

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **11/12 (1888)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

gewohnter Lebhaftigkeit nahm er sowol an der geschäftlichen Verhandlung, wie am heiteren, geselligen Verkehre Antheil. Kaum nach Hause zurückgekehrt, hat ihn am Morgen des 21. Januar in Folge einer Herzlähmung unerwartet der Tod abberufen. — Adam war ein selbstgemachter Mann. Am 12. Februar 1828 in dem basellandschaftlichen Dorfe Allschwil geboren, eines Bauern Sohn, der zugleich die Wirthschaft zum Rössli führte, besuchte er in seiner Jugend die Bezirksschule Therwyl und die Schulen von Basel, um sich zum Ingenieur auszubilden. Mit diesen bescheidenen Mitteln ausgerüstet, begann er seine Laufbahn. Er übernahm zuerst kleinere Strassenbauten, wurde aber bald Stellvertreter des Strasseninspectors von Baselland. Als dann in den Jahren 1854 bis 1857 der Bau der Centralbahn im Canton Baselland zur Ausführung gelangte, bethätigte sich Adam hiebei mit einer bedeutenden Leistung als Bauunternehmer des Looses von Sissach nach Sommerau. Das Ansehen, das er sich dadurch in seinem Cantone gewann, führte ihn im Jahre 1854 in den Landrath und 1857 in die Regierung, in welche er die Baudirection und die Militärdirection übernahm. In den Jahren 1859 und 1860 finden wir ihn wieder in Basel, wo er in Verbindung mit Baumeister Friedrich den Unterbau der Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn, den grossen steinernen Viaduct über das Birsigthal inbegriffen, ausführte. Im Jahre 1860 wurde Adam wieder in die Regierung berufen und blieb in derselben während der Revisionswirren, bis 1863 das radical-democratiche nach seinem Führer genannte Rollegement an's Ruder kam.

Schon im gleichen Jahre vermochten indessen diese Sieger bei den Nationalrathswahlen nicht mehr durchzudringen und Adam wurde im Herbste 1863 neben Gutzwiller und Graf in den Nationalrath gewählt. Diese Behörde zeichnete ihn mit dem Amte eines Stimmzählers aus. Später berief ihn das Vertrauen seiner Mitbürger Ende 1867 zum dritten Male in die Regierung. In Folge dessen trat er im Anfange des Jahres 1868 wieder aus dem Nationalrath, weil die neue Verfassung die Bekleidung beider Stellen nicht gestattete. Im Militärdienste machte Adam als neunzehnjähriger Artillerist den Sonderbundskrieg mit, wurde später Artilleriehauptmann, Stabsmajor und zuletzt Oberstlieutenant. Im Jahre 1872, während er noch Regierungsrath von Baselland war, wurde er in den Verwaltungsrath der schweiz. Centralbahn und am 1. Mai 1873 in das Directorium der gleichen Bahn berufen. Mit diesem Zeitpunkt verliess Adam seinen Heimatcanton und beschloss damit auch seine politische Laufbahn. Er siedelte an den Sitz der Gesellschaft nach Basel über und widmete sich von nun an bis zu seinem Tode ausschliesslich dem Verwaltungswesen seiner Bahn. In dieser neuen Stellung unterstand ihm zunächst die Leitung des Baues der neuen Linien. Die Centralbahn erstellte damals für eigene Rechnung die Basler Verbindungsbahn, die Eisenbahn von Olten durch das Gäu nach Solothurn und Busswyl zum Anschlusse an die Jura-Bern-Bahn, ferner in Basel einen neuen Rangir- und Güterbahnhof auf dem Felde Wolf, sodann für gemeinschaftliche Rechnung mit der schweiz. Nordostbahn die aargauische Südbahn von Rapperswil nach Rothkreuz, später bis Immensee, und die Bahnen von Brugg nach Henschikon und von Wohlen nach Bremgarten. Sie war theilhaftig bei der von der Nordostbahn ausgeführten Bözbergbahn. Nach Abschluss dieser Bauperiode wurde Adam am 1. Januar 1878 Vorsteher des Bau- und Bahnunterhaltungsdienstes und vom 1. April 1879 bis Ende 1887 Vorsteher des Bau- und des gesammten Betriebsdienstes. Seit 1. Januar 1888 war er Präsident des Directoriums und Vorsteher des Bau- und Bahnunterhaltungsdienstes. Aus dieser zweiten Periode seiner Amtsthätigkeit dürfen eine Reihe von Verbesserungen behufs Erhöhung der Betriebssicherheit hervorgehoben werden, wie die Einrichtung von Apparaten für centrale Weichen- und Signalstellung, die Ersetzung der Holzschwellen durch eiserne, die Einführung continuirlicher Bremsen u. s. f. Mit Eröffnung der Gotthardbahn wurden ganz erhebliche Verbesserungen im Zugverkehr zwischen Basel und Luzern durchgeführt. Adam begegnete den Fortschritten in der Technik des Eisenbahnwesens überall mit vorurtheilsfreier Prüfung. Was ihm dagegen als Uebertreibung erschien, wies er eben so entschieden zurück. Er war auch ein entschiedener Freund einer grösseren Centralisation im schweizerischen Eisenbahnwesen und wir glauben nicht zu irren, wenn wir Adam ein persönliches Verdienst um das Zustandekommen des schweizerischen Wagenverbandes behufs einheitlicher und gemeinschaftlicher Ausnützung des gesammten Wagenparkes der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen vorbehalten. So schied der Freund von uns als ein treuer Fachgenosse, als ein muthiger und rastloser Arbeiter bis zu seinem letzten Athemzuge. Fügen wir diesem Lebensbilde noch bei, dass Adam das geschriebene wie das mündlich gesprochene Wort trefflich zu handhaben, dass er seine privaten öco-

nomischen Verhältnisse sehr günstig zu gestalten wusste, so müssen wir anerkennen, dass er das ihm anvertraute Pfund wol verwerthet hat. Die Erde sei ihm leicht. D—r.

* * *
† **Albert von Dietrich.** Vor wenigen Tagen starb im Alter von 86 Jahren A. von Dietrich, der geachtete und verdiente Chef der grossen mechanischen Werkstätten von Niederbronn und Umgebung. Er entspross einer der ersten Familien des Elsass. Sein Grossvater welcher zur Zeit der grossen Revolution erster Bürgermeister von Strassburg war, musste im December 1793 unter der Guillotine sein Leben lassen. Mehrere Jahre nachher starb auch dessen Sohn und das durch die Revolutionszeit stark geschädigte Etablissement ging nun an die Wittwe über, die dasselbe mit bewundernswerther Energie und grossem Geschick wieder auf die Höhe zu bringen wusste, so dass sie ihren heran-gewachsenen Söhnen ein blühendes Geschäft hinterlassen konnte. Es war eine alte Tradition in demselben durch wohlthätige Institutionen, Kranken- und Altersversorgungs-Cassen den Arbeitern, deren Wittwen und Waisen Unterstützung und Hülfe zu gewähren. Der dadurch beim Arbeiterstand gepflanzte dankbare Sinn hat sich dann aber auch glänzend bewährt und in der Crisis von 1848 das ganze Geschäft gerettet. Die Verbesserung der Lage der Arbeiter blieb ununterbrochen auf der Tagesordnung; aber auch allem Fortschritt auf technischem Gebiet ward stets die grösste Aufmerksamkeit gewidmet. Albert von Dietrich war einer der ersten, der die Bessemer-Stahlfabrication in Frankreich einführte. Mit der Abtretung des Elsass an Deutschland legte A. von Dietrich seine zahlreichen Aemter nieder; dem Geschäfte aber bewahrte er seine ganze Kraft, bis ihn der Tod aus der Mitte seiner 3000 Arbeiter abberief. R. A.

Preisausschreiben.

Zur Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens enthält der preussische Etat der Eisenbahn-Verwaltung für 1888/89 unter den dauernden Ausgaben eine Forderung von 15 000 Mark. In den Erläuterungen wird dazu bemerkt: Nachdem die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen im Wesentlichen zur Durchführung gelangt ist, hat die Staats-Eisenbahnverwaltung, entsprechend der gesteigerten Bedeutung des Eisenbahnwesens für das wirthschaftliche und finanzielle Interesse des Staates, der Vervollkommnung der für den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen bestehenden technischen Einrichtungen in erhöhtem Masse ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Das Eisenbahnwesen ist seiner Natur nach auf eine stetige Fortentwicklung in allen Zweigen des Dienstes hingewiesen und im Anschlusse an die Fortschritte der Technik und die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs einer ununterbrochenen Umgestaltung unterworfen. Es gehört daher zu den wichtigsten Aufgaben der Staats-Eisenbahnverwaltung, den Bestrebungen Förderung angedeihen zu lassen, welche auf die Verbesserung der Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen gerichtet sind und darauf abzielen, die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung auf technischem Gebiete für das Eisenbahnwesen nutzbar zu machen. Wichtige Erfindungen und Verbesserungen in der Construction der baulichen und mechanischen Anlagen, sowie auch der Betriebsmittel, welche zur Verhütung der manigfaltigen Gefahren des Betriebsdienstes oder zur Verringerung der Betriebsausgaben mit Erfolg beigetragen haben, sind der — gegenüber der Bedeutung des erstrebten Zieles allerdings unzureichenden — Anregung zu danken, welche durch die in dreijährigen Zeiträumen erfolgende Ausschreibung von Prämien im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegeben ist. Es entspricht der Stellung, welche die Staatseisenbahnverwaltung in Preussen einnimmt, und dem lebhaften Interesse, welches dieselbe nützliche Erfindungen und Verbesserungen auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens entgegenbringen muss, selbständig auf dem angedeuteten Wege vorzugehen und Massnahmen zu treffen, welche thunlichst alle berufenen Kräfte innerhalb und ausserhalb der Beamtenkreise zur Mitwirkung an der Lösung der gestellten Aufgabe anzuspornen dienlich erscheinen. Zur Erreichung dieses Zieles ist der Betrag von 15 000 Mark unter besonderem Titel eingestellt worden.

Miscellanea.

Die transcaspische Eisenbahn. Der russische Staatsrath O. Heyfelder, welcher ehemals als Chefarzt der Skobelev'schen Turkmenen-Expedition fungirte, hat über Transcaspien und seine Eisenbahn ein Buch erscheinen lassen, welches ungemein interessante Details in Betreff