

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 1

Sonstiges

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: 21.02.2026

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



kleine Interieur durch mächtigere Einzelformen an Grössenwirkung eingebüsst und endlich wären die im ersten Stock untergebrachten Haupträume dann zu untergeordneter Gelung gekommen. — Die ganze Architektur wird bis unter die Gewölbekappen aus verschiedenen Jurakalksteinen ausgeführt, theils polirt, theils gestockt, sodass das Ganze einen leichten gelblichen Gesammtton erhalten wird. H. A.

Miscellanea.

Die eidgenössischen Räthe, welche vom 3. bis zum 29. Juni in Bern versammelt waren, haben u. A. folgende für unseren Leserkreis wichtige Entscheidungen gefasst:

Die Annahme des Bundesgesetzes betreffend die Errichtung von electrischen Leitungen (Bd. XII, S. 146, Bd. XIII, S. 41, 121 und 130); die Annahme des Telephon-Gesetzes (Bd. XII, S. 146), Concessionsertheilungen für die Eisenbahnlinien: Feuerthalen-Schaffhauserbahnhof, Davos-Samaden (Bd. XIII, S. 26, 43 und 48), Flüelen-Altdorf, St. Gallen-Mühleck (Drathseilbahn). Concessionerstreckung für die Eisenbahn Chur-Thusis bis Ende 1890 (unter gewissen Vorbehalten). Beiträge bezw. Nachsubventionen für die Vevye-Correction, die Werdenberger-Gewässer-, die Thur-Correction, die Verbauungen am Biltenerbach. Verschoben wurde der Entscheid betreffend das Post- und Telegraphen-Gebäude in Zürich.

Die Drahtseilbahn von St. Gallen nach Mühleck, welche von den eidg. Räthen concessionirt worden ist, soll zur leichteren Verbindung der Stadt St. Gallen mit St. Georgen, mit den Aussichtspunkten: Falkenburg, Freudenberg, Fröhlichseck und mit dem Appenzeller Lande dienen. Concessionäre sind die HH. Baron von Süsskind, Besitzer der Maschinenfabrik St. Georgen und Ingenieur *Adolf Naeff* in St. Gallen. Die Bahn beginnt bei der Brücke über die Steinach beim Mühlethor auf einer Höhe von 676,05 m über Meer und endigt auf der Höhencote 747,33 m, so dass die zu ersteigende Höhe 71,28 m beträgt. Die Länge derselben beträgt, horizontal 336 m, schräg gemessen 343,48 m. Die Spurweite ist zu 1 m angenommen. Was die Steigungen und Richtungsverhältnisse

anbelangt, so nimmt die Steigung von unten nach oben successive zu und zwar beträgt sie zuerst 10,54 %, dann 19,00 %, dann 21,97 % und endlich 24,94 %. Das Trace ist unten gerade, dann folgt eine Curve von 250 m Radius und hierauf wieder eine Gerade bis zum Endpunkt der Bahn. Die grösste Strecke, nämlich 275 m, liegt in einem Tunnel. Unten liegen 55 und oben bloss 6 m in offener Bahn. Die Bahn ist einspurig vorgesehen, wird aber voraussichtlich doppelspurig (mit drei Schienen) ausgeführt. Eiserne Querschwellen, Stahlschienen und die zweitheilige Abt'sche Zahnstange bilden den Oberbau. Der Betrieb wird voraussichtlich mit Wasserübergewicht geschehen, doch ist dieser Punkt zur Zeit wegen der Wasserbeschaffung noch nicht definitiv erledigt. Die Fahrgeschwindigkeit soll 1,40 m pro Secunde betragen. Die Anlagekosten sind auf 290 000 Fr., die jährlichen Betriebs-Einnahmen auf 34 675 Fr. und die Ausgaben auf 14 680 Fr. angesetzt, so dass der Ueberschuss von 19 995 Fr. (warum nicht rund 20 000 Fr.?) zur reichlichen Verzinsung des Anlagecapitals und Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds ausreichen würde, wenn Alles so eintrifft, wie's auf dem Papier steht!

Gas- und Wasserwerk der Stadt Basel. Der Regierungsrath von Baselstadt hat auf Antrag des Sanitätsdepartements an Stelle des verstorbenen Oberstleutnant Joh. Rud. Frey zum Director des dortigen Gas- und Wasserwerks gewählt: Herrn *Paul Miescher*, Ingenieur der Wasserversorgung der Stadt St. Gallen. Wir können den Behörden der Stadt Basel aus vollster Ueberzeugung zu dieser vortrefflichen Wahl Glück wünschen!

Simplon-Conferenz. Am 2. dies eröffnete Bundesrath *Droz* die Simplon-Conferenz, an der Italien durch die HH. Commandeure *Bompiani*, *Ottolenghi* und *Passerini* vertreten war. Alle drei sind Ingenieure. Com. Bompiani wird sehr oft mit derartigen Aufträgen betraut, Com. Passerini war mehrere Jahre lang Regierungscommissär bei der Ausführung der vom Staate subventionirten Bahnen und Com. Ottolenghi hat sich vielfach mit dem Tarifwesen beschäftigt. Die Instruktionen der drei Delegirten gehen bloss „ad referendum“ und es ist, wie der „N. Z. Ztg.“ mitgetheilt wird, zum Voraus anzunehmen, dass die Conferenz einzig zur Aufstellung eines gemeinsamen, technischen Pro-

grammes für die Verbindung des schweizerischen mit dem italienischen Eisenbahnnetz durch den Simplon auf der Grundlage des untern 20 km langen, auf italienischem Gebiete ausmündenden Tunnels führen wird. Wenn es sich wirklich so verhält, d. h. wenn der *untere* Tunnel wieder mehr in den Vordergrund tritt, so darf von der betriebstechnischen Seite diese Lösung der Simplonfrage nur begrüßt werden. Anderseits wird man sich aber fragen müssen, woher das viele Geld kommen soll, das zum Bau des untern Tunnels notwendig ist und ob diese Lösung in Folge dessen nicht dazu angethan erscheint die ganze Angelegenheit auf die lange Bank zu schieben. Zur Aufstellung eines Vorschages für das Tracé wird die italienische Delegation der Conferenz sich mit folgenden technischen Experten des Bundesrates in Verbindung setzen: Inspector *Dapples*, Director *Colomb* (S. O. S.), Oberingenieur *Meyer* (S. O. S.) und Director *Dumur* (J. B. L.).

Wahl des Cantonsingenieurs von Zürich. In seiner Sitzung vom 5. dies hat der Regierungsrath an Stelle des verstorbenen Herrn C. Wetli zum Ingenieur des Cantons Zürich mit einer Besoldung von 5000 Fr. jährlich gewählt: Herrn Ingenieur *G. Schmid* von Illnau (Ct. Zürich), seit 1885 Ingenieur des I. Kreises (Zürich). Der Gewählte hat im Jahre 1877 seine Studien am Polytechnikum absolviert, war dann auf dem cantonalen Bureau für Flusscorrectionen, hierauf Ingenieur der Thur-correction und von 1882—1885 Kreisingenieur in Winterthur.

Zahnradbahn in der Krim. Um den 900 m über Meer gelegenen Luftkurort Magabi mit dem Hafenstädtchen Jalta in der Krim zu verbinden, wird die Ausführung einer Zahnradbahn nach Abt's System projectirt.

Necrologie.

† **Heinrich Hanhart.** Soeben erhalten wir die schmerzliche Kunde vom unerwarteten Tode eines unserer liebsten Studiengenossen: Ingenieur Heinrich Hanhart von Winterthur, geboren 1845, gestorben am 29. Juni d. J. in St. Gallen. Mit ihm ist ein braver, trefflicher Mann geschieden, dessen Lebensgang, wegen seiner schon seit Jahren erschütterten Gesundheit, leider nicht alle jene Hoffnungen erfüllt hat, die damals auf den intelligenten, jungen Studirenden gesetzt werden konnten, als er im Jahre 1862 an die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums eintrat. Gut vorgebildet, von scharfem Verstand und ausdauerndem Fleiss, galt Hanhart als einer der fähigsten Schüler seines Curses. Ohne Zweifel würde er glänzende Schluss-Examen gemacht haben, hätte ihn nicht die sogenannte grosse Revolution am Polytechnikum im Jahre 1864 mit manch' anderen guten Gesellen von Zürich weg nach Karlsruhe getrieben, wo er seine Studien vollendete. Im Jahre 1865 trafen wir ihn in England, als Ingenieur der Firma M. J. Chadwick in London. Seines Bleibens in der grossen Weltstadt war jedoch nicht lange, denn in seiner engeren Heimat Winterthur bot sich ihm die Stelle des Stadt-ingenieurs dar, die er bis zum Jahre 1869 versah, d. h. bis zu seiner Anstellung als Ingenieur der oesterr. Staatseisenbahngesellschaft. Als solcher beschäftigte er sich mit dem Bau der Linie von Wien nach Brünn. Von 1870 bis 1872 war er im Auftrag der Generalbauunternehmung Linz-Budweis bei der Tracirung und dem Bau dieser Linie thätig. Die dort vorgenommenen Tracirungsarbeiten liessen ihn die Lücke erkennen, die damals noch hinsichtlich eines practischen, alle vorkommenden Fälle berücksichtigenden und handlichen Tracirungsbuches bestanden hatte. Den Gedanken, selbst ein solches Handbuch zu verfassen, brachte er nach seiner Rückkehr in die Schweiz zur Reife, indem er, gemeinsam mit dem Verfasser dieser Zeilen, das unternervähnte Büchlein heraus gab*, das sich rasch die Gunst der Fachgenossen er-

*) Tracirungshandbuch für die Ingenieurarbeiten im Felde bei der Projectirung und dem Bau von Eisenbahnen und Wegen von H. Hanhart und A. Waldner Ing. — Berlin, Verlag von Ernst & Korn 1874.

worben hat. Seine Thätigkeit auf dem Gebiete des Ingenieurwesens beschloss Hanhart mit den Vorarbeiten zum Bau der Linie Wädenswil-Einsiedeln; dort holte er sich den Keim zu jener Krankheit, die ihn jahrelang verfolgt und genötigt hat, der aufreibenden Ingenieurpraxis zu entsagen und zu einem Beruf überzugehen, der seiner geschwächten Gesundheit eher entsprach. — Mit der ihm eigenen Energie, betrat er ein Gebiet, das ihm bisher fremd gewesen, das er aber schon nach wenigen Jahren so vollkommen beherrschte, wie dies nur Wenigen eigen ist. Die Leistungen seiner Werkstätte für keramische Erzeugnisse, die er zuerst mit einem Jugendfreund und später allein in Winterthur betrieb, sind von Kennern dieses Faches in beifälliger Weise beurtheilt worden. Auch schriftstellerisch in politischen und in Fach-Zeitungen hat Hanhart für die Hebung unseres Kunstgewerbes, namentlich auf der von ihm vertretenen Richtung in geistvoller Weise gewirkt. Leider hielt der äussere Erfolg seiner Unternehmung nicht Schritt mit dem darauf verwendeten Schaffen. Vor einigen Jahren ist Hanhart wieder ins Ausland gegangen, von wo er nur zurückgekehrt ist, um bei seinen Verwandten in St. Gallen sein müdes Haupt zur ewigen Ruhe niederzulegen. Als ein einsamer Mann ist er von uns geschieden; nur Wenige haben ihn auf seinem letzten Gange begleitet; sein Andenken aber wird ein freundliches sein und bleiben bei Jenen, die ihm näher gestanden und ihn schätzten gelernt haben.

† **Karl Bötticher.** Im hohen Alter von 83 Jahren ist am 19. Juni zu Berlin der ehemalige Director der Skulpturgallerie und Lehrer des Ornamentzeichnens an der Kunstabademie, bezw. der Bauakademie und dem damaligen Gewerbeinstitut, Karl Bötticher, geb. am 29. Mai 1806 zu Nordhausen, gestorben.

† **F. C. Ewerbeck.** Am 16. Juni starb in Aachen Franz Clemens Ewerbeck, Professor der Baukunst an der dortigen technischen Hochschule, geboren am 15. April 1839 in Brake (Lippe-Detmold).

Concurrenzen.

Neues Verwaltungsgebäude in Bern. Nachdem die eidg. Räthe den Ankauf des Bauplatzes an der Speichergasse für das neue Verwaltungsgebäude beschlossen haben, wird die Ausschreibung der bezüglichen Preisbewerbung demnächst erfolgen. Als Preisrichter sind in Aussicht genommen die HH.; Arch. *Bourdillon* in Genf; Arch. *Davinet* und Director *Flückiger* in Bern; Arch. *Fueter* (in Firma: *Vischer & Fueter*) in Basel und Gewerbemuseumsdirector Arch. *Albert Müller* in Zürich.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selinau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: in eine Maschinenfabrik in Russland ein *diplomirter Maschineningenieur* zum Construire und Devisiren, mit einigen Jahren Praxis im Dampfmaschinen-, Pumpen- und Mühlenbau. Derselbe muss Schweizer und der deutschen u. französischen Sprache mächtig sein. (640)

Gesucht: ein junger Architekt als Bauführer für Hochbauten. (641)
On cherche un jeune ingénieur comme conducteur de travaux pour les Azores. (642)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
7. Juli	Baucommission	Sulgen, Ct. Thurgau	Renovation des Kirchhofes und der Kirche in Sulgen.
10. "	Gemeinderrath	Chaux-de-Fonds	Betoniren und Asphaltiren der rue Neuve und Place Neuve etwa 2500 m ² .
13. "	Fr. Schneider, Archit.	Bern	Neubau der Fr. Wyss'schen Buchdruckerei in Langnau.
13. "	Direct. d. öffentl. Arbeiten	Zürich	Umbau eines Zeughauses an der Sihl in Pferdeställe.
14. "	Cantonsbauamt	Bern	Bau einer neuen Scheune und Stallung bei der Strafanstalt St. Johannsen.
15. "	Eidg. Geniebureau	Bern	Herstellung von 63 eisernen Etagenbetten. Gewicht per Stück ungefähr 146 kg.
15. "	Abth. f. Befestigungsbauten	Aarau	Erneuerung eines gewölbten Durchlasses an der Landstrasse H beim „Känel“ unterhalb Gränichen.
	Baudirection		