

Hartmann, Friedrich Wilhelm

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 5

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

terrains cultivées d'une manière peu lucrative; tous ces éléments de trafic, réunis à la circulation et au séjour des étrangers, deviendront pour cette contrée, sans aucun doute, grâce au chemin de fer, le point de départ d'une prospérité nouvelle.

La ligne à créer a été concédée aux communes de l'Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Bière, Saubroz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St.-Georges, Longirod, Marchissy et Gingins, par arrêté fédéral du 22—23 septembre 1873. Elle s'étendra de la frontière française, près de Crassier, à Croy sur la ligne de Jougne, avec embranchement de Bière à Allaman, et comprendra un développement de 60 kilomètres, dont les études définitives sur le terrain sont achevées entre Allaman, Bière et Gimel, soit sur 16 kilomètres, et en cours d'exécution sur le surplus.

Malheureusement cette ligne traverse dans sa partie centrale un terrain très accidenté qui nécessitera des terrassements considérables et d'importants travaux, malgré l'adoption de courbes à faibles rayons, descendant quelquefois jusqu'à 100 mètres, et de rampes de 3%, maximum que les exigences d'une bonne exploitation engagent à ne pas dépasser. La section centrale (Allaman-Bière-Gimel), en particulier, comporte la construction de quatre importants viaducs pour la traversée du Rojuz, de l'Aubonne deux fois, du Toleure, et dont le coût ne saurait être estimé à moins de 500,000 francs. En outre, la nature des terrains dans les vallées de l'Aubonne, du Toleure et de la Saubretz, sera une grosse cause de dépenses et d'imprévu, car ces terrains consistent en une masse marneuse recouverte d'une couche de gravier et de terre végétale abondamment imbibée d'eau. Il y aura là à exécuter de coûteux travaux, soit pour la traversée des éboulements qui se sont déjà produits, soit pour prévenir les nouveaux glissements que les tranchées provoqueront sans aucun doute, soit pour assécher et mettre à l'abri des agents atmosphériques les remblais pour la construction desquels on ne pourra disposer que de la glaise extraite des tranchées.

Il n'est pas possible, avant l'achèvement des études, de donner le devis de la ligne, mais on peut estimer dès à présent que le coût s'élèvera à 125,000 francs au moins par kilomètre, pour les 16 kilomètres de la section centrale, et à 75,000 fr. pour chacun des 44 kilomètres des deux sections extrêmes. C'est donc une dépense totale de 5,300,00 fr. à prévoir pour l'ensemble des soixante kilomètres à construire.

Sur cette somme, les communes fourniront près de 800,000 fr., chiffre qui montre l'intérêt qu'elles portent à l'entreprise. 4 1/2 millions resteraient donc à trouver.

Dans le canton de Neuchâtel la loi votée récemment par le peuple mettrait la moitié du capital total porté au devis, soit 2,640,000 fr., ou 44,000 fr. par kilomètre, à la charge de l'Etat, ce qui réduirait à 1,860,000 fr. (environ 31,000 fr. par kilom.) la somme à offrir à la souscription publique.

Le canton de Vaud n'a pas de loi sur la matière, mais il y a des précédents: Une participation de 100,000 fr. a été votée pour le chemin de fer de Lausanne à Ouchy; une autre de 300,000 fr., plus l'abandon d'une zone de la grande route, pour la ligne de Lausanne à Echallens; une autre de 2,200,000 fr. pour les lignes de la Broie; enfin une subvention de 3,200,000 fr. a été accordée pour la ligne de Jougne, et une autre de 3,281,000 fr. pour celle de Lausanne à St-Maurice.

En présence de ces chiffres, et en tenant compte des difficultés très notables, surtout entre Aubonne, Bière et Gimel, de la ligne du Jura, laquelle permettra d'éviter la construction de la route directe entre Aubonne et Bière, serait-ce trop que de porter la participation de l'Etat à 1,650,000 fr., soit à 25,000 fr. par kilomètre, plus une somme de 150,000 fr. pour les travaux exceptionnels de la partie centrale?

Le Conseil d'Etat ne le pense pas.

(Exposé des motifs du Conseil d'Etat.)

* * *

Winterthur-Singen-Kreuzlingen. Baufortschritte. Im Monat Juni standen in Verwendung:

	Tagelöhner.	Professionisten.	Pferde.	Rollwagen.	Dampfmaschinen.
auf der I/II. Section	1581	184	30	72	2
" III.	253	40	18	45	—
" IV.	80	30	10	15	—
" V.	129	18	15	18	—
	2043	272	73	150	2

und es waren nach approximativer Berechnung vom Unterbau vollendet:

	Erdarbeiten.	Strassen- und Wege.	Brücken.	Durchlässe.	Fluss- u. Uferbauten.
auf der I. Section	13,9 0/0	—	—	8,2 0/0	—
" II.	28,8 0/0	7,4 0/0	47,8 0/0	36,6 0/0	16,4 0/0
" III.	57,1 0/0	5,7 0/0	—	27,8 0/0	—
" IV.	60,8 0/0	3,7 5/0	—	29,9 0/0	58,8 0/0
" V.	34,3 0/0	8,6 0/0	—	26,1 0/0	27,8 0/0
	*	*	*		

Friedrich Wilhelm Hartmann, dessen Tod wir in einer vorigen Nummer gemeldet haben, wurde am 23. Decb. 1809 zu Dillingen in Bayern geboren. Er war der zweitjüngste Sohn eines hochgeschätzten bayerischen Finanzbeamten. Nach Abschluss der städtischen Primarschule trat er in die dortigen Realschulen über und widmete sich nach Absolvierung derselben an der Universität München dem Ingenieurfache. Mit der tüchtigsten klassischen und technischen Bildung ausgerüstet, fand Hartmann bald nach Vollendung seiner Studien eine Anstellung als bayerischer Kreisingenieur, in welcher Stellung der junge, rastlos thätige Mann jedoch nicht lange verblieb.

Im Jahre 1836 wurde der damalige Strassen- und Wasserbauinspector des Cantons St. Gallen, Ritter v. Negrelli, nach Zürich berufen; und einstimmig wurde auf Grund einer vom zugezogenen vorarlbergischen Landesingenieur abgenommenen und mit Auszeichnung bestandenen Prüfung, Hartmann an die erledigte Stelle gewählt. Von diesem Jahre ab gehörte Hartmann's ganze geistige Kraft und Thätigkeit, voll Lauterkeit und eisernem Willen, mit Unterbruch von ungefähr zwei Jahren, wo er, um einen Plan für Erweiterung der Stadt Basel zu entwerfen, im Dienste dieser stand, bis zu seinem Lebensende mittelbar oder unmittelbar dem Canton St. Gallen und seinen Interessen an. Er leistete aber auch der Eidgenossenschaft auf den Wunsch der Bundesbehörde viel und oft zu jeder Zeit zur höchsten Zufriedenheit die Dienste seiner reichen Kenntnisse. Seine Werke sind die Strasse vom Curorte Ragatz bis zum Taminaschlund; die St. Gallischen Gemeindestrassen aus jener Zeit; das Bahnnetz von Rorschach bis Winterthur, insbesondere aber das Riesenwerk der Rhein correction.

Fr. W. Hartmann war nicht bloss ein ausgezeichnete Techniker, er war auch mit dem classischen Alterthum der griechischen und römischen Welt wohl vertraut. Gesellig unter Freunden, von tiefem Gemüth, gastfreundlich und wohlthätig einerseits, besass er andererseits ein tiefes Rechtsgefühl, eine grosse Gewissenhaftigkeit und Vorsicht, verbunden mit energischem Festhalten an einmal gefasstem Vorsatz.

Die Gemeinde Rorschach hatte ihm im Jahre 1856 das Ehrenbürgerrecht geschenkt. (Nach dem „Freisinnigen.“)

* * *

England, Unfälle. Nach dem Generalbericht des Capitän Tyler wurden im Jahre 1873 auf englischen Bahnen 1372 Personen getödtet und 3110 verletzt. Von diesen waren 160 Getödtete und 1750 Verletzte Passagiere; 1212 Getödtete und 1360 Verletzte Beamte oder Arbeiter der Gesellschaften. 40 Passagiere wurden getödtet und 1522 verletzt ohne eigenes Verschulden. Da die gesammte Anzahl der Reisenden 455,272,000 betrug, so folgt, dass auf 2,845,450 Reisende einer getödtet und auf 260,155 einer verletzt wurde, und dass ohne eigenes Verschulden 1 auf 11,381,800 getödtet und 1 auf 299,127 verletzt wurde. Setzt man schätzungsweise die Zahl der Angestellten der Gesellschaften auf 250,000, so kommt auf 323 ein Getödteter und auf 213 ein Verletzter. Doch scheinen gewisse Gesellschaften in vielen Fällen die den Arbeitern zugestossenen Unfälle nicht berichtet zu haben; und die Zahl der Unfälle würde, wenn man zu den richtigen Resultaten gelangen könnte, sich beträchtlich grösser herausstellen. 247 Unfälle sind Gegenstand der Untersuchung geworden, und ist darüber durch Beamte des Board of trade berichtet worden. Capitän Tyler sagt, es sei wohlthuend zu sehen, dass das Publicum die zu grösserer Sicherheit nöthigen Hilfsmittel zu verstehen beginnt. Einige der grossen Gesellschaften haben grosse Fortschritte in Einführung dieser Hilfsmittel gemacht, andere sind im Begriffe, es zu thun. Als solche Hilfsmittel bezeichnet Capitän Tyler: 1) Sorgfältige Auswahl, Erziehung und Beaufsichtigung der Beamten und Angestellten; Innehaltung guter Disciplin (wol zu unterscheiden von Spionage und despotischer Regierung); 2) beste Instandhaltung der Linie; 3) gute Anordnung, Construction und Material der Achsen; 4) Befestigung der Bandagen, damit dieselben nicht bei einem Bruche vom Rad abfliegen; 5) verbesserte Kuppelung der Fahrzeuge; 6) Signal- und Weichenanordnung mit den neuesten Verbesserungen, einschliesslich des Zusammen-