Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 15/16 (1890)
Heft: 20

Nachruf: Schneebeli, Heinrich

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: 02.10.2025

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

von der Gotthardbahn gebaut ist, so wäre Zug der beste Knotenpunkt für den Anschluss, indem die Taxen und Fahrzeiten von Pfäffikon aus sowohl nach Goldau, als auch nach Luzern über die neue vorgeschlagene Linie niedriger sind als auf dem Umwege über Thalweil, oder über die Südostbahn mit directem Anschluss in Goldau.

Die Linie St. Gallen-Zug erhält eine Betriebslänge von 85 oder 90 *km* Länge, je nachdem man von Wattwyl nach Rapperswyl das Uebergangsproject oder Tunnelproject Ricken wählt. Sie vervollständigt die Central-Ost-West-Linie der innern Schweiz Bern-Luzern in der Richtung Rapperswyl-St. Gallen-Bodensee, bildet den 5. östlichen Hauptanschluss an den Gotthard und erweitert somit die Verkehrszone der Gotthardbahn zum Nachtheil derjenigen der Arlbergbahn.

Die Baukosten der drei Sectionen werden folgendermassen devisirt.

	I. mit Ricken-Uebergangsproject	II. mit Ricken-Tunnelproject
Baulänge in *km*	85,725	80,900
Betriebslänge in *km*	89,703	84,878
I. Section, Länge 29,75 *km*	Fr. 10 606 000	Fr. 10 606 000
II. „ „ 30,17 „	„ 6 765 000	„ 9 502 000
III. „ „ 25,80 „	„ 5 623 000	„ 5 623 000
Total Baukosten	Fr. 22 994 000	Fr. 25 731 000
Rund	„ 23 000 000	„ 25 740 000
Baukosten pro *km*	„ 268 000	„ 318 000

Behufs Rentabilitätsberechnung wurden die Fahrtaxen und Taxzonen einlässlich untersucht, ebenso die Concurrenzverhältnisse mit den andern Bahnen. Zur Berechnung des eigentlichen Verkehrs und der Einnahmen wurde nach der von Gotthardinspector Koller angewandten Auffassung verfahren, und man erhielt folgende jährliche Einnahmen für den

	St. Gallen-Rapperswyl	St. Gallen-Zug
1. Localen und directen Personen-Verkehr	Fr. 828 337	Fr. 943 032
2. Transit- und Rundreise-Verkehr	„ 74 925	„ 125 775
3. Pilger-Verkekr	„ 37 500	„ 89 100
A. Personen-Verkehr	Fr. 940 762	Fr. 1 157 907
B. Gepäck-Verkehr	„ 69 350	„ 85 118
C. Vieh-Verkehr	„ 16 860	„ 25 200
D. Güter-Verkehr	„ 353 470	„ 624 098
E. Verschiedenes	„ 20 618	„ 28 677
Total	Fr. 1 401 000	Fr. 1 921 000
Pro Bahnkilometer	„ 23 350	„ 21 344

Die Betriebsausgaben ergeben sich für rund 9300 jährlich ausgeführte Züge über die ganze Linie wie folgt:

	für das Uebergangsproject	für das Tunnelproject
Gesammtausgaben	Fr. 1 048 441	Fr. 986 639
Pro Bahnkilometer	„ 11 688	„ 11 620
„ Achsenkilometer	„ 19,12	„ 19,72
„ Bruttotonnenkilometer	„ 3,8	„ 3,7
„ Zugskilometer	„ 2,59	„ 2,66

Der Reinertrag und Rentabilität sind demnach folgende:

	Uebergangsproject	Tunnelproject
Total Einnahmen	Fr. 1 921 000	Fr. 1 921 000
„ Ausgaben	„ 1 048 441	„ 986 639
Reinertrag	Fr. 872 559	Fr. 934 361
Baukosten	Fr. 23 000 000	Fr. 25 740 000
Verzinsung	3,7 %	3,6 %

In der Schlussbetrachtung wird darauf hingewiesen, dass durch die Ergebnisse der Rentabilitätsberechnung ein verbreitetes Vorurtheil zerstreut wurde, es sei speciell das Theilstück *St. Gallen-Wattwyl* unrentabel, indem sich im Gegentheil ergab, dass dieser I. Section das befriedigende Endresultat zuzuschreiben sei.

Dagegen weist die II. Section *Wattwyl-Rapperswyl*, welche von den weitesten Kreisen als wünschbar erachtet wird, die ungünstigsten Ergebnisse auf. Es ist daher gerechtfertigt, dieses Theilstück einerseits in der Richtung nach St. Gallen in möglichst günstige und directe Verbindung mit dem industriellen Centrum St. Gallens selbst zu bringen, anderseits eine möglichst rationelle Zufahrt nach der innern Schweiz und namentlich nach der Gotthardroute zu erschliessen.

Necrologie.

† **Dr. Heinrich Schneebeli.** Nach einem Krankenlager von mehreren Wochen starb am 13. dies an einer Herzlähmung Dr. Heinrich Schneebeli, Professor der Physik am eidg. Polytechnikum, im Alter von bloss 40 Jahren. Sein rascher Tod war nicht nur für seine Familie, sondern auch für seine zahlreichen Freunde und Verehrer ein unerwarteter, harter Schlag; denn wer hätte geglaubt, dass der in blühender Gesundheit und in der Vollkraft seines Lebens stehende Mann so bald aus seiner umfassenden und erspriesslichen Thätigkeit scheiden sollte. Schneebeli starb an den Folgen der Influenza, die ihn um Weihnacht ergriffen, und von der er sich bald wieder genesen glaubte, so dass er seine Lehrthätigkeit leider nur zu früh wieder aufnahm, was wohl die Veranlassung zu seiner zweiten Erkrankung gewesen ist.

Gestern Nachmittag fand unter zahlreicher Betheiligung des Lehrkörpers und der Studirenden unserer technischen Hochschule, sowie einer Abordnung des eidg. Schulrathes und der städtischen Behörden das Leichenbegängniss statt. Der Zug bewegte sich vom Trauerhause auf der Leonhardsschanze nach dem Polytechnikum und von dort durch die Künstlergasse und den Hirschengraben nach der Predigerkirche, wo Pfarrer Bion den Lebensgang des Verstorbenen in kurzen Zügen zeichnete. Darauf entwarf der Vicedirector des eidg. Polytechnikums, Professor Dr. C. F. Geiser, ein intimer Freund Schneebeli's, in formvollendeter, schöner Rede ein Bild des Studienganges und der wissenschaftlichen Thätigkeit des Verstorbenen, worauf der Trauerzug sich zur Beerdigung nach dem städtischen Centralfriedhof in Aussersihl weiter bewegte. Wir hoffen in unserer nächsten Nummer einen ausführlichen Nekrolog über den Vorstorbenen veröffentlichen zu können und wollen hier noch kurz einer Seite der Thätigkeit Schneebeli's gedenken, die bei seiner Leichenfeier nicht berührt worden, die aber jetzt schon im Begriffe ist schöne Früchte zu tragen.

Nach dem Rücktritt Professor Ritters aus der städtischen Gas-Commission trat die Frage der Einführung der electrischen Beleuchtung an die städtischen Behörden und an die erwähnte Special-Commission, die damals in ihrer Mehrheit noch der Ansicht war, dass die Ausführung dieser neuen Beleuchtung Privatunternehmern überlassen werden sollte. In Folge von Schneebeli's Wahl in die genannte Commission nahm die Sache auf einmal eine andere Wendung, indem derselbe mit seiner ganzen, gewaltigen Energie für den Bau und Betrieb eines städtischen Electricitätswerkes in eigener Regie eintrat und hierüber ein Gutachten abgab, das in kurzen, knappen Zügen die Vortheile eines derartigen Vorgehens derart klarstellte, dass fast sofort ein vollständiger Umschlag der Meinungen eintrat. Wenn daher Zürich in der nächsten Zeit sich einer schönen, einheitlichen electrischen Anlage erfreuen wird, so ist dies nicht zum geringsten Theil ein Verdienst Schneebeli's, der mit ausserordentlichem Eifer und grosser Sachkenntniss das von ihm vorgeschlagene Werk fördern half.

Briefkasten.

Herrn L. D. in B. Obschon der Bund im Jahre 1855 zur Ausbildung von Technikern eine eidg. polytechnische Schule errichtet hat, welche auf Grund von Prüfungen Diplome an Ingenieure, Architekten, Maschineningenieure etc. etc. ertheilt, und den Erwerbern solcher Ausweise das Recht zur Führung des Titels und Ausübung des Berufes eines Ingenieurs, Architekten, Maschineningenieurs zugesteht, so kann doch in der Schweiz jeder Beliebige, sofern er das nöthige Selbstbewusstsein in sich trägt, sich von heute auf morgen den Titel eines Ingenieurs etc. zulegen und ein technisches Bureau eröffnen, ohne dass ihm auch nur ein Härlein gekrümmt würde. Ja sogar die Eidgenossenschaft, die doch am ehesten Veranlassung haben sollte bei ihren Stellenbesetzungen dem Diplom ihrer eigenen technischen Hochschule Geltung zu verschaffen, nimmt von dem Vorhandensein dieses Ausweises wenig Notiz.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 7. Mai 1890.

Herr Nationalrath *Dr. Bürkli* referirt über die Verhandlungen der zuständigen Behörden, welche bisher wegen der *Theaterplatzfrage* stattgefundenen haben.