowie

<sup>1)</sup> «SBZ» Bd. 102, S. 25; Bd. 103, S. 106 (1937).

das Merkblatt für das Verfahren bei architektonischen Wettbewerben, aufgestellt vom S.I.A., massgebend.

Zur Prämierung von je drei bis vier Entwürfen des *Bauprojektes* und der *generellen Studien* steht dem Preisgericht die Summe von 18000 Fr. zur Verfügung, für Ankauf und Entschädigung weiterer 15 bis 25 Arbeiten mit wertvollen Ideen weitere 18000 Fr. aus den Mitteln eines Bundesbeitrages. Im übrigen wird auf die Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms verwiesen, das nebst den Planunterlagen gegen Hinterlage von 10 Fr. bei der Kasse des Baudepartements (Münsterplatz 11, Zimmer Nr. 32) bezogen werden kann. Die Barhinterlage wird den Bewerbern, die einen programmgemässen Entwurf einreichen oder nachträglich auf die Beteiligung verzichten und die Unterlagen bis spätestens 30. Nov. in unversehrtem Zustand zurücksenden, zurückerstattet. Einreichungstermin 16. Februar 1942; Anfragen bis spätestens 17. Nov. an Reg.-Rat Dr. F. Ebi, Vorsteher des Baudepartements, Jurypräsident. Als Architekten gehören dem Preisgericht an P. Trüdinger und J. Maurizio (Basel), A. Höchel (Genf) und O. Pfister (Zürich), als Ersatzmann mit beratender Stimme H. Baur und O. Jauch (Basel).

Bemerkenswerte Programmbestimmung: «Von einer genauen Festlegung der Baulinien (an der Rittergasse) wird absichtlich abgesehen, da die Anregungen dieses Wettbewerbes zur Abklärung dieser Fragen verwertet werden sollen.» Es handelt sich um das Stück Rittergasse zwischen dem Eckhaus an der Bäumeingasse, dem «Delphin», diesem Juwel der altbasler Bürgerhäuser (Bürgerhaus Bd. XXIII), und dem Münster, einschliesslich dem Ramsteinerhof (Bürgerhaus Bd. XXII). Diese stadtbaulichen Studien betreffen somit eine der empfindlichsten Stellen der baugeschichtlich so reichen Basler Altstadt.

**Genfer Verbindungsahn-Rhonebrücke** (Bd. 116, S. 295; Bd. 117, S. 146, 250, 306). Die preisgekrönten Entwürfe sind mit Schnitten und Ansichten veröffentlicht im «Bulletin Technique» vom 4. Okt. Wir werden das Wichtigste davon unsren Lesern demnächst ebenfalls zeigen.

**Brücke über den Nidau-Büren-Kanal** (Seite 35). Der Einreichungstermin ist vom 31. Oktober auf den 31. Dezember 1941 erstreckt worden.

## NEKROLOGE

† Rudolf Wildi, Bauingenieur, von Suhr (Aargau), geb. 16. Okt. 1880, E.T.H. 1900/02 und 1903/05, ist am 18. Sept. nach kurzer Krankheit einem Herzschlag erlegen. Nach Abgang von der Hochschule entwickelte er eine abwechslungsreiche Baupraxis, die ihn zu Projektierungs- und Bauarbeiten an der Albulabahn, der Martigny-Châtelard-Bahn, an das Kraftwerk der A.I.A.G. Vissoye-Chippis und zu Anfang 1907 an die Lötschbergbahn führte. Hier stand Wildi in Diensten der franz. Baugesellschaft auf der Südseite des grossen Tunnels, mit Sitz in Goppenstein, wo er am Schalttag des Jahres 1908 mit knapper Not in dem grossen Lawinenunfall, das 12 Opfer gefordert, dem Tode entging. Nach Abschluss des Baues nahm ihn die Unternehmung nach Paris mit, wo er am Bau des Métro-Seine-Tunnels Invalides-Concorde mitwirkte. In die Schweiz zurückgekehrt, arbeitete unser G.E.P.-Kollege auf dem Baubureau der Kreises V der SBB und als Bauoffizier der Gotthard-Südfront, bis er 1906 seine endgültige Lebensstellung als Professor am Technikum Winterthur fand.

## LITERATUR

Dams and Control Works, constructed by the bureau of reclamation. Described by John C. Page, Commissioner. USA, Departement of interior. 261 S., mit vielen Bildern und Plänen. Washington 1938, Government printing office. Preis 1 \$.

Dieses billige, mit vielen Bildern, Zeichnungen, Diagrammen und Tabellen erstklassig ausgestattete Werk enthält im ersten und zweiten Teil eine Beschreibung von 15 der bedeutendsten Stauanlagen (Boulder Dam, Grand Coulee Dam, usw.) und von sechs charakteristischen Wehranlagen, die durch das «Bureau of reclamation» erstellt worden sind. Von jedem Objekt werden die Charakteristiken gegeben, besondere Details mit vielen Konstruktions-Zeichnungen beschrieben über Fundationen, Dammkonstruktionen, Ueberläufe und Entlastungsorgane, Bauausführung, geologische, hydraulische und statische Fragen; sodann ist jeweils eine Kostenanalyse beigelegt. Die beschriebenen Werke umfassen alle denkbaren Typen von Talsperren, Dämmen und Wehren. Der dritte Teil behandelt besondere Teilprobleme: Hochdruck-, Absperr- und Regulierorgane, teilweise mit Konstruktionszeichnungen; hydraulische Modellversuche an Entlastungsorganen und Einläufen; Modellversuche über das statische Verhalten von Staumauern; Berechnungsverfahren für