

Rittergasse und Schiffflände in Basel: zwei stadtbauliche Altstadtprobleme

Autor(en): **Stockmeyer, E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **121/122 (1943)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53124>

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.

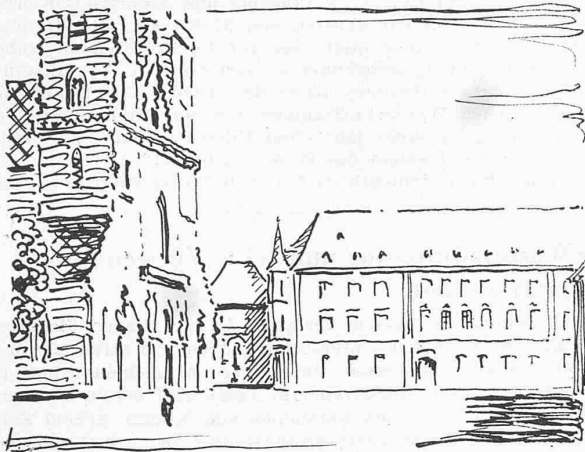


Abb. 7. Münsterplatz gegen die Rittergasse um 1870

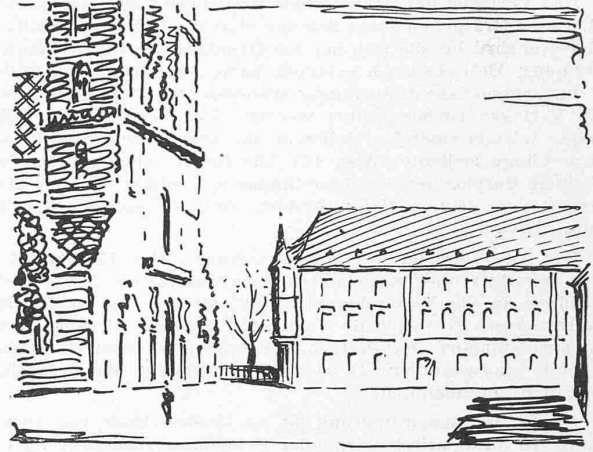


Abb. 8. Münsterplatz gegen die Rittergasse heute

der geringen Kapazität der Akkumulatorenbatterien dem Boote ohne Dieselmotoren einen sehr kleinen Aktionsradius geben würden. Die normale Anordnung ist infolgedessen: Dieselmotor-ausrückbare Kupplung - Elektromotor - ausrückbare Kupplung-Propeller, wobei die Elektromotoren auch als Generatoren zur Aufladung der Batterien, bei Ueberwasserfahrt durch die Dieselmotoren angetrieben, arbeiten können. In diesem Falle kann jedoch ein Teil der Dieselleistung auch für den Vortrieb des Bootes verwendet werden. Der grosse Nachteil dieser doppelten Antriebgruppe ist ersichtlich, jedoch hatte man bis heute noch keine Möglichkeit, mit nur einer Maschinenart auszukommen, ohne eine Verschlechterung der Leistung des Bootes zu verursachen. Diesen Zustand kann auch die Verwendung von Nickel-Cadmium-Batterien nicht stark beeinflussen.

Durch Anwendung des Erren-Prinzips ist es nun möglich geworden, die gleichen Antriebmaschinen wie für die Ueberwasserfahrt auch im getauchten Zustande zu benützen. Die Dieselmotoren werden bei Unterwasserfahrt anstatt mit Dieselöl mit Wasserstoff und Sauerstoff betrieben, die mittels Hydrolyse gewonnen und in Druckspeichern gelagert werden. Das Verbrennungsprodukt dieses Prozesses, dem noch Dampf beigegeben wird, ist wiederum Dampf, der teilweise kondensiert und teilweise wieder in den Kreislauf eingereicht wird. Ein Auspuff nach aussen ist mithin nicht mehr notwendig. Das Umschalten von Diesel auf Wasserstoff/Sauerstoffbetrieb kann ohne Stillsetzen der Motoren geschehen, was wiederum eine Beschleunigung des Tauchmanövers bedeutet, ein Fortschritt, der gerade heute angesichts der immer zunehmenden Verwendung von Flugzeugen zur Bekämpfung von Unterseebooten von grosser Wichtigkeit ist. Mit dem Wegfall der Akkumulatorenbatterien ist, ganz abgesehen von der Raum- und Gewichtersparnis, eine gefährdete Gefahrenquelle beseitigt. Im Falle einer abnormalen Schräglage des Bootes, die durch Feindeinwirkung wie Wasserbomben u. a. entstehen kann, läuft die Säure aus den Akkumulatoren zum Teil aus und bildet mit dem in den Bilgen immer vorhandenen Meerwasser Chlorgase, die einen längeren Aufenthalt des Bootes unter Wasser verunmöglichen und seine Vernichtung herbeiführen können. Ein weiterer Vorteil des Vorrates von Sauerstoff und Wasserstoff besteht in der Möglichkeit, beim Eintreten einer Havarie den Wasserstoff zum Ausblasen der Tauchtanks und den Sauerstoff für die Atmung zu benützen. Dass der Aktionsradius der Boote bei Anwendung des Erren-Prinzips nicht unerheblich gesteigert werden kann, ist klar. Infolge des kleineren Gewichtes der Antriebmaschine kann nicht nur mehr Dieselöl mitgeführt werden, sondern auch der Druckkörper verstärkt werden. Die neuen deutschen Boote, die laut englischen Quellen mit solchen Motoren ausgerüstet sein sollen, erreichen bis 200 m Tauchtiefe und haben daher die Möglichkeit, sich ausserhalb der Reichweite der Wasserbomben zu begeben.

Eine weitere Möglichkeit liegt in der Anwendung des Erren-Prinzips auf den Antriebmotor des Torpedos. Bei Verwendung der bisher üblichen Motoren verrät die Blasenbahn, die durch den Auspuff entsteht, den Torpedoangriff, und es ist in vielen Fällen dem Angreifenden möglich, durch geschicktes Manövrieren dem Torpedo auszuweichen. Das Torpedo ohne Blasenbahn ist ein Ziel, das mit der Verwendung des Erren-Motors erreicht sein dürfte, da der Auspuff bei Verwendung von Wasserstoff und Sauerstoff aus Wasser besteht.

Rittergasse und Schiffflände in Basel Zwei stadtbauliche Altstadtprobleme

Man hat diese beiden eminent wichtigen Aufgaben in Basel durchaus nicht vergessen. Zwar bleibt ihre Idealität, solange es beim Projektieren sein Bewenden hat und nicht an eine Verwirklichung gedacht werden kann. Bis dahin ist aber jedermann berechtigt, den Karren weiter zu schieben oder wenigstens zu versuchen, zu diesen Fragen ein wenig beizutragen und zur Diskussion zu stellen.

Die Bebauung des nordwestl. Teils der Rittergasse war letztes Jahr Gegenstand einer Ideenkonkurrenz. Bei einer Neuanlage ist vor allem die Stellung des Münsters zur Strasse von ausschlaggebender Bedeutung. Im Urteil des Preisgerichts (siehe Bd. 120, S. 116* ff) wurde die Beibehaltung der Gebäudeflucht des jetzigen Real-Gymnasiums empfohlen (Abb. 3, 4); die Türme kommen so für das Auge ungefähr in die Mitte des Strassenbildes zu stehen. Ein Vergleich der Abb. 4 und 6 zeigt, dass die Türme unbedingt in die Strassenwand gehören. Erst dann sind sie architektonisch verankert und stehen sie fest. Heute schwimmen sie unentschieden. Diese Einsicht sollte Ausgangspunkt für die Neubebauung der Strassenwände und der ganzen Anlage sein. Viele namhafte Beispiele guter Turmwirkung aus aller Welt können zum Beleg des Gesagten dienen; der praktische Gewinn an Mehrfläche für eine spätere Vergrösserung von Gericht und Baudepartement sei nur nebenbei erwähnt. Was hier wichtiger, der Blick vom Münsterplatz her verlangt ebenfalls diese Verschiebung der südwestl. Strassenflucht um mindestens

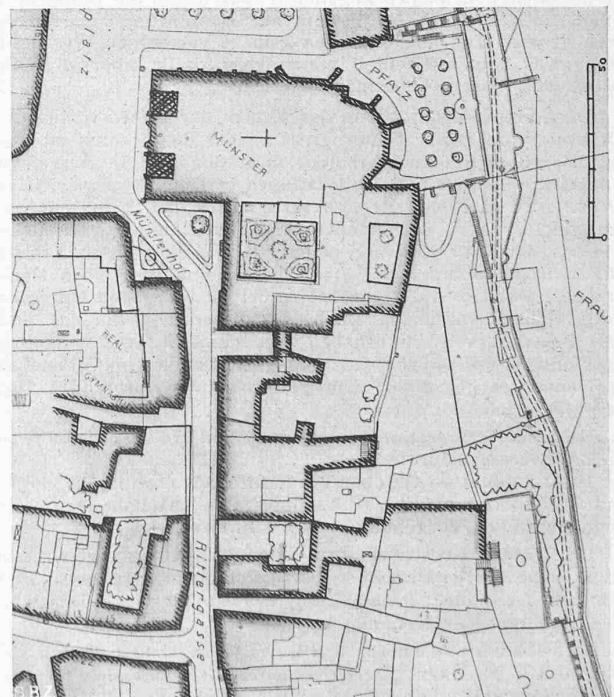


Abb. 1. Die schmale Rittergasse um 1870



Abb. 2. Rittergasse um 1870

Abb. 4. Die Rittergasse heute
Südwestliche Bauflucht linksAbb. 6. Rittergasse nach Vorschlag
Südwestliche Bauflucht vorgezogen

8 bis 9 m rheinwärts; sie bestand übrigens schon früher (Abbildung 1 u. 2). Erst dann ist die fatale Lücke zwischen Münster und Antistitium aufgehoben und der Münsterplatz allseitig geschlossen (vergl. Abb. 7 und 8).

Damit ist über die Breite der Rittergasse, über Abstand und Höhe der Häuser noch nichts ausgemacht. Die vom Preisgericht approbierte maximale Höhe von drei Geschossen (gleich der Höhe des «Delphin» ist auch dem Vorschlag (Abb. 6) zugrunde gelegt. Nun aber der Abstand: Soll die Rittergasse als relativ schmale Gasse wirken, wie in ihrem östlichen Teilstück, sodass die Türme aus der Enge der Häuserreihen übermächtig aufsteigen (Abb. 2), oder soll sie mehr sonniger Vorhof sein mit reizvollem Baumbestand (Abb. 6), über den der Blick auf die Breitseite des Münsters und auf die vorspringende Kreuzgangecke schweifend fällt? Es sind beide Lösungen denkbar. Wir geben der zweiten den Vorzug, weil wir finden, dass man sich die einzigartige, fast ideale Präsentation der baulichen Gesamtanlage des Münsters mit Türmen, Langhausfirst und Querschiffgiebel, vorgelagerten Kapitelsälen und Kreuzgang nicht entgehen lassen sollte. Bedenken einer räumlichen Konkurrenz des so gewonnenen breiten Vorhofs mit dem Münsterplatz lassen sich mit dem Hinweis auf den ausgesprochenen Längscharakter der Rittergassanlage und auf die Unterbrechung durch den fast quadratischen kleinen «Münsterhof», der sich durch den Vorsprung des Kreuzgangs und den Rücksprung des Antistitiums ergibt, leicht zerstreuen (Plan Abb. 5).

Auf der Rheinseite diktiert die Proportion des einspringenden Terrassenplatzes zwischen Ramsteiner- und Bischofshof-Kreuzgang die Lage der hintern Gebäudeflucht. Eine zu grosse Tiefe des Gartenhofes würde das Relief, vom Kleinbasel aus gesehen, nicht günstig beeinflussen. Die praktische Verwendbarkeit bleibt aber mit etwa 17 bis 20 m Tiefe gesichert; für den neuen Gebädetrakt bleiben dann immer noch rd. 18 m Tiefe. Eine dem Hauskubus rheinseitig eingegliederte offene Erdgeschosshalle könnte die Terrassentiefe um weitere 4 bis 5 m erweitern. Die Rittergasse hätte dann eine durchschnittliche Breite von rd. 22 m (was ungefähr dem jetzigen Abstand des Real-Gymnasiums vom Roten Schulhaus entspricht), wovon 9 m auf die Grünanlage entfallen. Auf jeden Fall bleibt es fraglich, ob zu Gunsten eines romantisch effektvollen Turmeindrucks (Abb. 2) des in seinem Aeusseren eher lieblich und fein als trotzig schwer wirkenden Basler Münsters der Strassenraum der Rittergasse — entgegen allen modernen, für Luft und Licht plädierenden stadtbaulichen Grundsätzen — möglichst schmal gehalten werden soll. Das einzige, was man bei der offenen Lösung (Abb. 6) zu wünschen hätte, wäre eine künftige Restaurierung der Aussenwände von Kapitelgebäude und Kreuzgang — Kostenpunkt wenige tausend Franken —, wobei dann die falsche Lisenenarchitektur des 19. Jahrhunderts samt der unglücklichen Oekolampadstatue verschwände. An eine Neueindeckung des glitzernden Hauptdaches des Münsters darf man vielleicht einmal in besseren Zeiten denken.

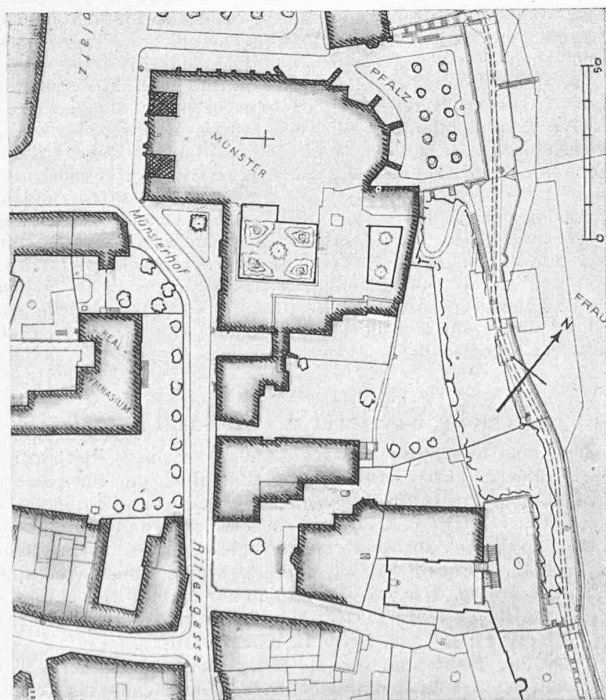


Abb. 3. Die Rittergasse im heutigen Zustand

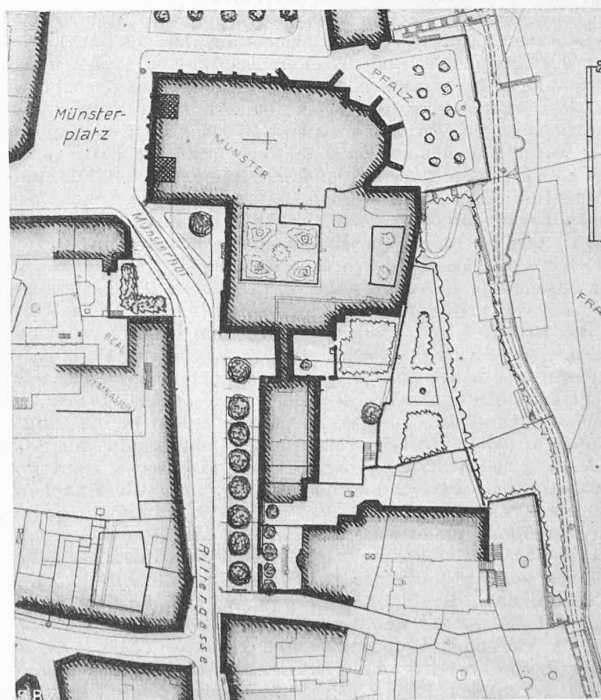


Abb. 5. Vorschlag zur Ausgestaltung der Rittergasse

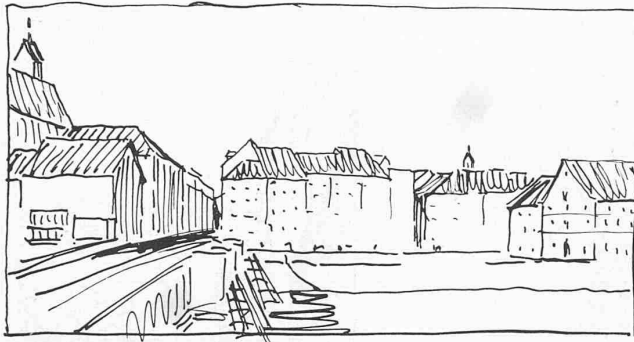


Abb. 10. Schiffflände Stadtbild um 1870

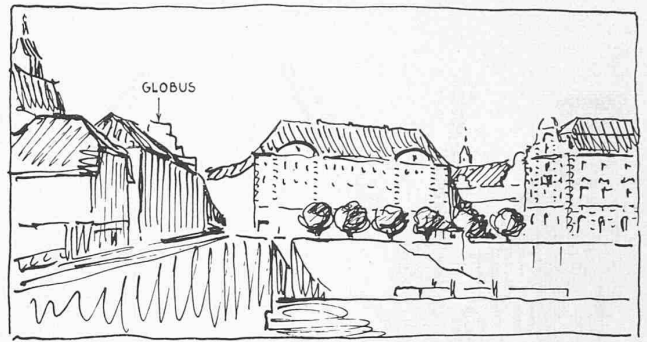


Abb. 12. Das heutige Stadtbild an der Schiffflände

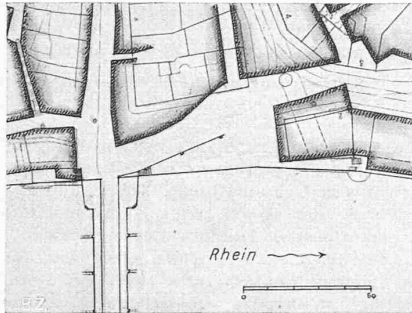


Abb. 9. Die Schiffflände um 1870

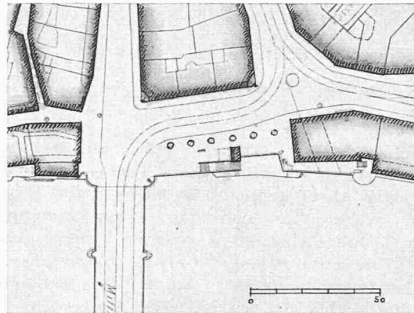


Abb. 11. Die Schiffflände heute

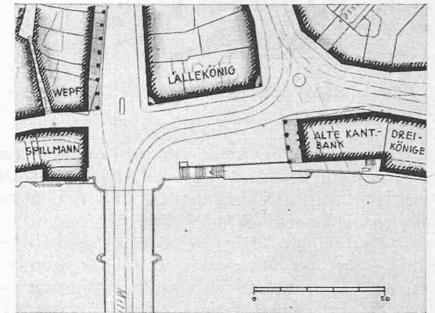


Abb. 13. Schiffflände nach Vorschlag

Die Schiffflände bei der Mittleren Rheinbrücke auf Grossbasler Seite wurde schon oft einer Korrektur für bedürftig erachtet. So vor Jahren, anlässlich der ersten Kantonalbankkonkurrenz (Bd. 102, S. 273; Bd. 103, S. 156), die einen Neubau an der gleichen Stelle vorsah. Es kam dann nicht zur Ausführung. Das alte Bankgebäude blieb bestehen bis heute und mit ihm die Mangelhaftigkeit der Platzes. Zwar wurde inzwischen immer wieder von Behörden und Privaten eine Vereinfachung der alten Fassaden angestrebt, um auf diese Weise wenigstens ein Zusammengehen der verschiedenen Architekturen des Platzes zu erreichen. Studien und Diskussionen hierüber führten zu keinen positiven Resultaten. Man kann durch blosses Weglassen von Details an schwerfälligen Proportionen und unpassendem Rhythmus nichts ändern, am wenigsten aber am Ganzen der zugehörigen Platzanlage. Gehen wir von dieser aus und versetzen wir uns in die Lage der Neuregelung des Verkehrs am Anfang dieses Jahrhunderts, so würde man heute vielleicht trotz Schifffahrt die alte Rheinbrücke, halb Holz, halb Stein, ein kulturhistorisches Unikum ersten Ranges aus dem 13. Jahrhundert, samt der alten Eisen- und Greifengasse stehen lassen und die notwendige Verkehrsader mit Brücke und Strassendurchbrüchen in breiter Ausdehnung um 70 bis 100 m oder noch mehr rheinabwärts verlegen. Durch Konzentration des gesamten Wagenverkehrs auf die eine durchgehende Verkehrsstrasse hätte man so bloss eine grosse einschneidende Oeffnung im Platzbild, indem die alte Eisengasse in ihrer Beibehaltung als Fussgängerpassage kaum störend mitspräche. Man erkennt die Geschlossenheit des alten Platzes mit der früheren Eisengasse in Abb. 9 u. 10. Heute sind es zwei grosse Verkehrseinmündungen: links die verbreiterte Eisengasse und rechts die Marktgasse mit dem Tramverkehr, der von hier quer über den Platz in erzwungenen Kurven auf die Brücke geleitet wird. Wenn schon das Tram nicht in die Eisengasse verlegt werden kann, was für den Platz ja das Beste wäre, so sollte man wenigstens trachten, die eine der beiden Strassenöffnungen für den Blick von der Brücke her möglichst zu schliessen, um wieder etwas Ruhe in das Bild zu bekommen. Ohne Verkehrschädigung kann das nur auf Seiten der Marktgasse sein. Ein Vorziehen des Wepfischen Hauses auf Trottoirarkaden wäre immerhin denkbar. Aber die Hauptsache bliebe das Vorziehen des Blockes der alten Kantonalbank, was auch dem Blick von der Marktgasse her zustatten käme (Abb. 13, 14). Unterstützt könnte der Eindruck der Platzgeschlossenheit noch werden durch das Langziehen der Dachfirste zu beiden Seiten beim Beginn der Eisengasse, also Satteldach statt Walm auf Lällekönig und Haus Wepf; dadurch verschwinden auch die störenden Globusaufbauten dahinter (Abb. 12). Ein zweiter Punkt betrifft dann das Gesicht des Kantonalbankblockes gegen den Platz. Der Platz verlangt unbedingt eine gewisse Hingekehrtheit des Gebäudes. Der jetzige kleinlich komplizierte Barockgiebel (Abb. 12) — ganz abgesehen von seiner

unpassenden Schwulstigkeit — genügt nicht. Es müsste zum mindesten eine grosse monumentale Giebelform sein, wie es der alte Platz aufwies, oder eine offene Halle mit axialem Eingang (Abb. 14), sonst wirkt der Bau platzblind und der Platz fällt auseinander. Allein die richtige Gestaltung des Kopfes kann dem Platz Halt und Zusammenschluss geben. Ein Neubau hätte den Vorteil, alle diese Punkte berücksichtigen zu können, Giebel, Halle, Eingang, vor allem aber den baulichen Maßstab an den Lällekönig und das Hotel Dreikönig anzugleichen (Abbildung 15). Wollte oder müsste man aber am Altbau der Bank durchaus festhalten, so käme ein durchgehender Hallenvorbau und ein einfaches Walmdach in Frage (Abb. 14). Mit der Verlängerung des Blockes durch Anfügung einer Halle zwecks Strassenschluss wäre zugleich eine Verkleidung der plumpen Formenwelt der Kopffassade gegen den Platz erreicht, ohne die Platzfläche zu «strafen». Ein einfaches Walmdach würde zu den bestehenden Dächern der Umgebung gut passen, sofern wenigstens der Krüppelwalm auf Haus Spillmann einem gewöhnlichen Walm Platz machte. Die ganze Frage müsste durch einen Wettbewerb in Plan und Modell abgeklärt werden. In Verbindung damit stünde die Gestaltung und Säuberung des Ländeplatzes im engeren Sinne. Jetzt befinden sich dort: drei Plakatsäulen, kombiniert mit ebensovielen Leitungsmasten, ein Wetterhäuschen, ein Kiosk, vier Doppelsitzbänke, sechs Kastanienbäume, ein Brunnen mit Plastik (Knabe mit Fisch), eine grosse Bronzeplastik (Amazone), zwei Verkehrstafeln und der mehr oder weniger temporäre Obststand — wahrlich nicht wenig für diesen kleinen Monumentalplatz! Seine räumliche Erweiterung erreichte man durch Verringerung der Nischentiefe rheinwärts und durch Verschiebung der Treppe gegen die Brücke. Plastik könnte beim Abgang der Treppe und in der Halle Aufstellung finden, die sich übrigens auch zur Abhaltung von Platzkonzerten eignen würde.

E. Stockmeyer, Arch.

Schweizerische Reederei A.-G. Basel

Für den Anschluss unseres Landes an die Weltwirtschaft kommt unserer aktiven Beteiligung sowohl an der europäischen Binnenschifffahrt als am Hochseeverkehr mindestens gleiche Bedeutung zu wie am Weltluftverkehr. Es sind daher einige Angaben aus dem Jahresbericht für 1942 der Schweizerischen Reederei A.-G. Basel, den wir gekürzt wiedergeben, von allgemeinem Interesse. Wir verweisen auch auf frühere Berichterstattungen Bd. 88, Seite 1* (1926); Bd. 109, Seite 1* (1937); Bd. 115, Seite 82* (1940); Bd. 118, Seite 12 und 57 (1941).

Das Jahr 1942 stand für die Schweizerische Reederei A.-G. unter dem Zeichen einer nützlichen Arbeit im Dienste der Landesversorgung. Die durch die Kriegslage geschaffenen Verhältnisse brachten manche Schwierigkeiten; es war aber stets möglich,

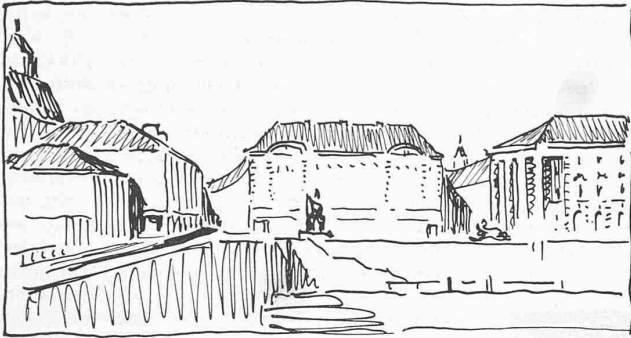


Abb. 14. Schiffslände mit «vorgeschuhter» alter Kantonalbank

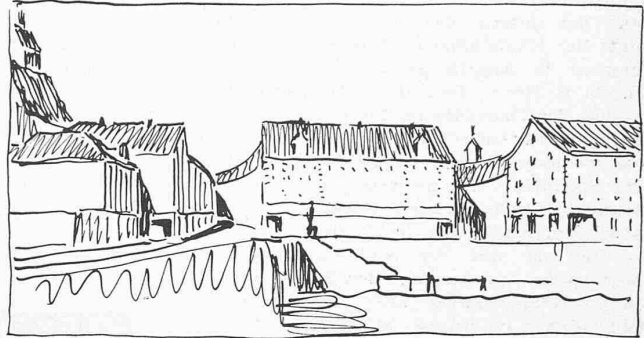


Abb. 15. Mit vorgezogenem Neubau rechts und Giebelhäusern

Lösungen zu finden, die die Aufrechterhaltung unseres Schiffahrtbetriebes erlaubten. Das Tätigkeitsgebiet unserer Reederei liegt vorwiegend *ausserhalb unserer Landesgrenzen*. Dank des grossen Verständnisses, das wir alle Zeit bei den Behörden der kriegführenden Staaten und der übrigen Länder gegenüber den Bestrebungen unserer Reederei gefunden haben, sind für uns nie Lagen entstanden, aus denen sich kein Ausweg gezeigt hätte.

Die Zufuhren auf dem Rhein waren recht unregelmässig. Nach einer mehrwöchigen Unterbrechung der Schiffahrt infolge Eis zu Beginn des Jahres 1942 konnten im Frühjahr die Transporte von Kohlen aus dem Ruhrgebiet wieder aufgenommen werden. Unsere Rheinflotte war zeitweilig beinahe ausschliesslich in den Dienst der schweizerischen Kohlenzufuhr eingesetzt.

Unserer Tätigkeit auf dem Gebiete der Seeschiffahrt waren durch die heutige Lage gewisse Grenzen gezogen. Unsere drei Seedampfer «Calanda», «Maloja» und «Albula» waren mit kurzen, für Ueberholungsarbeiten notwendigen Unterbrechungen für die schweizerische Landesversorgung in Fahrt. S/S «Calanda» führte mehrere Reisen zwischen den U. S. A. und Genua aus und hat auf Ende des Jahres eine längere Fahrt nach Portugiesisch-Ost-Afrika angetreten. S/S «Maloja» war mit Ausnahme einer Reise nach verschiedenen westafrikanischen Küstenplätzen in den Dienst zwischen Lissabon und Genua eingestellt. S/S «Albula» stand ausschliesslich im Verkehr von Lissabon nach Genua. Durch die «Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes» wurde uns der Betrieb des Dampfers «Caritas I» übertragen. Dieses unter Schweizerflagge fahrende Seeschiff ist ausschliesslich für Transportaufgaben des «Internationalen Roten Kreuzes» bestimmt. Im Auftrag der Nautilus S. A. in Lugano haben wir das von dieser Firma erworbene S/S «Lugano» im Sommer des Jahres 1942 in Dakar übernommen. Dieser Dampfer, dessen Betriebsführung ebenfalls in unseren Händen liegt, ist mit einer Tragfähigkeit von rund 10000 t die grösste Einheit der schweizerischen Seeflotte. Ausser den Seeschiffen «Albula», «Lugano» und «Caritas I» hat die Schweizerflotte im Jahre 1942 keinen Zuwachs erhalten. Die Beschaffung von neuem Schiffsraum ist zweifelsohne schwierig; umso mehr ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden und den privaten Eigentümern von Seeschiffen nötig. Das Gleiche gilt für alle Fragen des Neubaus von Seedampfern für die Nachkriegszeit.

Schon bei Einführung der Schweizerflagge zur See hat unsere Reederei den Grundsatz vertreten, dass gleichzeitig eine Frachtenregelung erfolgen müsse, die den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung trage. Wir haben vor mehr als Jahresfrist dem Kriegstransport-Amt¹⁾ eingehende Vorschläge für eine solche im Landesinteresse stehende Lösung eingereicht. Ein Entwurf zu einem Bundesratsbeschluss ist in verschiedenen Fassungen erörtert worden, und es liegen nunmehr Zusicherungen vor, dass in nächster Zeit eine endgültige Abklärung dieser für den Reeder und die Landesversorgung wichtigen Frage erfolgen soll.

Wenn wir an die Bemühungen unserer Reederei um Einführung der Schweizerflagge zur See denken, so dürfen wir im Rückblick auf das zweijährige Bestehen einer schweizerischen Seeschiffahrt mit Genugtuung feststellen, dass das von uns angestrebte Ziel erreicht worden ist. *Umsomehr gibt es zu denken, wenn gewisse Kreise in öffentlichen Resolutionen die Abschaffung der Schweizerflagge zur See für die Nachkriegszeit fordern und damit den Wunsch verbinden, die heute in Fahrt stehenden Dampfer nach Kriegsende so rasch als möglich zu verkaufen. Wenn sogar aus Kreisen der Spediteure eine schweizerische Seeflotte, die sich auf kaufmännischer Grundlage erhält, als unerwünscht betrachtet wird, so ist eine solche Einstellung sehr zu*

bedauern und nicht zu verstehen²⁾. Die Schweizerische Reederei A.-G. hat je und je den Standpunkt vertreten, dass das Schweizerschiff auf dem Weltmeer im Kriege eine Notwendigkeit ist und im Frieden dem Lande nützt und das Ansehen der Schweiz im Ausland hebt. Aus diesen Ueberlegungen heraus werden wir uns nach wie vor für die Schweizerflagge zur See einsetzen und uns nicht durch Sonderinteressen gewisser Erwerbskreise abhalten lassen. Wir glauben, in unseren Bemühungen auf die tatkräftige Mitwirkung unserer Behörden rechnen zu dürfen.

Der Ausbildung von Schiffspersonal haben wir im Berichtsjahre weiterhin alle Aufmerksamkeit geschenkt. Insgesamt stehen zur Zeit rund 120 Matrosen und Schiffsjungen, die aus den Kursen unseres Schulschiffes «Leventina» hervorgegangen sind, auf Einheiten unserer Rhein- und Seeflotte im Dienste. Die Arbeit an den verschiedensten Hafenplätzen erfordert heute viel Tatkraft und Umsicht. Alle unsere Mitarbeiter im Ausland, die fern der Heimat auf ihren Posten stehen, haben sich unter schwierigen Verhältnissen bewährt und um unser Unternehmen verdient gemacht. Volle Anerkennung gebührt auch unseren Kapitänen und den gesamten Besatzungen unserer Schiffe, die unentwegt jahraus, jahrein ihre Pflicht erfüllen.

Rheinbauleiter Jost Wey zum Gedächtnis

Morgen jährt sich zum 100. Male der Geburtstag des ersten st. gallischen Rheinbauleiters Jost Wey, eigentlicher Vater und während 35 Jahren unentwegter Betreuer und Kämpfer für das grosse Werk der Rheinkorrektion oberhalb des Bodensees. Da ziemt es nicht nur der rheintalischen Bevölkerung, sondern auch der SBZ, dieses Mannes zu gedenken und an seine hervorragenden Verdienste zu erinnern. Sein langjähriger Mitarbeiter Ing. Rob. Stuber widmet der Lebensarbeit Weys im heutigen «St. Galler Tagblatt» einen warmempfundenen Nachruf, mit sehr interessanter Schilderung des Werdegangs der Rheinkorrektion, auf den wir gerne verweisen, da wir ihn leider raumeshalber nicht auch bringen können. Wir können aber unsere Leser auf zahlreiche Aufsätze Weys verweisen, die sogar bis auf die «Eisenbahn» zurückgehen. Dort findet sich in Band VIII (1878, Nr. 22/23) sein erster grösserer Bericht, während für die «Bauzeitung» verwiesen sei auf Bd. 15, Nr. 4/6 (1890), Bd. 32, Nr. 3/4 (1898) und hauptsächlich Bd. 49, Nr. 1/3 (1907), wo wir anhand vieler Zeichnungen über Weys «Memorial zum Diepoldsauer Durchstich der Internat. Rheinregulierung» berichtet haben.

Jost Wey hat als armer Bauernsohn am 11. Juli 1843 im Luzernischen das Licht der Welt erblickt. Durch eisernen Fleiss und grösste Sparsamkeit hat er sich emporgearbeitet bis zur Maturität, und von 1864 bis 1868 hat er am Eidg. Polytechnikum das Diplom als Bauingenieur und anschliessend jenes eines Fachlehrers in Mathematik und Physik, mit Auszeichnung, erworben. Dieser wissenschaftlich so gründlich vorgebildete und so energische junge Ingenieur wurde 1873, also dreissigjährig als Sektionsingenieur an die St. Galler Rheinkorrektion berufen; 1879 rückte er zum Oberingenieur auf und damit konnte sich sein Feuergeist dem Werke widmen, das ihm so sehr am Herzen lag und dem er seine ganze Kraft geopfert hat.

Wey erfasste die Rheinkorrektion als Ganzes: er beschränkte sich nicht auf Bewehrung und Sohlekorrekturen des verwilderten Rheinbettes, er behielt das Endziel stets im Auge, d. h. nicht nur die Sicherung der rd. 14000 ha umfassenden Talebene, sondern auch ihre Melioration, Entwässerung, Kolmatierung usw. So schuf er (1882/84) zuerst den 21 km langen Werdenberger

¹⁾ Sein Chef ist E. Matter, alt Oberbetriebschef der SBB. Red.

²⁾ Wir unterstreichen. Red.