

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 16

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: 20.02.2026

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

Olivier Zschokke wurde am 22. Juli 1826 in Aarau als jüngster Sohn des berühmten aargauischen Schriftstellers und Staatsmannes Heinrich Zschokke geboren. Zwanzigjährig bezog er die Universität Zürich, 1847–50 studierte er an der Berliner technischen Hochschule das Ingenieurfach und erhielt 1853 die erste Anstellung bei der schweizerischen Centralbahn. Nach einer i. J. 1857 zur Erweiterung seiner Kenntnisse unternommenen Studienreise durch Frankreich, England, Belgien und Deutschland liess er sich dauernd in Aarau nieder. Im Jahre 1859 vereinigte er sich mit Architekt Locher in Zürich und Ingenieur Näf in St. Gallen zur Begründung einer grossen Baufirma, welcher bedeutende und erfolgreiche Ausführungen bald einen geachteten Ruf verschafften. Ein Werk, auf das der Verstorbene mit Recht stolz sein durfte, ist namentlich der unter seiner Mitwirkung erfolgte Bau der ihm gemeinsam mit N. Riggenbach und A. Näf i. J. 1869 konzessionierten Vitznau-Rigibahn, der ersten Zahnradbahn Europas. Seine Vorstudien ergaben die Grundlage für die Verwirklichung des Brünigbahnprojektes in derjenigen Gestalt, in welcher es im wesentlichen zur Ausführung gelangt ist. Hervorragenden Anteil hat der Verstorbene — um nur die bedeutendsten Unternehmungen herauszugreifen — auch an der Vorbereitung und Bearbeitung des Projektes für die Kraftübertragungswerke in Rheinfelden, bei deren Bauausführung die wasserbautechnischen Arbeiten bekanntlich seiner Firma übertragen wurden.

In der Öffentlichkeit hat sich Zschokke, wie bereits eingangs erwähnt, vornehmlich auf verkehrswirtschaftlichem Gebiete betätigt. Sein parlamentarisches Wirken im Ständerat (1877–1887) und im Nationalrat (1891–1897) ist eng verknüpft mit der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnpolitik in den letzten zwei Jahrzehnten. Ueberzeugter Anhänger der Eisenbahnverstaatlichung, verfocht er den Uebergang der Bahnen an den Bund in Wort und Schrift; aber abweichend von den Wegen seiner Gesinnungsgenossen, indem er die nächstliegende Lösung der Eisenbahnfrage in der Verstaatlichung des Betriebes der Bahnen anstatt im konzessionsmässigen Rückkauf zu finden glaubte, den er in letzter Linie allerdings für wünschbar hielt. Nach dieser Richtung bewegten sich seine Publikationen und Anträge: die «Eingabe an den hohen Bundesrat betreffend Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes» vom 22. März 1877, ferner die Schrift vom Jahre 1882 «Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes», eine lehrreiche und gründliche Arbeit, worin der Verfasser, unbeschadet seines «Mittel- und Uebergangsvorschlages» als letztes Ziel nicht die blosse Betriebsvereinheitlichung, sondern den vollständigen Erwerb der Bahnen seitens des Staates bezeichnet; schliesslich ist noch eine, im Anschluss an die früheren Veröffentlichungen entstandene Studie vom Jahre 1894 zu erwähnen, deren leitende Gedanken in seiner im Nationalrat gestellten Motion vom 16. Juni gleichen Jahres Ausdruck gefunden haben. Als die Lösung der Eisenbahnfrage an massgebender Stelle in einem andern Sinne vorbereitet wurde, hat sich Zschokke in der grossen Verstaatlichungskommission des Nationalrats bald mit dem Gedanken des konzessionsmässigen Rückkaufs befreundet und ist einer der wärmsten Verfechter derselben geworden.

Abgesehen von diesen Kämpfen und Bestrebungen beteiligte sich Zschokke als Mitglied der eidg. Räte eifrig an den Verhandlungen über technische Fragen, wozu ihn umfassende, durch reiche Erfahrung vermehrte Fachkenntnisse befähigten. Keine bedeutendere Angelegenheit technischer Natur wurde beraten, ohne dass er zu derselben Stellung genommen, und sein Wort hat nicht selten den Ausschlag gegeben. Er gehörte den permanenten Militär- und Eisenbahnkommissionen des Ständerates an und präsierte u. W. als Mitglied des Nationalrates der wichtigen Kommission für die Rheinregulierung. Auch an Beratungen auf anderen Gebieten, wie denjenigen handelspolitischer und Zollfragen hat er sich mit Lebhaftigkeit beteiligt.

Zschokkes Verdienste um die Förderung der Eisenbahnbestrebungen im Kanton Aargau bezeugt eine ganze Reihe bezüglicher Veröffentlichungen, u. a.: «Was hat der Kanton Aargau in Eisenbahnsachen zu thun?» (1864); «Ergebnisse der aargauischen Eisenbahnstudien» (1869); «Bericht des Exekutivkomitees der aargauischen Südbahn an die beteiligten Gemeinden» (1871); «Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes» (1874); «Die verbündete Nordost- und Centralbahn im Kanton Aargau» (1876); «Projekt einer Schaffmatteisenbahn» (1888).

Seiner wertvollen Mithilfe bei ihren Bahnbestrebungen erfreute sich ferner die Bevölkerung des Wynen- und Subrenthales; leider war es ihm nicht beschieden, die Verwirklichung auch nur eines dieser Projekte, denen er teilweise bedeutende Summen geopfert hat, zu erleben.

Als Militär bekleidete der Verstorbene seit Ende der 70er Jahre den Rang eines Oberstleutnants in der Eisenbahnabteilung des Generalstabes. Bei der Grenzbesetzung im Jahre 1870 war er Divisions-Ingenieur

der Division Stadler, später wurde er wiederholt vom Bundesrat zur Rekognoscierung der Frutt-Uebergänge und deren Sprengungsverhältnisse verwendet.

Vornehm, wie seine äussere Erscheinung, waren auch seine Gesinnung und sein unentwegtes Streben; energievoll zwar und pflichtstreng in der Vertretung des als richtig erkannten, aber ohne Schroffheit gegenüber Andersdenkenden. So wird sein Andenken im Vaterlande, dem er treue Dienste geleistet und nicht minder im engeren Kreise der Vereinskollegen und Fachgenossen ehrenvoll fortleben.

O. Baensch, wirkl. Geh. Rat, Excellenz, der älteste unter den vortragenden Räten der Bauabteilung des preussischen Arbeitsministeriums und Erbauer des Nordostsee-Kanals ist am 7. d. M. den Folgen einer Operation im Alter von 73 Jahren erlegen, nachdem er erst wenige Tage vorher sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum gefeiert hatte. Baensch wurde am 6. Juni 1825 in Zeitz geboren, erwarb i. J. 1851 den Titel eines preussischen Regierungs-Baumeisters und war als solcher in Elberfeld und beim Bau der Ruhr-Siegbahn thätig. Sein kurz darauf beginnendes Wirken in der Wasserbautechnik rief ihn zuerst nach Köslin, wo er die Hafenpläne für Kolbergermünde und Rügenwaldermünde schuf und sich um die Förderung der Dünenkulturen an der Ostsee besonders verdient machte. Seit der i. J. 1872 erfolgten Berufung als vortragender Rat ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat er Gelegenheit gefunden, in allen Zweigen der Wasserbaukunst seine hervorragende Begabung in theoretischer wie praktischer Hinsicht darzuthun, Werke schaffend, die als mustergültig anzusehen sind und seinen Namen auch ausserhalb Deutschlands rühmlich bekannt machten: so die Elbekorrektur, welche der Schifffahrt einen leistungsfähigen Weg nach Hamburg eröffnete, ferner die nach seinen Entwürfen und unter seiner Leitung ausgeführte Kanalisierung des Main, die Rheinkorrektur zwischen Mainz und Bingen. Eng und dauernd mit dem Namen des Verstorbenen verknüpft ist aber namentlich der Bau des Nordostsee-Kanals, welcher mit seinen mächtigen Schleusen, seinen kühn gespannten Brücken und den zu einer hohen Vollkommenheit gesteigerten Betriebsanlagen für die deutsche Ingenieurkunst ein rühmliches Zeugnis bildet. Des Verstorbenen Verdienst ist es, dem vom Hamburger Rheder Dahlström und Baurat Boden gefertigten Entwurf für den Bau des Kanals nach tiefgreifenden Aenderungen eine solche Gestalt gegeben zu haben, dass er allen Ansprüchen an leichte Benutzbarkeit für Kriegs- und Handelszwecke gerecht zu werden vermochte. Eine von Baensch verfasste, eingehende Denkschrift über die wirtschaftliche Bedeutung des neuen Schifffahrtsweges ist im Zusammenhange mit jenen Arbeiten zu erwähnen, deren Ausführung er unter ausserordentlicher persönlicher Hingabe und entscheidender Einwirkung geleitet hat. Die Vollendung des Kanals brachte ihm verdiente Anerkennung von Seiten der Regierung durch die Ernennung zum wirklichen Geheimen Oberbaurat mit dem Prädikate Excellenz, während ihm seine Geburtsstadt Zeitz das Ehrenbürgerrecht verlieh und die namhaftesten deutschen Fachvereine zu auszeichnenden Kundgebungen Anlass nahmen. Auch gelegentlich seines fünfzigjährigen Dienstjubiläums am 1. April d. J. wurde er durch eine hohe Ordensverleihung ausgezeichnet. Ein schlichtes, anspruchsloses und freundliches Wesen haben dem Verstorbenen, der sich, abgesehen von den letzten Tagen schwerer Krankheit, bis vor kurzem einer ungewöhnlichen körperlichen und geistigen Rüstigkeit erfreute, die Zuneigung seiner Amtsgenossen und aller ihm näher getretenen Fachkollegen gewonnen. Mit ihm hat die preussische Regierung einen ihrer ausgezeichnetsten Beamten und hervorragendsten Wasserbautechniker verloren.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Frühjahrs-Sitzung des Gesamt-Ausschusses

27. März 1898, 10 Uhr, in Luzern (Hôtel Gotthard).

Anwesend: die Herren A. Jegher, Präsident, Rudio, Paur, Peter, Wüest, Gremaud, Guyer, Charbonnier, Bertschinger, Autran, Sand. Herr Gotthardbahndirektor Dieder als Gast.

Entschuldigt: die Herren Mezger, Kunz, Bezzola, Schneebeil.

Der Vorsitzende, Herr Jegher, begrüsst die Anwesenden bestens. Das Protokoll der letzten Sitzung wurde in der Schweiz. Bauzeitung vom 6. Nov. 1897 publiziert und vom engern Ausschuss gutgeheissen. Es wird stillschweigend genehmigt.

Die vorliegenden Traktanden werden in folgender Reihenfolge behandelt:

1. *Rechnungswesen.* Die Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben pro 1896 und 1897 liegt gedruckt vor und wird zu Handen der Rechnungsrevisoren genehmigt, ebenso das Budget pro 1898 und 1899 als Vorlage an die Generalversammlung.

Es wird das Resultat des Cirkulars für Einkassierung der rückständigen Beiträge mitgeteilt. An diejenigen Kollegen, welche noch nicht antworteten, soll noch ein Mahncircular erlassen werden. Die laut Protokoll der letzten Ausschusssitzung vom 24. Oktober 1897 beschlossene Erleichterung für die Entrichtung der einmaligen Beiträge muss dann noch nachträglich von der Generalversammlung genehmigt werden. Hinsichtlich des in dem bezüglichlichen Beschlusse der Generalversammlung von 1884 vorgesehenen Regulativs wird angenommen, dass der Beschluss über die Verwaltung des Fonds genügende Anhaltspunkte enthalte, und deshalb von Aufstellung eines Regulativs Umgang genommen.

Ueber die von Hrn. Quistor Peter in der letzten Sitzung gemachte Anregung, die Abfindungssumme für die Jahresbeiträge abzustufen, liegt vom Antragsteller ein motivierter Bericht vor, welcher zu dem Schlusse gelangt, von einer Aenderung Umgang zu nehmen.

2. *Programm der Generalversammlung.* Das Programm der XXV. Generalversammlung 1898 in St. Gallen liegt gedruckt vor, wird vom Lokalpräsidenten, Herrn Direktor Sand, erläutert und vom Ausschuss mit bestem Danke entgegengenommen. Die *Generalversammlung* soll in den Tagen vom 6.—8. August stattfinden.

3. *Vermehrung der Vertreter.* Dieses Traktandum wird auf später verlegt.

4. *Verschiedenes.*

Das *Tableau der Jahresleistungen der Schweiz. Bauzeitung*, welches jährlich im Bulletin den Mitgliedern zur Kenntnis gebracht wurde, liegt gedruckt vor und giebt Aufschluss über die vertraglichen Leistungen, welche auch 1897 bedeutend überschritten wurden. Es wird beschlossen, unserm Kollegen, Herrn Waldner, den Dank auszusprechen für die vortreffliche Führung unseres Organes.

Vom Schweiz. Aktionskomitee zur Vereinheitlichung der Gewindesysteme (Präs. Oberst P. E. Huber, Aktuar Professor R. Escher) ging die Mitteilung ein, dass die Grundlagen zu einem internationalen metrischen Normalgewinde bis auf einige Punkte festgestellt sind, mit der Einladung, diese zu prüfen und das Ergebnis spätestens bis Ende März 1898 einzusenden, und einen Kongress zu beschicken, der im Mai 1898 in Zürich stattfinden soll.

Von der *Internationalen Vereinigung* für gewerblichen Rechtsschutz, in deren geschäftsführendem Ausschuss die Schweiz durch unsere Mitglieder Oberst Huber-Werdmüller und E. Imer-Schneider vertreten ist, kam eine Einladung zur Teilnahme an dem II. Kongress vom 1.—3. Juni 1898 in London. Die Mitglieder, welche im Falle sind, teilzunehmen, werden gebeten, dem Ausschuss Mitteilung zu machen. Der erste Jahrgang des «Jahrbuch der Internationalen Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz» ist eingetroffen.

Die *schweizerische Staatsbahn und die Technikerschaft.* Herr Dieller, Direktor der Gotthardbahn hatte die Güte, auf die Einladung des Vorstandes hin vor dem Ausschuss in zwangloser Form sich über die Aufgaben auszusprechen, welche durch Einführung des Staatsbahnsystems in der Schweiz an die Technikerschaft im allgemeinen und an das eidg. Polytechnikum im besonderen gestellt werden.

Die Staatsbahn bezwecke, das Eisenbahnwesen des Landes auf die höchste Stufe der Vollkommenheit zu bringen und dieses erfordere von den höheren Beamten des Eisenbahndienstes 1. die technischen Kenntnisse des Bau-, Maschinen- und Betriebsingenieurs, sodann 2. administrative, kommerzielle und wirtschaftliche Kenntnisse. Zu deren Erlangung müsse in erster Linie das Polytechnikum in Betracht kommen. Hiebei fragt es sich, ob es möglich sei, innerhalb des bestehenden Rahmens der Schule die gestellten Anforderungen zu berücksichtigen, oder ob eventuell eine eigene Abteilung für Verkehrswesen geschaffen werden sollte unter entsprechender Erweiterung des Gesetzes.

Der Vortragende gab der Meinung Ausdruck, und die Anwesenden stimmten ihm zu, dass die Errichtung einer höheren Eisenbahnschule von hervorragender Bedeutung für die Schweiz sei, und es wurde beschlossen, eine Kommission zu ernennen, um die Frage näher zu prüfen und eine Grundlage zu schaffen, an die sich weitere Beratungen anschliessen könnten. Der engere Ausschuss wurde mit der Aufgabe betraut, eine solche Kommission zu bilden.

Zum Schlusse der Sitzung legt Kantons-Ingenieur *Gremaud* den Situationsplan für die neu projektierte Wasserkraft-Anlage in Freiburg vor und giebt Erklärungen zu demselben.

H. P.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

XI. Sitzung im Winterhalbjahr 1897/98.

Mittwoch den 30. März, abends 8 Uhr im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur H. Peter.

Anwesend 18 Mitglieder.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt. Hierauf teilt der Vorsitzende mit, dass der Vorstand beschlossen habe, den Antrag der Sektion «Waldstätte» betreffend Erklärung der obligatorischen Angehörigkeit zum schweizerischen Vereine für alle Mitglieder der Sektionen zur Annahme zu empfehlen. Dies wird beschlossen, wovon dem Centralkomitee Mitteilung gemacht werden soll.

Dann verliest der Vorsitzende eine Zuschrift des Maurermeistervereins Zürich, in welcher der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein ersucht wird, zur Frage betreffend die Rechtsverhältnisse zwischen den Bauherren und den Unternehmern in Streikfällen Stellung zu nehmen.

Auf den Antrag der Herren Oberst E. Locher und Stadtbaumeister Geiser wird beschlossen, auf die Angelegenheit einzutreten, immerhin wird dies im laufenden Semester nicht mehr möglich sein.

Dann referiert Herr Arch. Gros an Hand der im Saale ausgestellten Pläne über seine im Auftrage des Centralkomitees angefertigten Aufnahmen von Bauernhäusern in verschiedenen Gegenden der Schweiz. Herr Gros hat folgende sieben Objekte auf 18 Blättern in vorzüglicher Weise dargestellt:

1. Ein Bauernhaus in Watt bei Regensdorf, Kt. Zürich. Dasselbe wurde im Jahre 1633 erbaut und enthält zwei Wohnungen, zwei Ställe, Scheune und Trotte. Das Haus ist gut erhalten.
2. Ein Wohnhaus in Furth bei Brunnadern, Toggenburg. Es ist dies ein vom Zahn der Zeit sehr mitgenommenes Gebäude im Blockbau, mit gewölbtem Keller, reichen Fenstern mit Bleiglasung. Als Einfamilienhaus mit zwei Wohnzimmern und Küche ist es seit 100 Jahren im Besitze derselben Familie.
3. Das Haus Lüthy in Lützelflüh, Emmenthal, erbaut i. J. 1793, ein Einfamilienhaus mit Scheune, Stallung und Einfahrt in den obern Dachraum.
4. Ein Speicher in Lauperswyl, Emmenthal, aus dem Jahre 1791 stammend.
5. Ein Haus in Spiezwyler am Thunersee, stark im Zerfall begriffen.
6. Ein Speicher in Ruederswyl, Emmenthal.*)
7. Das Haus Tonosi in Sierre, Wallis.

Die interessanten Mitteilungen werden durch den Vorsitzenden bestens verdankt, worauf Herr Stadtbaumeister Geiser über den Stand der in Vorbereitung begriffenen Publikationen der Bauernhäuser in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz Bericht erstattet. Auf die Einladung seitens des Centralkomitees hin wird in diesem Sommer eine Konferenz von Delegierten der drei Vereine in Zürich stattfinden.

Auf eine Anfrage des Herrn Ingenieurs v. Muralt erklärt der Vorsitzende, dass die von unserer Sektion übernommenen Aufnahmen durch verschiedene Umstände leider verzögert worden seien, immerhin könne die Erledigung für das laufende Jahr in Aussicht gestellt werden.

Herr Stadtbaumeister Gull wünscht, dass in dem zu veröffentlichen Werke als Ergänzung der Zeichnungen auch die photographischen Aufnahmen berücksichtigt werden, worauf Herr Architekt Gros sich bereit erklärt, die Originalplatten zur Verfügung zu stellen.

Hierauf referiert Herr Stadtbaumeister Gull kurz über den Entwurf der Kommission betr. die *Aenderung der Honorar-Normen für Architekten*. Die Kommission kam zu dem Resultate, dass namentlich eine Erhöhung der Ansätze für Ausführung und Revision einzutreten habe. Die Honorierung bei niedrigen Bausummen ist ebenfalls ungenügend, und die Begriffe «Skizze» und «Bauprojekt» unklar. Als Erweiterung der Bauklasse II ist eine Bauklasse IV neu hinzuzufügen. Hierauf referiert Herr Arch. Zollinger im einzelnen über den Antrag der Kommission. Ueber sämtliche Bestimmungen, mit Ausnahme der Honorar-Ansätze selbst, wird die Diskussion eröffnet, an der sich die Herren Ingenieur Peter, Stadtbaumeister Gull, Stadtbaumeister Geiser, Oberst E. Locher, Arch. Kuder, Oberst F. Locher, Arch. Zollinger und Arch. Gros beteiligen. Einige Bestimmungen werden unverändert angenommen, andere zum Teile abgeändert, zum Teil behufs genauerer Umschreibung an die Kommission zurückgewiesen.

Es wird grundsätzlich beschlossen, dass die Skizze immer zu bezahlen und dass weitere Skizzen mit der Hälfte des betreffenden Ansatzes zu honorieren seien. Hinsichtlich der Masstäbe und der Ausarbeitung aller Schnitte sollen mehr Anhaltspunkte geschaffen werden. Die Frage, ob die Vervielfältigung der Pläne vom Bauherren zu bezahlen sei, wird noch weiterer Prüfung durch die Kommission unterliegen. Wegen der vorgedrungenen Stunde wird hier abgebrochen und es soll der Entwurf in einer nächsten Sitzung behandelt werden. Schluss der Sitzung 11 $\frac{1}{2}$ Uhr.

*) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXXI S. 89.