

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 11/12 (1888)
Heft: 4

Nachruf: Adam, Jakob

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: 15.01.2026

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

als practischer Ingenieur durchmachte, führte er die erste grössere Flusscorrection im Canton Bern vollständig aus. Seine damalige Thätigkeit wurde der Grundstein für seine spätere, für den Canton und für die Eidgenossenschaft so segensreiche Wirksamkeit bei der Ausführung vieler grösserer und kleinerer Flusscorrectionen und Entsumpfungen. Hier hatte er auch Gelegenheit umfangreiche Studien über Flussverbaungen im Gebirge zu machen, da die obere Gürbe ganz in diesem Gebiete und zudem in äusserst schwierigem Terrain gelegen ist. Eine Denkschrift über die von ihm ausgeführten Verbaungen dasselbst, von einem Atlas von Photographien derselben begleitet, fand auf der allgemeinen Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 die wolverdiente Anerkennung.

Als Anfangs der 60er Jahre das Gesetz über die Errichtung von Waldwirtschaftsplänen erlassen wurde, wurde der Forstverwaltung für die Dauer der damit nothwendigerweise verbundenen Waldvermessungen ein cantonaler Forstgeometer zugeordnet, dessen Aufgabe darin bestand, die nötige Einheit und Gleichheit des Vermessungsverfahrens zu überwachen und die Verification der Vermessungen zu besorgen. Der damalige Forstdirector, Herr Regierungsrath Weber, mit welchem Rohr befreundet war, berief, nachdem die Stelle nur kurze Zeit anderweitig besetzt war, letztern im Jahre 1863 an dieselbe. Hier zeigte sich nun die weitblickende, staatsmännische Befähigung Rohr's in der Einführung des damals in der Schweiz noch unbekannten sogenannten Polygonalverfahrens mit dem Theodoliten, für die Vermessungen im Canton Bern. Dieses Verfahren, damals nur in einzelnen Staaten Deutschlands, wie Baden und Hessen, eingeführt, studirte Rohr an Ort und Stelle und schrieb darüber einen kurz gesfassten, praktischen Leitfaden: „Das Theodolitverfahren für den Kataster“ *), ein Werk, das weit über die Grenzen des Cantons und der Schweiz hinaus hohe Anerkennung fand. Die Einführung dieses Verfahrens lief nicht ohne bedeutende Schwierigkeiten ab; die Anhänger des alten Systems der Vermessung mit dem Messtische wehrten sich mit allen Kräften dagegen. Der Erfolg krönte jedoch die Bestrebungen Rohr's vollständig. Gegenwärtig ist das Vermessungsverfahren mit dem Theodoliten im ganzen Umfange der Schweiz anerkannt und bildet auch die Grundlage der Vermessungsinstruction des Concordates für die Freizügigkeit und gemeinschaftliche Prüfung der Geometer, dessen Zustandekommen zu einem guten Theile ebenfalls den Bemühungen Rohr's zu verdanken ist. Um das neue Verfahren bei den amtirenden Geometern einzuführen und dieselben damit bekannt zu machen, sowie um überhaupt das nötige Personal für die auszuführenden Vermessungen heranzubilden, wurden während sieben Jahren alljährlich vier bis fünf wöchentliche Lehrcurve für Geometer eingerichtet, deren Leitung Rohr ebenfalls besorgte.

Als sich nach und nach bei vielen Gemeinden der Wunsch nach Vornahme von Vermessungen über ihren ganzen Gemeindebezirk kund gab, erliess der Grosse Rath im Jahre 1867 ein Vermessungsgesetz. An die durch dasselbe geschaffene Stelle eines Cantongeometers, welchem die Leitung der Vermessungen übertragen war, wurde Rohr gewählt. In dieser Stellung hat der Verstorbene die vollständig neu zu schaffende Organisation des Vermessungswesens im Canton Bern ausgearbeitet. Seiner Initiative ist auch das Zustandekommen des Vertrages mit der Eidgenossenschaft über die gemeinschaftliche Herausgabe der topographischen Karte im Maßstab der Originalaufnahme (Siegfried-Atlas) zu verdanken. Dieser im Jahre 1868 abgeschlossene Vertrag war der erste derartige, der zwischen der Eidgenossenschaft und einem Cantone durchgeführt wurde und er bildete die Grundlage für die Herausgabe des genannten, nun bald seiner Vollendung entgegengehenden topographischen Atlas, auf den die Schweiz mit Recht stolz sein darf.

Neben diesen Arbeiten beschäftigte sich Rohr in jener Zeit, besonders seit Regierungsrath Weber im Jahre 1864 an die Spitze der Entsumpfungsdirection getreten war, mit den zahlreichen Flusscorrectionen und Entsumpfungen. Auch als Leiter des Vermessungswesens blieb er technischer Berater der genannten Direction und nahm regen Anteil an den Vorarbeiten zur Durchführung der Juragewässer-correction.

Als im Jahre 1872 Weber, in Folge seiner Berufung zum Director der Gotthardbahn, seine Demission aus der bernischen Regierung nahm,

wurde Rohr fast einstimmig zu seinem Nachfolger in derselben gewählt. Als solcher übernahm er vorerst die Direction der Domänen und Forste, zu welcher auch das Vermessungswesen zugetheilt war und diejenige der Entsumpfungen. In diese Periode seiner Thätigkeit fällt hauptsächlich das Zustandekommen der Militärbauten auf dem Beundenfelde, deren Durchführung und Vollendung er, trotz der inzwischen eingetretenen Calamität in den bernischen Finanzen mit grosser Energie durchsetzte, sowie die grossen Correctionen der Aare im Haslethal und der Juragewässer, deren fast vollständige Vollendung er noch erleben durfte. Auch der Direction des Vermessungswesens stand er bis an sein Ende vor und es verdankt der Canton Bern dem Interesse, dass er stets an diesem Verwaltungszweige nahm, die vollständige und sorgfältige Organisation desselben, sowie, dass zur Stunde schon über einen bedeutenden Theil seines Gebietes die Katastervermessung durchgeführt worden ist. Eine Zeit lang war Rohr, der in früheren Jahren ein sehr geschätzter Artillerieoffizier war und den Rang eines Majors dieser Waffe bekleidete, auch Militärdirector.

Mit dem Jahre 1882 begann mit der Uebernahme der Direction der öffentlichen Bauten eine neue Periode der Thätigkeit Rohr's im Regierungsrathe. Als solcher beschäftigte ihn hauptsächlich die Reform des Gefängnisswesens und wenn er schon die vollständige Durchführung derselben nicht mehr erleben konnte, so geben doch eine Reihe von daherigen Bauten, wie St. Johannsen, Biel etc., sowie eine grosse Zahl unter seiner Leitung ausgearbeiteter Projecte zu solchen, Zeugniß von seiner Arbeit auf diesem Gebiete. Als Präsident der daherigen Bau-commission, nahm er auch regen Anteil am Bau des neuen Inselspitals. Während seiner Amtstätigkeit als Baudirector wurden u. A. folgende grössere Arbeiten ausgeführt. Die Brücken über das Schwarzwasser, die Kirchenfeldbrücke, deren Bauleitung der Staat besorgte, da er sie nachher zum Unterhalt übernahm, die Frutigen-Adelbodenstrasse, die Merligen-Interlakenstrasse, sowie der unterste Theil der Grimselstrasse Hof-Guttannen. In der letzten Zeit seines Lebens beschäftigten ihn hauptsächlich die Projecte für den Umbau der ganz ungenügenden, bestehenden Irrenanstalt in der Waldau und für den Neubau einer solchen in Münsingen. Leider konnte er die Verwirklichung dieser Projecte nicht mehr erleben.

Rohr war auch Mitglied der schweizerischen-geodätischen Commission, sowie eine zeitlang Suppleant des schweiz. Schulrathes. Bei der im Jahre 1875 stattgefundenen Integralerneuerung des Nationalrathes wurde Rohr zum Mitgliede desselben gewählt und blieb in dieser Behörde, hauptsächlich in der vorberathenden Commission für Subventionirung von Flusscorrectionen, deren Präsident und Berichterstatter er öfters war, thätig, bis an sein Lebensende.

Werfen wir zum Schlusse noch einen Blick auf die Thätigkeit Rohr's als Staatsmann und Bürger seines engern und weitern Vaterlandes, so können wir vorerst constatiren, dass er nie als Politiker hervortrage, obschon in seiner Gesinnung stets treu und unentwegt zur freisinnigen Partei haltend. Er blieb in allen seinen Stellungen und Aemtern stets ein echter Techniker, das heisst ein Mann des Friedens und der Arbeit. Sein Blick war stets auf das vorgestecchte Ziel gerichtet; er wollte aufbauen und nicht nur einreissen und wo das letztere nicht zu vermeiden war, so that er es nur, wenn er sicher war, etwas Neues, Besseres an die Stelle setzen zu können. Diesem friedliebenden Character, womit er es verstand alle politischen Parteien für seine Ideen und Pläne einzunehmen und zu versöhnen, seiner unverwüstlichen Arbeitslust und unermüdlichen Energie und auch nicht zum mindesten der leutseligen, liebenswürdigen Art seines Verkehrs verdanken wir das Zustandekommen seiner grössten und schönsten Werke. Ganz besonders traten diese Eigenschaften hervor in dem, der starken herrschenden Gegensätze wegen, oft äusserst schwierigen Verkehre zwischen Stadt und Canton Bern. Sein Tod wird desshalb für lange Zeit eine tiefe Lücke, speciell im bernischen Staatsleben zurücklassen. F. L.

* * *

† Jakob Adam, Präsident des Directoriums der Schweiz. Centralbahn. Der plötzlich erfolgte Hinscheid dieses Mannes ist in weitern und engern Kreisen tief empfunden worden und wir glauben, dass die Fachgenossen uns bestimmen werden, wenn wir denken, dass ein Blatt der Erinnerung an ihn auch in dieser Zeitschrift niedergelegt zu werden Anspruch hat. Am 18. und 19. Januar noch nahm er Anteil an den Sommerfahrplan-Conferenzen zu Frankfurt am Main, deren Theilnehmern namentlich aus Deutschland wie aus Oesterreich-Ungarn, aus Belgien, Holland, aus Frankreich und Italien Adam schon seit Jahren ein wohbekannter und sympathischer Schweizer-College geworden war. In diesem Kreise war er heimisch, eine stramme, ritterliche Erscheinung. Mit

*) Das Werk von Herrn Regierungsrath Rohr sel. ist leider gegenwärtig vollständig vergriffen; dagegen hat noch auf seine Veranlassung hin, in letzter Zeit, Herr Stadtgeometer Brönnimann in Bern unter dem Titel: „Die Katastervermessung auf Grundlage der in den schweiz. Concordatscantonen und dem eidg. Forstgebiete geltenden Vorschriften“ eine neue und erweiterte Auflage derselben herausgegeben.

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 Herzähmung 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 Rolle-regiment an's Ruder kam.

Schon im gleichen Jahre vermochten indessen diese Sieger bei den Nationalrathswahlen nicht mehr durchzudringen und Adam wurde im Herbst 1863 neben Gutzwiller und Graf in den Nationalrat gewählt. Diese Behörde zeichnete ihn mit dem Ame eines Stimmenzählers 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 Nationalrathe, 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 Busswil 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 Rupperswil nach Rothkreuz, später bis Immensee, und die Bahnen von Brugg nach Hendschikon und von Wohlen nach Bremgarten. Sie war betheiligt bei der von der Nordostbahn ausgeführten Bötzbergbahn. 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 Amtstätigkeit dürfen eine Reihe von Verbesserungen behufs Erhöhung der Betriebssicherheit hervorgehoben werden, wie die Einrichtung von Apparaten für centrale Weichen- und Signalstellung, die Ersatzung 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 Ausnutzung des gesamten 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 verwertet 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 entsprang 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 herangewachsenen 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 Geschäft aber bewahrte er seine ganze Kraft, bis ihn der Tod aus der Mitte seiner 3 000 Arbeiter abberief.

R. A.

Preisausschreiben.

Zur Prämiierung 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 wirtschaftliche und finanzielle Interesse des Staates, der Vervollkommenung 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 Ziels 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 Ziels ist der Betrag von 15 000 Mark unter besonderem Titel eingestellt worden.

Miscellanea.

Die transcasische 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