

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 17

Nachruf: Gerlich, Eduard

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: 05.02.2026

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

lastung der Tragkabel durch eine neue kantileverartig ausgebildete Konstruktion ersetzt werden. Die ungefähren Kosten dieser Verstärkungsbauten werden zu 29 Mill. Fr. geschätzt.
(Forts. folgt.)

Der internationale Ingenieur-Kongress in St. Louis.

Vom 3. bis zum 8. Oktober fand bei Anlass der Weltausstellung ein internationaler Ingenieur-Kongress statt, ver-

anstaltet durch die American Society of Civil Engineers. Der Besuch desselben war ein erfreulicher; 861 Ingenieure waren anwesend, in der grössten Zahl aus den Vereinigten Staaten (711). Europa hatte 110 Mitglieder, worunter 80 Ingenieure aus England, entsandt. Zum erstenmal nahm die „British Institution of Civil Engineers“ offiziell an einem internationalen Kongress teil. Der Präsident dieses Institutes Sir *William H. White* nahm einen regen Anteil an den Verhandlungen und wusste auch durch seine trefflichen Reden dem Gefühl der gemeinsamen Bestrebungen der Ingenieure verschiedener Länder und des Dankes für den freundlichen Empfang seitens unserer amerikanischen Kollegen Ausdruck zu verleihen. Herr *Charles Hermany*, Präsident der American Society of Civil Engineers, leitete die Hauptversammlungen am 3. und 8. Oktober; vom 4. zum 7. Oktober wurden Sektionsberatungen abgehalten über Berichte, die gedruckt vorlagen und, zum grössten Teil von hervorragenden Ingenieuren verfasst, die Fortschritte in den verschiedenen Zweigen dieses Berufes innerhalb der letzten zehn Jahre schilderten.

An der Diskussion konnte man sich auch schriftlich beteiligen und es sind Einsendungen bis zum 1. Dezember dieses Jahres zulässig. Das ganze Material wird in extenso den Kongressteilnehmern und den Mitgliedern der American Society of Civil Engineers zugestellt werden und als wertvolles Nachschlagebuch eine Bereicherung jeder technischen Bibliothek bilden.

Es lagen 91 Berichte vor über die verschiedensten Fragen: Hafenanlagen, natürliche und künstliche Wasserstrassen, Dämme in der Sektion A; Wasserreinigung, Kehrrichtabfuhr, Kanalisationen in Sektion B; Belastung der Eisenbahnbrücken, Bahnhofanlagen, unterirdische Eisenbahnen, Lüftung von Tunnels in Sektion C; die Erzeugung des Stahls und des Zements, Beton und armerter Beton, die Prüfung der Baumaterialien (Eisen, Zement und Holz) in Sektion D; Wasserreinigung für Dampferzeugung, Tur-

binen, Lokomotiven, Personenaufzüge, Pumpen, Dampfturbinen in Sektion E; die Ersetzung des Dampfes durch Elektrizität, die Generatorenstationen für elektrische Anlagen in Sektion F. Sektion G befasste sich mit Militär- und Seeschiffahrtswesen, Sektion H mit den verschiedensten Fragen wie Irrigationen, Tieffundationen, Ingenieurausbildung und Vermessungswesen.

Wenn in Betracht gezogen wird, dass dieser Kongress innerhalb acht Monaten organisiert und durchgeführt wurde, dass von 104 zugesagten Berichten 91 rechtzeitig eingesandt wurden, dass von Staatssubventionen oder offizieller

Beteiligung von staatlichen oder städtischen und anderen Verwaltungen abgesehen worden war, so darf die American Society of Civil Engineers für diesen schönen Erfolg ihrer Initiative beglückwünscht werden; dem Sekretär dieser Gesellschaft Hr. *Warren Hunt* ist dieser Erfolg zum grossen Teile zu verdanken.

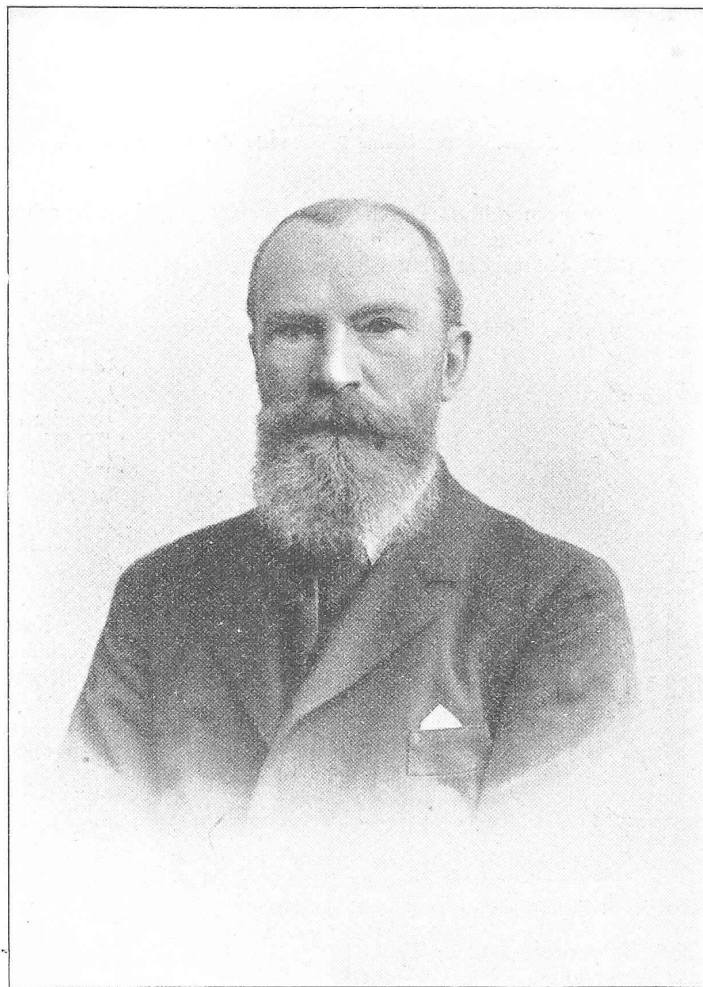
Es sei noch erwähnt, dass die Hälfte der eingesandten Berichte aus fremden Ländern stammen, namentlich aus England, Frankreich, Holland und Japan.

Eine Weltausstellung eignet sich nicht sehr gut zu gesellschaftlichen Veranstaltungen; die Kongressmitglieder hatten jedoch Gelegenheit einige sehr angenehme Stunden miteinander und mit den Vertretern der hiesigen technischen Kreise zuzubringen, am 5. Oktober bei einem Empfange in dem britischen Staatsausstellungsgebäude, unter den Klängen der Grenadierguardsmusik, und am 7. Oktober bei einem „Smoker“ (so heissen hier die Kommerse) im Gebäude des Staates Missouri, veranstaltet durch die Ingenieure von St. Louis. Am wichtigsten ist wohl bei einem solchen Anlass die Anknüpfung von Beziehungen zwischen Männern, die auf gleichem

oder verwandtem Gebiete tätig sind; in dieser Hinsicht war der Kongress ein willkommener Anlass die Freundlichkeit und den jugendlichen Eifer unserer Kollegen in den Vereinigten Staaten kennen und schätzen zu lernen. Der Kongress von St. Louis bleibt jedem, der daran teilnahm, in guter Erinnerung.

St. Louis, den 8. Okt. 1904.

F. Schüle.



Phot. J. Meiner in Zürich.

Aetzung von Meisenbach Riffarth & Co.

Professor Eduard Gerlich,

Ehrenmitglied der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker in Zürich.

Mitglied des Zentral-Komitees des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Geboren zu Odera am 3. Februar 1836.

Gestorben zu Zürich am 14. Oktober 1904.

† Eduard Gerlich.

Am 14. d. M., abends 10 1/2 Uhr, starb nach kurzem Unwohlsein plötzlich und unerwartet an einem Herzschlag: Eduard Gerlich, einer der bekanntesten und bedeutendsten Ingenieure unseres Landes, der seit dem Wintersemester 1882 bis zum Sommer letzten Jahres als Professor der

Ingenieurwissenschaften an unserer technischen Hochschule gewirkt hat.

Professor Gerlich wurde am 3. Februar 1836 in Oderau, österr. Schlesien, geboren. Er kam nach erfolgreicher Praxis beim Bau der österreichischen Nordwestbahn auf Veranlassung Hellwags im Mai 1875 in die Schweiz und trat als dessen Stellvertreter in den Dienst der Gotthardbahn. Hier hat er an der Herstellung des zur Ausführung gelangten Entwurfes, an der Ausarbeitung der als mustergültig erkannten Normalien hervorragenden Anteil genommen. Da die Tätigkeit Gerlichs beim Bau der Gotthardbahn in unserer Nummer vom 29. August letzten Jahres von berufener Seite volle Würdigung fand, so soll hier nicht näher auf diese eingetreten werden.

Nach dem Tode Culmanns, am 9. Dezember 1881, beschloss der schweizerische Schulrat, an unserer technischen Hochschule eine Teilung des umfassenden Gebietes der Ingenieurwissenschaften nach theoretischer und praktischer Richtung eintreten zu lassen. Für die erstere (graphische Statistik und Brückenbau) wurde im Januar 1882 Professor Ritter, für die letztere (Strassen- und Eisenbahnbau) im August gleichen Jahres Ingenieur E. Gerlich berufen, der damals Ober-Inspektor der erst kürzlich eröffneten Gotthardbahn war. In Fachkreisen herrschte Freude und Befriedigung über diese beiden Berufungen.

Oberinspektor Gerlich hat im Band XVI Nr. 20 bis 23 der „Eisenbahn“ eine Beschreibung des Baues der Gotthardbahn veröffentlicht, die namentlich durch die musterhafte Uebersichtlichkeit und Kürze, mit der der reichhaltige Stoff bewältigt wurde, vorbildlich dasteht. Ueber die Entstehung des Traces der Gotthardbahn hat er an der Generalversammlung der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, die am 8. Oktober 1882 in Bellinzona stattfand, einen bemerkenswerten Vortrag gehalten, der den damaligen Oberingenieur der westschweizerischen Bahnen, Jean Meyer, veranlasste, ihn zum Ehrenmitglied der Gesellschaft vorzuschlagen, was einstimmig beschlossen wurde.

Im Zentralkomitee des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hat er bis zu seinem Lebensende gewirkt und manches Protokoll ist aus seiner Feder geflossen. Auch hier trat er in Culmanns Fussstapfen, denn er wurde an dessen Stelle von der 30. Generalversammlung genannten Vereines, die am 17. Juni 1883 in Zürich stattfand, gewählt.

Auf die zahlreichen technischen Gutachten Gerlichs näher einzutreten, ist hier nicht der Ort. Im ganzen darf gesagt werden, dass er, obschon Ausländer, unserem Lande mannigfache Dienste geleistet hat.

Da der Verstorbene ausdrücklich sich eine stille Leichenfeier mit Feuerbestattung erbitten hatte, so fanden sich zu dieser letzten Dienstag Nachmittag nur wenige näher Befreundete ein. Still und bescheiden, wie er gelebt hat, war auch sein letzter Abschied von den Seinen.

Miscellanea.

Die drei neuen Pyrenäenbahnen. Unsere in Nr. 11, Seite 131 über diesen Gegenstand gebrachten Notizen ergänzen wir auf Grund von dem »Engineering« entnommenen Angaben. Die westlichste der drei neuen Bahnen, die sogen. *Canfrancinie*, wird eine Länge von rund 55 km erhalten, von denen 30 km auf französisches und 25 km auf spanisches Gebiet zu liegen kommen. Sie geht vom bisherigen französischen Eisenbahnnetz in Laruns ab und schliesst an die spanischen Bahnen in Jaca an; den Pyrenäenkamm wird sie in der Gegend des spanischen Gebirgsstädtchens Canfranc in einem 7776 m langen Tunnel durchqueren. Die Baukosten dieses Tunnels sind auf 20 000 000 Pesetas (nach heutigem Kurs rund 15 000 000 Fr.) veranschlagt d. h. auf etwa 1 900 000 Fr. für den km. Diese Kosten sollen von beiden Ländern je zur Hälfte aufgebracht werden. Die mittlere oder *Salaulinie*, die in St. Giron an das französische und in Lerida an das spanische Bahnnetz anschliesst, wird etwa 202 km Länge erhalten, von denen 157 km auf spanischem und 45 km auf französischem Gebiete liegen. Sie führt auf französischer Seite durch eine überaus wilde Gebirgsgegend und der Tunnel, der in der Nähe des Sanlapasses und des Maladettaberges Frankreich mit Spanien verbinden wird, erhält eine Länge

von 8870 m. Die Baukosten dieses Tunnels sind auf 23 000 000 Pesetas (rund 17 000 000 Fr.) veranschlagt. Man nimmt an, dass sich auf dieser Linie, die nach den von ihr durchfahrenen Flusstälern auch die »Noguera Pallaresaline« genannt wird, ein bedeutender Verkehr in Bergwerkserzeugnissen entwickeln wird. Die östlichste oder *Puigcerdalinie* wird die französische Station Ax mit der spanischen Station Ripoll in unmittelbare Verbindung setzen. Sie wird etwa 90 km lang werden und den Weg von Paris nach Barcelona um 156 km abkürzen. Sie überschreitet die Grenze nicht in einem Tunnel, sondern in offenem Tale und führt hart an der winzigen Republik Andorra vorbei. Die Bahn, von der 40 km auf französisches und 50 km auf spanisches Gebiete zu liegen kommen, wird voraussichtlich auch einen Teil des von Frankreich nach Algerien gehenden Personenverkehrs an sich ziehen. Der Bau aller drei Linien soll gleichzeitig begonnen und voraussichtlich in etwa zehn Jahren beendet werden. Auf der Canfrancinie wird die Scheitelstation am Tunnel auf französischem Gebiet, auf der Salaulinie dagegen auf spanischem Gebiet errichtet werden, während auf der Puigcerdalinie zu jeder Seite der Grenze je eine Station erbaut werden soll. Durch das Uebereinkommen sind die Verhandlungen wegen Ueberschneidung der Pyrenäen, die sich seit dem Jahre 1879 hinziehen und namentlich aus militärischen Rücksichten auf grosse Schwierigkeiten stiessen, zu einem aussichtsreichen Abschlusse gelangt.

Farbe an die Häuser. Ueber die Bemalung unserer Hausfassaden bringt der »Kunstwart« nachfolgende Notiz: »Die Frage der farbigen Häuser ist im »Kunstwart« schon oft besprochen und der »Furcht vor der Farbe« bei Belassung des grauen Rohputzes, zumal in Zement, ist dabei ebenso entschieden Fehde gehalten worden, wie dem »Pimpeln«, dem Ornamentieren und Buntpinseln, das jene Ruhe der Bauten kleinlich aufhebt, die um jeden Preis, auch um den der Farbe, erhalten werden muss. Jetzt hat man in Kopenhagen einen Versuch gemacht, den wir der Beachtung, zumal der »praktischen« empfehlen. Auf dem dortigen Graubrüdermarkt haben sich die Besitzer auf Anregung eines Verschönerungsvereins entschlossen, ihre alten Häuser neu farbig streichen zu lassen, aber — das ist die Hauptsache dabei — gemeinsam unter Leitung eines Mannes, des Malers Möller-Jensen. Der hat nun keck in die kräftigsten Farben gegriffen, als er für jedes Haus die richtige mit Rücksicht auf seine Umgebung bestimmte. Und der Erfolg? Der alte Graubrüdermarkt ist so hübsch geworden, dass er nun eine Sehenswürdigkeit ist. Welche Hausbesitzer machen das in Deutschland nach? »Künstler herans!«, wenn auch nur als Leitende.« Warum sollte derartige nicht auch in der Schweiz möglich sein?

Drahtseilbahn von Neuenburg auf den Chaumont. Der Schweiz. Bundesrat beantragt der Bundesversammlung, der Firma *Froté, Westermann & Cie.* im Vereine mit einigen Neuenburger Interessenten die Konzession zu einer Drahtseilbahn von Neuenburg auf den Chaumont zu erteilen. Die meterspurige Bahn soll unweit des Bahnhofes Neuenburg ihren Anfang nehmen und möglichst nahe beim Hotel auf dem Chaumont enden. Sie wird in Gefällen von 14,7% bis 37,5% die Höhendifferenz von 630 m (Neuenburg 490 m und Chaumont-Station 1120 m ü. M.) bei 2640 m horizontaler Länge überwinden. Der für den Betrieb bestimmte elektrische Motor soll bei der obern Station aufgestellt werden. Der Kostenvorschlag sieht eine Gesamtausgabe von 500 000 Fr. vor.

Rheinregulierung. Wie der Frankfurter Zeitung von Bern geschrieben wird, hat der Schweizerische Bundesrat der Oesterreichischen Regierung vor sechs Monaten ein vollständiges Programm über die Durchführung der Arbeiten des *Diepoldsauer Durchstiches* vorgelegt. Nach demselben werden diese Arbeiten auf 6,5 Mill. Fr. veranschlagt, von welcher Summe Oesterreich 2,5 Mill. Fr., die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton St. Gallen 4 Mill. Fr. zu zahlen hätten. Eine Aeussuerung der österreichischen Behörden zu diesem Programm sei noch nicht erfolgt.

Grossschiffahrtsweg Heilbronn-Mannheim. Die Vertreter der württembergischen, hessischen und badischen Regierung haben auf einer Konferenz über den geplanten Grossschiffahrtsweg Heilbronn-Mannheim beschlossen, aus höhern technischen Beamten der drei Uferstaaten eine ständige technische Kommission zu bilden, während es Württemberg und Baden übernehmen, je für die ihr Gebiet betreffende Strecke des Neckars einen Entwurf auszuarbeiten.

Ueberfüllung der technischen Berufe in Bayern. Der bayrische Technikerverband beschloss auf seinem diesjährigen Verbandstage einstimmig, eine dringende Warnung vor dem Ergreifen der technischen Berufe zu erlassen, da die im Baugewerbe wie in den übrigen technischen Berufszweigen bestehenden Verhältnisse den Absolventen technischer Hochschulen sehr geringe Aussicht auf Beschäftigung gewähren.

Erhaltung historischer und kunsthistorischer Bauten in St. Gallen. Der Gemeinderat hat die Herren Gemeinderat J. Hauser und Dr. H. Wartmann sowie die Architekten Karl Mossdorf, August Hardegger und Gemeinde-