

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 12  
  
**Nachruf:** Plattner, Emil

### **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:** 20.02.2026

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

	Länge des Thalweges		Abkürzung	
	Vor der Correction km	Im Jahr 1880 km	km	o/o
Von Basel bis zur Lauter	218 500	187 790	31 710	14,0
Von d. Lauter bis z. hessischen Grenze	135 100	85 000	50 100	37,1
Zusammen	353 600	272 790	80 810	22,8

Auch im neuen Stromlauf fällt aber der Thalweg nicht durchweg mit der Längenchse des Bettes zusammen, sondern im Oberlauf bis Philippsburg beschreibt das Wasser ziemlich regelmässige Serpentin, so dass es in Abständen von etwa 1 km abwechselnd das eine und das andere Ufer berührt. Diese Schlangenlinien verschieben sich fortwährend stromabwärts. Unterhalb Philippsburg nähert sich der Thalweg mehr der Mitte des Bettes oder der Stromachse. Die Serpentinbildung erklärt sich sehr leicht und einfach aus dem Umstande, dass der Stromlauf bei niedrigen und mittlern Wasserständen ein geringeres Gefäll bedarf als das, welches ihm durch das neue Bett angewiesen wird und deshalb sich nach einer längern Linie einzustellen sucht, als sie die Correctionsachse darbietet. Bei höhern Wasserständen wird der Thalweg schon mehr gestreckt und legt sich bei eigentlichen Hochfluthen fast parallel zur Längenchse; hierbei werden die Kiesbänke in der Sohle angegriffen und theilweise fortgeschwemmt und beim nächstfolgenden Niederwasser ist die Thalweg-Serpentine um eine entsprechende Grösse stromabwärts gerückt. Dieses Vorrücken beträgt in einem Jahr zwischen 300 und 600 m.

(Fortsetzung folgt.)

### Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von Bourry-Séquin in Zürich.

Fortsetzung der Liste in Nr. 11, VIII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“. Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer erteilt:

1886		im Deutschen Reiche
Juli	21. Nr. 36 817	Escher Wyss & Co., Zürich: Schüttelrichtungen für Plattenknotenfänger mit selbstthätiger Reinigung.
„	28. „ 36 856	C. Schaller, Frau, Zürich-Aussersihl: Sammelmappe.

### Concurrenzen.

**Museum der schönen Künste in Genf.** Am 1. dies war der Termin zur Einlieferung der Pläne für diese Preisbewerbung abgelaufen. Wie wir es bei wichtigeren Preisbewerbungen regelmässig thun, haben wir uns sofort schriftlich an die Concurrenz-Behörde gewandt um Auskunft darüber zu erhalten, wie viel Projecte eingeleitet, wann dieselben beurtheilt und wann und wo sie öffentlich ausgestellt werden. Bis zur Stunde ist uns auf diese Anfrage noch keine Antwort zugekommen. Aus bezüglichen Erkundigungen, die wir inzwischen bei verschiedenen Lesern unseres Blattes in Genf eingezogen haben, geht übereinstimmend hervor, dass die Concurrenz-Behörde es bis jetzt unterlassen hat Mittheilungen über die Anzahl der eingeleiteten Projecte zu geben, ja, dass sogar das Preisgericht, das laut Programm von einer Versammlung Genfer Architecten gewählt werden soll, bis heute noch nicht bestellt ist.

Wir halten diese Verzögerung der Wahl für eine bedenkliche Sache und haben schon früher der Meinung Ausdruck gegeben, dass das Preisgericht so rasch wie möglich nach der Ausschreibung hätte bestellt werden sollen. Einerseits hätten dann die Concurrenten gewusst, woran sie sind, andererseits wäre es möglich gewesen, am Orte selbst Preisrichter zu gewinnen, die sich nicht selbst an der Bewerbung betheiligt haben, was jetzt voraussichtlich auf gewisse Schwierigkeiten stossen wird. Es ist auch diese Verschleppung der Wahl in directem Gegensatz mit § 2 der vom schweizerischen Ingenieur- und Architecten-Verein angenommenen Grundsätze über das Verfahren bei öffentlichen Concurrenzen.

Die gerügte Verzögerung ist jedoch nicht die einzige Unregelmässigkeit, die seit der Ausschreibung erfolgt ist: Laut Programm war die Preisbewerbung zuerst als Ideenconcurrenz gedacht. Kaum war die Ausschreibung erfolgt, als die bezügliche Bestimmung wieder rückgängig

gemacht wurde. Dann war im Programm der Einlieferungstermin (1. Juli) so ungemein kurz bemessen, dass wir uns erlaubten, auf diesen Uebelstand aufmerksam zu machen. Hierauf erfolgte eine Verlängerung des Termins um zwei Monate. Ferner war in den, dem Programme beigelegten Plänen vergessen worden die Himmelsrichtung anzugeben, welchem Uebelstande wir für die Leser unseres Blattes durch eine Veröffentlichung der Lagepläne mit der von uns eingezeichneten Himmelsrichtung abzuhelpen trachteten (vide Bd. VII S. 157). Schliesslich machte die ausschreibende Behörde mit Zuschrift vom 20. Juli bekannt, dass bei drei auf dem Plane eingetragenen Höhennoten Fehler von nahezu 4 m! begangen worden seien. Dies erfolgte 40 Tage vor dem Einlieferungstermin und da selbstverständlich vorauszusetzen war, dass die meisten Concurrenten ihre Entwürfe auf Grundlage der fehlerhaften Angaben ausgearbeitet hatten, so wurde denselben die tröstliche Versicherung gegeben, dass sie deshalb nicht von der Concurrenz ausgeschlossen werden. Dies hätte in der That noch gefehlt!

Wir müssen gestehen, dass die gute Meinung, die wir ursprünglich dieser Preisbewerbung entgegengebracht haben, durch die erwähnten Thatsachen stark heruntergestimmt worden ist.

### Necrologie.

† **Emil Plattner.** Am 12. November 1885 starb der Maschinen-Ingenieur *Emil Plattner*. Ein einziges öffentliches Blatt erwähnte diesen Heimgang mit zwei Zeilen. Und doch zählte Plattner zu den besten Constructeuren, welche die Schweiz besass. Es mag daher am Platze sein, dem Verstorbenen in diesem Blatte einen kurzen Nachruf zu widmen.

Plattner wurde am 14. December 1824 in Niederschönthal (Basel-land) geboren. Nach Absolvierung der Schulen in Liestal machte er eine volle practische Lehre in der Werkstätte von Georg Stehlin in Niederschönthal durch und versäumte nicht, nebenbei seine theoretische Ausbildung zu vervollständigen. Hierauf bezog er die polytechnische Schule in Karlsruhe. Es war dies in den Jahren 1845 bis 1847. Hier fand er unter Redtenbacher und Schröter in vorzüglichster Weise, was er suchte. Er galt denn auch unter seinen Mitschülern als ein Muster des Fleisses und der Hingebung an die Studien. Hierauf bethätigte er sich kurze Zeit im Geschäfte seines Vaters, bis er in der mechanischen Werkstätte von Louis Merian in Höllstein (Wiesenthal) eine Stelle fand. Nach Gründung der Reparaturwerkstätte der schweiz. Centralbahn in Olten wurde er daselbst als Zeichner angestellt, rückte aber bald zum ersten Constructeur vor. Es ist bekannt, dass diese Werkstätte unter der rührigen Leitung des Directors, Nicolaus Riggenbach, eine grosse Ausdehnung erreichte (sie zählte zeitweise über 700 Arbeiter). Hier fand Plattner während den zwanzig Jahren seiner Anstellung ein reiches Feld des Schaffens. Unter ihm lieferte die Werkstätte: eine Anzahl Locomotiven für die Centralbahn und den Jura industriell, welche jetzt noch zu den besten zählen; eine eiserne Laffete für die Feldartillerie, die bald allgemein nachgemacht wurde; einen sinnreichen Dampfhammer für die eigene Werkstätte; sämtliches Material zu den Zahnstangen-Bahnen Vitznau-Rigi und Ostermündigen etc. etc. Was aber die Werkstätte vorherrschend beschäftigte, das waren eiserne Brücken. Unser Plattner baute bei 50 solcher Brücken, theils für die Centralbahn, theils für andere Besteller. Zu den Brücken der Centralbahn, welche vor 1858 entstanden, lieferte Rudolf Merian die Skizzen und Berechnungen und Plattner hatte die Detailpläne anzufertigen. Hieher ist z. B. zu rechnen die Brücke über die Aare in Olten, mit Steigung und Krümmung versehen. Während dieser ersten Jahre seines Aufenthaltes in Olten orientirte sich Plattner so vollständig in der Theorie und Praxis des Brückenbaues, dass er jede an ihn heranretende Aufgabe mit Leichtigkeit löste.

Plattner war äusserst bescheiden und lebte zurückgezogen, so dass er all zu wenig beachtet wurde. Hätte er die Gabe besessen, fest auftreten zu können, so würde er manchen seiner Fachgenossen in den Schatten gestellt haben. So blieb ihm Manches vorenthalten, was ihm sonst gebührt hätte.

Bei einem Eisenbahnzusammenstoss im Herbst 1876 in Bern erlitt er Quetschungen, auch war sonst seine Gesundheit schwer geschädigt, so dass er sich vom Directorium in Basel in den Ruhestand versetzen liess. Er starb in Dornachbrugg, wohin er sich mit zwei treubesorgten Schwestern zurückgezogen hatte, an einem Schlaganfall.

*Autenheimer.*

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.