

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

## 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:** 21.01.2026

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

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-Vereines 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 Landemannigfache Dienste geleistet hat.

Da der Verstorbene ausdrücklich sich eine stille Leichenfeier mit Feuerbestattung erbeten hatte, so fanden sich zu dieser letzten Dienstag Nachmittag nur wenige näher Befriedete 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. *Canfranclinie*, 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 Pyrenäen kann sie in der Gegend des spanischen Gebirgsstädtchens Canfranc in einem 7776 m langen Tunnel durchqueren. Die Baukosten dieses Tunnels sind auf 20000000 Pesetas (nach heutigem Kurs rund 15000000 Fr.) veranschlagt d. h. auf etwa 1900000 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 23000000 Pesetas (rund 17000000 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 *Puigcerdaline* 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 *Canfranclinie* wird die Scheitelstation am Tunnel auf französischem Gebiet, auf der *Salaulinie* dagegen auf spanischem Gebiet errichtet werden, während auf der *Puigcerdaline* zu jeder Seite der Grenze je eine Station erbaut werden soll. Durch das Ueberkommen sind die Verhandlungen wegen Ueberschreitung der Pyrenäen, die sich seit dem Jahre 1879 hinziehen und namentlich aus militärischen Rücksichten auf grosse Schwierigkeiten stiessen, zu einem aussichtsvollen 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 Roliputes, zumal im 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 heran!“, wenn auch nur als Leitende.« Warum sollte derartiges 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 oberen Station aufgestellt werden. Der Kostenvorschlag sieht eine Gesamtausgabe von 500000 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 Aeusserung 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-

baumeister Albert Pfeiffer in eine Kommission gewählt, die im Sinne der neuen Bauordnung für die Erhaltung historischer und kunsthistorischer Bauten oder solcher von besonderer architektonischen Bedeutung zu sorgen hat.

**Eidg. Polytechnikum.** Zum Beginn des neuen Studienjahres 1904/1905 haben sich 411 Aspiranten gemeldet, gegenüber 449 im vergangenen Jahre. Davon hatten sich 143 der Aufnahmsprüfung zu unterziehen und 101 bestanden dieselbe. Die Gesamtzahl der mit Kursbeginn aufgenommenen Studierenden beträgt somit 369 gegen 400 im Vorjahr.

**Zentralsammelbahnhof in Langendreer.** Ein neuer grosser Zentralsammelbahnhof für das Ruhrkohlenrevier soll mit einem Aufwand von ungefähr 14 300 000 Fr. in Langendreer in den nächsten fünf Jahren erbaut werden.

**Ein Gottfried Semper-Denkmal in Wien.** Professor v. Zumbusch in Wien ist von Graf Hans Wilczek sen. beauftragt worden, ein Denkmal für Gottfried Semper anzufertigen. Dasselbe soll in Marmor ausgeführt und im kulturhistorischen Hofmuseum zu Wien aufgestellt werden.

**Das neue Zeughaus in Solothurn.** für das der Kantonsrat 400 000 Fr. bewilligt hat, wird an der Zuchwilerstrasse in der Nähe des Bahnhofs erstellt. Zur Auffüllung des Arcals soll die abzutragende Turnschanze benutzt werden.

**Bezirksschulgebäude in Aarau.** Der Gemeinderat beschloss für ein neues Bezirksschulgebäude in Aarau das Schanzmättelprojekt zur Ausführung zu bringen, dessen Gesamtkosten auf 650 000 Fr. berechnet sind.

**Museumsbau in Speyer.** Die Erbauung des in Speyer geplanten historischen Museums ist Professor Gabriel von Seidl, dem Erbauer des Nationalmuseums in München, übertragen worden.

**Die Ausstellungsgebäude für die Kunstausstellung 1905 in Köln** werden von Professor Hermann Billing in Karlsruhe erbaut werden.

### Konkurrenzen.

**Primarschulhaus-Gruppe für Knaben und Mädchen in Solothurn.** (Bd. XLIII, S. 311.) Zu diesem Wettbewerb, dessen Einlieferungszeit am 15. Oktober abgelaufen war, sind 40 Planeingaben rechtzeitig abgeliefert worden. Das Preisgericht wird sich Freitag und Samstag den 21. und 22. d. M. zur Begutachtung der eingegangenen Arbeiten versammeln.

### Literatur.

**Berner Kunstdenkmäler.** Herausgegeben vom Kantonalen Verein für Förderung des historischen Museums in Bern, vom Historischen Verein des Kantons Bern, von der Bernischen Kunstgesellschaft, vom Bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein und vom Bernischen kantonalen Kunstverein. II. Band. I. Lieferung. 1904. Verlag von K. J. Wyss in Bern. Preis der Lieferung 4 Fr.

Nachdem durch die bisher erschienenen sechs Lieferungen mit zusammen 24 Blättern der erste Band 1902/1903 dieses verdienstvollen Unternehmens abgeschlossen worden ist, wird mit dem vorliegenden Hefte der zweite Band begonnen in gleich vorzüglicher Auswahl, Darstellung und Ausstattung. Wiederum sind den vier Lichtdrucktafeln, die das Standbild des Adrian von Bubenberg in Bern, das Stadttor von Büren, drei Ehrenpokale der Gesellschaft zum Affen in Bern und ein Altarbild von Niklaus Manuel im Kunstmuseum in Bern darstellen, jeweils kurze erläuternde Texte aus der Feder hervorragender Fachmänner beigegeben, sodass sich Bild und Text zu einem einheitlichen, ansprechenden Ganzen vereinigen. Besonders möchten wir auf die beiden Ansichten des reizvollen alten Torturmes in Büren aufmerksam machen, auf denen das wehrhafte Denkmal, das von Architekt E. J. Propper in Biel unter Beigabe einer Grundrisskizze kurz beschrieben wird, fest und lebensfroh dasteht, »ohne zu ahnen, dass die Nach-

kommen des Erbauers seiner überdrüssig geworden sind. Es ist zu wünschen, dass das Unternehmen durch Behörden in Stadt und Land, sowie durch alle Kunst- und Geschichtsfreunde eingehende Unterstützung finde, damit es immer weiter sich ausbauen und immer mehr seinen idealen Zwecken gerecht werden kann.

**Schweizer Kunstkalender** für das Jahr 1905. Herausgegeben von Dr. C. H. Baer. Mit reichem farbigem Prachtumschlag und 29 Abbildungen im Text. Verlag der Schweizerischen Bauzeitung, A. Waldner in Zürich, Kommissionsverlag von Ed. Raschers Erben, Meyer & Zellers Nachfolger in Zürich I, Rathausquai 20. Preis in Schutzkarton 1,50 Fr. (vergl. S. 193).

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

### Vereinsnachrichten.

#### Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein.

P. P.

Wir machen unsern Vereinsmitgliedern die betrübende Mitteilung von dem Freitag den 14. dies erfolgten plötzlichen Hinschiede des

**Herrn Professor Ed. Gerlich,**  
Vize-Präsident des Schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Vereins.

Der Verstorbene trat nach dem Hinschiede des Herrn Prof. Dr. Culmann im Jahre 1883 ins Zentral-Komitee, bekleidete in demselben vorerst die Stelle eines Aktuars und rückte nach dem Tode unseres unvergesslichen Dr. A. Bürkli zum Vize-Präsidenten vor. Stets bekundete der Verewigte ein warmes Interesse an den Bestrebungen unseres Standes und hat solche auch öfters erfolgreich vertreten.

An der am 18. d. M. erfolgten stillen Bestattung (Kremation) war das Zentral-Komitee vertreten und es wurde der verdiente Kranz auf den Sarg gelegt.

Wir sind überzeugt, dass alle, die dem nun hingeschiedenen Freunde nahestanden, und besonders unsere Vereinsmitglieder ihm ein freundliches und dankbares Andenken bewahren werden.

Zürich, den 19. Oktober 1904.

Für das Zentral-Komitee des Schweiz. Ing.- u. Arch.-Vereins,  
Der Präsident: A. Geiser.

#### Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

##### Stellenvermittlung.

On demande pour la Suisse française un *ingénieur* connaissant très bien la machine-outil, ayant quelques années de pratique, et possédant le français, l'allemand et l'anglais. (1373)

*Gesucht ein Chemiker*, welcher als technischer Direktor eine Steinzeugröhren-Fabrik, die auch Ofenkacheln und andere Thonwaren erzeugt, selbständig zu leiten hätte. (1374)

*Gesucht für ein demnächst in der Schweiz zu eröffnendes Gips- und Alabasterwerk ein technischer Direktor*, der schon in ähnlicher Stellung mit Erfolg gearbeitet hat. (1375)

*Gesucht zu sofortigem Eintritt ein jüngerer Ingenieur* mit etwas Praxis im Eisenbetonbau oder Betonbau, zur Ausarbeitung von Projekten. (1376)

Auskunft erteilt

Das Bureau der G. e. P.,  
Rämistrasse 28, Zürich.

### Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
25. Okt.	Jakob Tschumi Strassen-Inspektorat	Wolfisberg (Bern) Liestal (Baselland) Lausanne	Neuanlage einer Wasserleitung in Wolfisberg. Eindholung des Dorfbaches in Wenslingen.
25. »	Oberingenieur der S. B. B.	Tannen (Thurgau)	Erdarbeiten für die Einführung der Doppelspur Croy-Vallorbe auf dem Bahnhof Vallorbe.
29. »	G. Bötschi	Zürich, Obmannamt	Planierungsarbeiten der Strasse Käserei Neukirch-Andreutti. Erdbewegung 1200 m <sup>3</sup> .
29. »	Kant. Baudirektion	Diemtigen (Bern)	Lieferung von Oefen in die Militärkaserne Zürich.
31. »	Gemeindeschreiberei	Bern, Dienstgebäude, auf dem Brückfeld	Erstellung einer Brücke auf den Horboden, Gemeinde Diemtigen.
5. Novbr.	Oberbaumaterialverwaltung der Schweiz. Bundesbahnen	Gais (Appenzell) Rorschach (St. Gallen)	Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln. Aus Flusseisen: Winkelstahl, Unterlagsplatten, Ausweichungen usw., rd. 2800 t; aus Schweißeisen: Laschenbolzen, Schienen-, Nägel, Klemmplatte, Hackenbolzen usw., rund 1600 t; ferner Stahlfederringe usw.
12. »	Christ. Ruedy, Rheinbaubureau		Erstellung der Festhütte für das Appenzellische kantonale Sängerfest in Gais 1905.
15. »			Lieferung von zwei eisernen Schleusen am Rheintalischen Binnenkanal.