

Zum Rücktritt von Professor Dr. J. Wild

Autor(en): **Rebstein**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 17

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15680>

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.

Betrieb angebracht werden. Da das Wasser jeweilen wieder für die nächst untere Strecke benutzt werden kann, so sind per Tag nur 150 m³ erforderlich. Durch chemische Mittel könnte das Wasser vor dem Gefrieren geschützt werden. Die Passagiere, deren 50 in einem Wagen Platz finden, hätten an jeder Station umzusteigen.

Für den electricischen Betrieb der Pumpen oder auch der ganzen Bahn wären am Matten- oder Staldenbach ausreichende Wasserkräfte erhältlich.

Auf der obersten Station beim Gipfel der Jungfrau ist eine mit dem Tunnel in Verbindung stehende, voraussichtlich ganz in den Fels eingebaute Anlage mit Gasthofeinrichtung zum Schutze und Aufenthalt der Reisenden vorgesehen. Es könnte daselbst auch eine Station für wissenschaftliche, namentlich meteorologische und astronomische Untersuchungen eingerichtet werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird beim Seilbahnbetrieb auf 3 m und beim Zahnradbetrieb auf 1 m pro Secunde im Maximum angenommen. Bauzeit fünf Jahre.

Die *Baukosten* sind wie folgt veranschlagt:

Erste Section	546 000 Fr.
Zweite Section:	
Vorstudien und Capitalgewinnung	800 000 Fr.
Pläne und Bauleitung	300 000 "
Expropriation	25 000 "
Unterbau	5 100 000 "
Oberbau	720 000 "
Hochbau	90 000 "
Mechanische Einrichtungen	600 000 "
Rollmaterial	200 000 "
Anlagen auf dem Gipfel	250 000 "
Unvorherzusehendes	500 000 "
	8585 000 "
Bauzinsen	615 000 "
	Zusammen 9746 000 Fr.

Hinsichtlich der *Betriebsrechnung* nimmt der Concessionsbewerber an, es werde von sämmtlichen während eines Jahres in Interlaken sich aufhaltenden Fremden der vierte Theil den Aufstieg nach der Jungfrau ausführen und gelangt dadurch zu einer Frequenzziffer von 30 000, wovon:

Auf der I. Section.

10 000 Reisende I. Cl. zu Fr. 2. 90 Cts.	=	29 000 Fr.
20 000 " II. " " " 1. 70 "	=	34 000 "

Auf der II. Section:

30 000 Reisende in einheitl. Wagenklasse zu 35 Fr.	=	1 050 000 "
Somit betrüge die <i>Gesamteinnahme</i>		1 113 000 Fr.

Die *Betriebsausgaben* werden geschätzt:

Auf der I. Section auf	30 000 Fr.
dazu Unterhalt und Reserve	7 000 "
Auf der II. Section auf	250 000 "
dazu Unterhalt und Reserve	100 000 "
	387 000 "

Somit der *Betriebsüberschuss* 726 000 Fr. was einer Rendite des Capitals von 7,5 % entsprechen würde.

Project von Ingenieur Trautweiler.

Dieses Project hat grosse Aenlichkeit mit dem soeben beschriebenen. Herr Trautweiler verlässt, wie Herr Köchlin, die Thalsohle am Fusse des schwarzen Mönch und will von dort den Gipfel der Jungfrau in vier aufeinanderfolgenden Tunnels von engem Querschnitt mit Steigungen von 33 bis 98 % und in einer Gesamtlänge von 6500 m erreichen. Diese vier Tunnels nehmen eine gleiche Zahl von Seilbahnen auf, die jedoch anstatt mit Wasserübergewicht durch comprimirt Luft betrieben werden. Die Endstation befindet sich 30 m unterhalb der Spitze der Jungfrau. Mit Rücksicht auf den engen Tunnelquerschnitt sind die Baukosten nur auf 5 3/4 Millionen Franken veranschlagt. Herr Trautweiler rechnet bloss auf 8000 Reisende im Jahr, setzt jedoch die Taxe wesentlich höher als Herr Köchlin, nämlich auf 65 Franken.

Zum Rücktritt von Professor Dr. J. Wild.

Wie wir in unserer letzten Nummer versprochen haben, lassen wir nachstehend die Rede in ihrem ungefähren Wortlaute folgen, welche Herr Professor *Rebslein* bei der Abschiedsfeier vom 12. dies gehalten hat. Sie lautet:

*Hochverehrter Herr Jubilar!
Hochverehrte Herren!*

Nach langjährigem, segensreichem Wirken als Lehrer der Geodäsie und Topographie am eidg. Polytechnikum tritt Herr *Professor Dr. Wild* in den wohlverdienten Ruhestand, seine Anhänglichkeit an diese Anstalt noch durch eine hochherzige Stiftung documentirend. Das Comite, welchem wir die Veranstaltung der heutigen Feier warm verdanken, hat mich ersucht in Ihrem Namen dem scheidenden Lehrer unsere hohe Verehrung und unseren tiefgefühlten Dank für seine hingebende, erfolgreiche Thätigkeit auf den Gebieten der Wissenschaft, der Kunst und der Lehre darzubringen. Gerne bin ich diesem Rufe gefolgt, obwohl ich nicht geringe Bedenken hegte, ob es meinen schwachen Kräften gelingen möge, die allseitigen Verdienste des Jubilars ins rechte Licht zu stellen und in vollem Masse zu würdigen. Ich hoffe aber, dass Herr Prof. Wild, wie ehemals, so auch heute gegenüber seinem ehemaligen Schüler Nachsicht übe und Lücken und Mängel in meiner Darstellung mit seiner bekannten Milde beurtheile.

Nur kurz will ich berühren, dass Herr Prof. *Wild* längere Zeit die Stelle eines Mitgliedes der Aufsichtscommission der Industrieschule bekleidete, wie ich aus den Einträgen in das Visitationsbuch ersehen habe, die jetzt noch um ihrer kalligraphischen Schönheit willen bewundert werden. Mehrere Amtsperioden hindurch entsandte ihn der Kreis Richtersweil in den grossen Rath, in welcher Behörde sein Votum, namentlich in technischen Fragen, massgebend, in kritischen Fällen entscheidend war. Im Verein mit Herrn *Professor Wolf* bethätigte sich Herr *Wild* bereits im Jahre 1834 bei einer grösseren geodätischen Arbeit, nämlich bei der Basismessung im Aarbergermoos. Der Dirigent jener Vermessungen, der um das schweizerische Vermessungswesen hochverdiente Ingenieur *Eschmann* gibt seinen damaligen Gehülfen das Zeugniß unermüdliger Thätigkeit und hebt insbesondere hervor, dass Herr Ingenieur *Wild* grosse Gewandtheit im Auffassen und Messen mikroskopischer Grössen besitze. Durch seine Vorarbeiten für die Zürich-Basel Eisenbahn und durch die Vermessung des Aaregletschers hatte sich Herr *Wild* schon einen Namen gemacht, und als im Jahr 1843 die Herstellung der topographischen Karte an Hand genommen wurde, übertrug der Regierungsrath die Leitung, Controle und Ausarbeitung der Karte dem Herrn Ingenieur *Johannes Wild*, der nach dem Berichte der top. Commission „mit allen erforderlichen theoretischen Kenntnissen ausgerüstet sei und die Kunst der topographischen Zeichnung in grösster Vollkommenheit besitze.“ Man muss das über 400 Seiten haltende Protocoll der topographischen Commission studiren, um sich eine Vorstellung zu machen von der grossen, verantwortungsvollen Aufgabe, mit der unser nachmaliger Lehrer betraut wurde; man muss sich vergegenwärtigen, dass zu jener Zeit Erfahrungen, die man in ausgiebiger Weise hätte benützen können, nicht vorlagen; dass es sich also darum handelte Neues, Originales zu schaffen. Die Instruction, welche Herr *Wild* gemeinsam mit Herrn *Oberst Pestalozzi* bearbeitete, enthält sehr ausführliche Vorschriften über die aufzunehmenden Gegenstände und ihrer Darstellung, über den Genauigkeitsgrad der Messungen und ganz besonders über die Bestimmung der Höhen und ist von bleibendem Werth. Die von Herrn *Wild* selbst aufgenommenen Probeblätter, welche den folgenden Aufnahmen als Muster dienen mussten, sind heute noch nicht übertroffen. Auch die Aufnahmemethoden wurden vervollkommenet; man überzeugte sich bald, dass die Bodenconfiguration sich nur dann richtig darstellen lasse, wenn die Höhen sofort auf dem Felde ausgerechnet und mit Benützung derselben die Horizontalcurven nach dem Anblick der Natur eingeschaltet werden. Diese Erkenntniß führte zur Verwerthung des Distanzmessers, zu einer neuen Messtischconstruction und zur Construction des mit Recht nach *Wild* benannten topographischen Rechenschiebers. Während einer langen Reihe von Jahren widmete Herr *Wild* seine ganze Zeit und Kraft dem Staate Zürich und seinem Unternehmen, und unter seiner schöpferischen Leitung gewann das top. Bureau dermassen an Ansehen, dass es zur begutachtenden Stelle für alle vermessungstechnischen Fragen wurde. So wird man nicht nur in den Archiven des Cts. Zürich, sondern auch in denjenigen der Cantone Bern, Luzern, Aargau, St. Gallen, Thurgau etc. Actenfascikel finden, welche Zeugniß ablegen von dem regen Geiste, der damals im top. Bureau in Zürich herrschte. Ja sogar der nachmalige

General Dufour, der für die Entwicklung der Karte sich stets lebhaft interessirte, erbat sich zu Händen der Tagsatzung das Gutachten über eine abfällige Kritik der Blätter 16 und 17 des Atlases. Mit was für Anschauungen man in jener Zeit noch zu kämpfen hatte, mögen Sie u. A. aus der Mittheilung ersehen, dass die Einführung des Meters als eine Servilität gegenüber Frankreich bezeichnet worden ist. Für kurze Zeit zur Nordostbahn übergetreten, bot sich Herrn *Wild* die Gelegenheit dar, zu zeigen, wie mit Hülfe seiner Karte Eisenbahntracés mit Leichtigkeit sich studiren lassen und durch diese noch nie dagewesene Leistung drang sein Ruf auch ins Ausland.

Die berühmten englischen Eisenbahningenieure *Stephenson* und *Swinburne* zollten einer Karte, welche eine so ausgedehnte technische Verwerthung gestatte, ihre höchste Bewunderung, ja *Stephenson* erbat sich sogar, um die Darstellungsart derselben kennen zu lernen, die Copie eines Blattes.

Als die Frage an die Behörden herantrat, nach welcher Methode die Aufnahmen zu vervielfältigen seien, schwankte man zwischen der Autographie und Lithographie; der Entscheid lag hier wieder in der kunstgeübten Hand des Herrn *Wild*, indem er ein kleines Stück der Karte selbst in vorzüglicher Weise auf Stein gravirte und durch den Vergleich dieser Probearbeit mit der Autographie des nämlichen Terrains die Behörden ad oculos von dem Vorzug der Lithographie überzeugte.

Ueber diese Hauptschöpfung liesse sich noch manche interessante Mittheilung machen z. B.: Dass man erst nach manigfachen Studien zu der Erfahrung gelangte, es eigne sich das Maschinenpapier besser als das Handpapier zu den Blättern der Kartenabdrücke.

Unterm 3. Juli 1852 setzte Herr *Wild* die topographische Commission in Kenntniss, dass ihn der Bundesrath zum Director der schweizerischen Telegraphen ernannt habe und dass er entschlossen sei, dem Rufe zu folgen. Wie sehr ihm die Vollendung des begonnenen Werkes am Herzen lag, beweist der Umstand, dass er bei seiner Anstellung die zeitweise Mitwirkung an der Bearbeitung der Cantonskarte sich vorbehalten hatte. Der Regierungsrath ertheilte Herrn *Wild* die nachgesuchte Entlassung unter bester Verdankung seiner geleisteten, ausgezeichneten Dienste. Seither haben seine Darstellungen und Aufnahmemethoden allgemeine Verbreitung gefunden; sie sind grundlegend, nicht bloss für die schweizerische, sondern für die Topographie überhaupt geworden und die Wissenschaft führt mit Recht „*Wild*“ unter den ersten Begründern der modernen Topographie auf. Auch im Katasterwesen, wiewohl, wie es die Verhältnisse mit sich brachten, weniger intensiv *) hat sich Herr *Wild* bethätigt: so functionirte er als Experte der Stadtvermessung Zürich, stellte auch die Vorschriften für die Katastervermessungen im Ct. Zürich auf und nicht vergessen soll es sein dass Herr *Wild* gemeinsam mit meinen leider allzufrüh verewigten Freunden Reg. Rath *Rohr* in Bern und Oberförster *Wiellischbach* die erste Vermessungsinstruction und das Prüfungsreglement für das Geometerconcordat entworfen und mit theilweiser Hintansetzung seiner eigenen Ansicht mitgeholfen hat, eine Institution ins Leben zu rufen, deren Nutzen je länger je mehr vom Staat, von den Gemeinden und Privaten anerkannt wird.

Mit dem bei der Gründung des eidg. Polytechnikums erfolgten Eintritt in den Lehrkörper dieser Anstalt eröffnete sich für Herrn *Wild* ein neues Feld fruchtbringender Thätigkeit. Von der Praxis weg, sozusagen von heute auf morgen auf die Lehrkanzel berufen, war es für unsern Lehrer trotz vollständiger Beherrschung des Stoffes, gewiss keine leichte Aufgabe, uns mit den grossen Mess- und Rechenoperationen der Gradmessungen, sowie mit den Abbildungsmethoden der Erdoberfläche bekannt zu machen und im ferneren uns in der niedern Geodäsie vor Augen zu führen, dass es auch da zu einem gründlichen Verständniss der Instrumente, der Correction derselben und deren Anwendung der Leuchte der Mathematik bedürfe.

*) Zürich besitzt keinen Steuerkataster.

M. H.! Nicht Alles, was ein Fachmann für selbstverständlich findet, wird überall ohne Weiteres zugegeben. Man sollte meinen, dass eine Wissenschaft, welche sich von Alters her mit einem der grössten Probleme, das sich der menschliche Geist stellen kann, das ist, mit der Erforschung der Gestalt der Erde befasst und deren Ergebnisse in Verbindung mit den Lehren der Astronomie, der Mechanik und der physikalischen Geodäsie sichere Schlüsse über die Anordnung und Vertheilung der Erdmasse zu ziehen gestattet; wir wiederholen: man sollte meinen, dass eine solche Wissenschaft, die ausserdem dem Bau- und Verkehrswesen, der Schifffahrt u. s. w. ihre Unterstützung leiht, wohl zu den vornehmsten Disciplinen gehöre und doch ist die Geodäsie, die niedere wie die höhere, nicht überall und zu allen Zeiten in ihrem wahren Werthe erkannt und gewürdigt worden. Um so mehr preisen wir es, dass ein Altmeister der Praxis sich bei seinen Vorlesungen gleich von Anfang an auf einen streng wissenschaftlichen Boden gestellt und damit der Vermessungskunst einen den übrigen Fächern der Ingenieurschule ebenbürtigen Rang gesichert hat.

Welche Unverdrossenheit und Geduld hat nicht unser Lehrer bei den Übungen im Feldmessen und Planzeichnen an den Tag gelegt, wie sehr bemühte er sich, jeden Einzelnen einerseits mit der practischen Handhabung der Instrumente vertraut zu machen und andererseits zu schöner Darstellung der aufgenommenen Objecte zu befähigen. Wohl bei manchem von Ihnen ist eingetroffen, was die bekannte Strophe des Commersliedes sagt:

„Kein Plänli mehr bemal' ich bunt,
Mit blauem Fluss und Wiesengrund,
Mit Bäumlgi grün und Reben braun, etc.“

Mancher von Ihnen war später, um seine Rechnung zu finden, zu einfacherer Zeichnung gezwungen und doch werden Sie alleseitig zugeben, dass die von Herrn *Wild* wahrhaftig künstlerisch ausgeführten Normalien in hohem Grade geeignet waren, den Sinn für exactes, schönes Arbeiten zu wecken und zu fördern.

Bei solch nie versagender Arbeitsfreude konnte auch der Erfolg nicht fehlen und in der That treffen wir in hohen und niedern Stellungen Techniker, welche der *Wild*'schen Schule alle Ehre machen.

Einem Berufeneren soll es überlassen sein, das Bild rühmlichen Schaffens und Wirkens durch eine Schilderung der Strassen-, Wasser- und Brückenbauten im Canton Zürich und im Canton Graubünden (Alpenstrassen Albul, Oberalpstrasse etc.), welche unter Leitung und Mithilfe des *Strasseninspectors* *Wild* ausgeführt worden sind, abzuschliessen.

M. H.! Wenn der Ausspruch eines unserer ersten Staatsmänner, dass die Schweiz ihre Existenzberechtigung mehr in der Förderung der Civilisation als in Streiten und Händeln zu suchen habe, wahr ist, so hat sich Herr Professor *Wild* nicht nur um die Wissenschaft und um das eidg. Polytechnikum, sondern auch um das Vaterland verdient gemacht.

„Nach gethaner Arbeit und im Bewusstsein treu erfüllter Pflicht ist gut ruh'n.“ — Möge denn unserem hochverehrten, lieben Lehrer ein froher Lebensabend beschieden sein; möge er noch manche Jahre in ungeschwächter Gesundheit seinen täglichen Gang zu seinem intimen, von uns ebenso verehrten Freunde, Herrn Prof. Dr. *Wolf* machen, möge ihm dann das Polytechnikum, an dem er mehr als eine Generation gewirkt, herzerwärmende Strahlen senden bei dem Gedanken, dass ihm seine Schüler auch über die Schule hinaus die tiefe Verehrung und Anhänglichkeit bewahrt haben; möge unser Freund, das sei unser letzter Wunsch, auch uns, seine ehemaligen Schüler im freundlichen Andenken behalten.

Meine Herren! Ich lade Sie ein, um Ihr Einverständniss mit den von mir ausgesprochenen Wünschen und Gefühlen zu bekräftigen, unserem scheidenden Jubilar ein Lebehoch auszubringen.

Redaction: A. WALDNER
32 Brändschenkestrasse (Selbau) Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
Unbestimmt	Bau-Unternehmung	Bern, Grosse-Schanze	Schreiner-, Schlosser-, Spengler-, Dachdecker- und Gypserarbeiten zum neuen Eilgutgebäude in Bern.
26. October	Direction der V. S. B.	St. Gallen	Ausfüllung eines Platzes beim Bahnhofs Buchs mit etwa 7320 m ³ Material.
28. „	Vorstand	Trimmis, Ct. Graub.	Anlage eines soliden Steinwuhres und Herstellung zweier Thalsperren.
28. „	Direction d. öffentl. Arbeiten	Zürich	Correction der Limmat von der Unter-Engstringerbrücke abwärts bis zur Fähre in Dietikon.
30. „	Moser, Frz., z. Schäfle	Untereggen, Ct. St. Gall.	Neubau eines Käsereigebäudes sammt Schweinestallung.
7. Novemb.	Fr. Schneider, Architekt	Bern	Zimmermanns-, Spengler-, Dachdecker-, Gypser- und Malerarbeiten für den Neubau des Pfründerhauses.