Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 6

Nachruf: Näf-Hatt, Emil

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: 13.12.2025

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

Dieses seltsame Projekt nimmt seinen Anfang beim Leuchtturm des neuen Hafens von Genua und mündet nach 403 *km* langem Laufe gegenüber dem Leuchtturme von Lindau ins schwäbische Meer. Topographische Hemmungen kennt Caminada nicht. Nach dem Fundamentalsatz der Geometrie: Zwischen zwei Punkten ist die gerade Linie der kürzeste Weg, ist das Tracé entworfen. Tatsächlich führt keine Eisenbahn, keine Strasse so schnurstracks über Tortona, Pavia, Mailand, Trezzo, Chiavenna, Splügen, Thusis, Chur bis hinunter an den Bodensee wie die doppelspurigen Röhrenkanäle Caminadas. In 360 *m* über dem Meere werden die Apenninen mit zwei 3 *km* langen Galerien überschritten und in einer Meereshöhe von 1250 *m* wird der Splügen in zwei 15 *km* langen Tunneln überwunden. Das erste Teilstück des Projektes, die 131 *km* lange Wasserstrassenverbindung Genuas mit Mailand, wäre für den Fall der Realisierbarkeit, ob nun nach dem Röhrensystem oder vermittelst Hebewerken und Schleusen auch für die Schweiz verkehrswirtschaftlich sehr wertvoll. Damit würde das ganze Pogebiet und mit diesem auch der Langensee direkt an den Golf von Genua angeschlossen, der Langensee bildete gewissermassen den nach Norden projizierten Hafen von Genua.

Leider macht Caminada weder vor den Toren Mailands, noch in den blauen Spiegeln der nord-italienischen Seen Halt. Ihn treibt die Sehnsucht bis an den Fuss der Alpen. In offenem Kanale dringt er vor bis Chiavenna. Doch auch hier kommt er nicht zur Ruhe. Er träumt vom Zuge seiner Röhrenzüge über die Alpen. Und so klettern denn die geduldigen Röhren, vorläufig wenigstens auf dem Papier, das S. Giacomo-Tal aufwärts bis nach Isola, 1247 *m* über Meer, dem südlichen Tunneleingange. In der Rofna-Schlucht, unterhalb Splügen, liegt der nördliche Ausgangspunkt des Tunnels, 1250 *m* über Meer. Wiederum setzt der Röhrenzug ein und abwärts gehts über Andeer durch die Viamala, Thusis-Chur ins offene Rheintal hinaus. Da erst kommen die Röhren zur Ruhe und ein offener Kanal mit den altgewohnten Schleusen führt nach der dunklen Fahrt durch Galerien und Röhren in sicherer, ruhiger Bahn die kühnen Schiffer in die zuverlässigern, weniger temperamentvollen Gewässer des Nordens.

Die *technische* Durchführbarkeit des Projektes Caminada ist erst von den Erfahrungen abzuleiten, welche aus ausgeführten Werken gewonnen werden können, *wirtschaftlich* rechtfertigen lässt sich aber das Projekt unter keinen Umständen. Die Erstellung eines Wasserweges Mailand-Bodensee von 272 *km* Länge erforderte unter Zugrundelegung mittlerer kilometrischer Erstellungskosten von $1^1/_2$ Mill. Fr. (nach Caminada) rund 400 Mill. Fr. Bei $3^1/_2$ % Verzinsung und 1 % Amortisation wären jährlich 18 Mill. Fr. aufzubringen. Dazu kommen die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten, welche unter der Annahme einer kilometrischen Belastung von nur 5000 Fr. im Gesamten rund $1^1/_2$ Mill. Fr. betragen würden. Für Verzinsung, Amortisation, Unterhaltung und Betrieb müssten demnach jährlich gegen 20 Mill. Fr. aufgewendet werden. Dieser Betrag wäre in Form von Kanalabgaben zu erheben. Der Schiffahrtsbetrieb über die Alpen stände somit vor der doppelten Aufgabe, neben einer tonnenkilometrischen Frachtersparnis gegenüber der Bahnfracht von 2 Cts. noch weitere 20 Mill. zu decken. Dies ist ein Ding der Unmöglichkeit. Die gesamte schweizerische Ein- und Ausfuhr beträgt heute etwas über 6,5 Mill. *t* jährlich, für den Transit fallen etwa 10 % in Betracht. Die Einfuhr von Kohlen, Eisen und Holz, im Betrage von 3 Mill. *t*, erfolgt von Norden her. Was Nahrungsmittel, Chemikalien, landwirtschaftliche Produkte anbelangt, so werden auch diese Güter zum weitaus überwiegendsten Teile von Norden her eingeführt. Die Ausfuhr nach Italien kann aber deshalb nie grössere Dimensionen annehmen, weil von Genua aus die Güterversorgung Italiens viel billiger bewerkstelligt werden kann als auf dem langen und kostspieligen Landwege ».

Nach klarem, ziffermässigem Nachweis der hier in Frage kommenden Tarifbeziehungen zwischen Bahnfracht und dem Transport auf Caminadas Alpenkanal kommt Gelpke zu dem Schlusse, « dass nur unter der Voraussetzung der Abgabenfreiheit, bei vollständiger Verzichtleistung auf Verzinsung des Anlagekapitals, die Durchführung eines derartigen Schiffahrtsbetriebes zu ermöglichen wäre. Dass Italien und die Schweiz aber zusammen 400 Mill. Fr. à fonds perdu verausgaben würden, rein des Vergnügens halber, eine Wassergleitbahn über die Alpen grossen Stils zu unterhalten, daran ist wohl nicht zu denken.»

Wir hielten es für notwendig, uns auch an dieser Stelle eingehender mit der Sache zu befassen, als wir es getan hätten wenn der Vorschlag Caminadas in unserem Lande nicht so viel und so ernsthaft besprochen würde. Umso angenehmer ist es uns, dass eine ruhige aber bestimmte Zurückweisung des abenteuerlichen Alpenkanal-Projektes von dem Förderer der schweizerischen Binnenschiffahrtsbestrebungen selbst erfolgt ist.

Konkurrenzen.

Einfache Wohnhäuser. Die Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz schreibt unter schweizerischen oder in der Schweiz niedergelassenen Architekten einen öffentlichen Wettbewerb aus zur Erlangung von Entwürfen für einfache Häuschen mit ein bis zwei, höchstens drei Wohnungen, die mit je drei bis fünf Zimmern für Mieter mit einem jährlichen Einkommen von 3000 bis 6000 Fr. passen sollten. Es wird dabei angenommen, dass höchstens $^1/_5$ des Jahreseinkommens für Wohnungsmiete verbraucht werden darf und dass die Mieterträgnisse das zur Erstellung des Häuschens nötige Kapital zu mindestens 8 % verzinsen sollten. Jedes Haus ist für eine bestimmte Gegend der Schweiz und einen im Lageplan genau zu charakterisierenden Platz zu entwerfen, der angenommenen oder wirklich vorhandenen Verhältnissen entspricht. Die architektonische Gestaltung soll einfach aber materialgerecht sein, mit starker Betonung von Dach, Giebel und Farbe und unter Anschluss an heimische Bauformen und Baugewohnheiten.

Als Einlieferungstermin ist der 15. Mai 1908 bestimmt. Dem Preisgericht, das aus den Herren Reg.-Rat Dr. A. Burckhardt-Finsler als Obmann sowie den Architekten Prof. G. Gull aus Zürich, Stadtbaumeister Mossdorf aus Luzern, Münsterbaumeister K. Indermühle aus Bern und Redakteur Dr. C. H. Baer aus Zürich besteht und das Programm gutgeheissen hat, sind zur Prämiierung 1000 Fr. zur Verfügung gestellt. Sämtliche Entwürfe sollen anlässlich der Generalversammlung der Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz im Juni 14 Tage lang öffentlich ausgestellt und darnach die prämiierten und mit Ehrenmeldungen ausgezeichneten Projekte zu einer Wanderausstellung den einzelnen Sektionen Aarau, Basel, Bern, Graubünden, Innerschweiz, Schaffhausen, Solothurn, St. Gallen-Appenzell, Thurgau und Zürich zur Verfügung gestellt werden. Auch die prämiierten und mit Ehrenmeldungen ausgezeichneten Entwürfe bleiben Eigentum der Verfasser; die Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz beansprucht allein das Recht, diese Entwürfe nach Gutfinden zuerst ausführlich zu veröffentlichen.

Das Wettbewerbsprogramm, das in der Januar-Nummer der Zeitschrift «Heimatschutz» veröffentlicht wurde und auch genaue Bestimmungen über die Art der einzusendenden Zeichnungen enthält, kann ausserdem kostenlos vom *Sekretariat der Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz* in Basel bezogen werden.

Universitätsbauten Zürich. Wie uns von der kantonalen Baudirektion mitgeteilt wird, sind zu der Ideenkonkurrenz für die Universitätsbauten in Zürich 34 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden. Das Preisgericht wird sich unmittelbar nach durchgeführter Vorprüfung der Projekte durch das kantonale Hochbauamt versammeln.

Nekrologie.

† **Albert Hassler.** Am 30. Januar starb in Burgdorf Architekt Albert Hassler, erst 35 Jahre alt, ganz unerwartet schnell an einem Herzleiden.

Nach Absolvierung der Kantonsschule in Aarau hatte er seine Studien an den polytechnischen Hochschulen in Stuttgart und Karlsruhe gemacht und dieselben auf Reisen in Italien und England vervollständigt; er arbeitete darauf kurze Zeit in Paris.

Nach kurzer Tätigkeit als Adjunkt des Stadtbauamtes in St. Gallen wurde er zum Stadtbaumeister in Aarau gewählt. Die Erhaltung des alten Stadtbildes war ihm sehr am Herzen gelegen, deshalb entwarf er verschiedene Projekte zum Umbau des alten Obertordurchganges in Aarau, Studien, die seiner Zeit in der Schweiz. Bauzeitung publiziert worden sind.[1]) Seit einigen Jahren war er Anteilhaber des bekannten Baugeschäftes Gribi, Hassler & Cie. in Burgdorf und nahm als solcher regen Anteil am Zustandekommen des Schweiz. Baumeisterverbandes.

Als begabter Architekt von grosser Leutseligkeit fand er überall, wo er hinkam, gute Aufnahme; das bewiesen die zahlreichen Freunde, die ihm am 1. Februar in seiner Vaterstadt Aarau, wo er zur Ruhe bestattet wurde, die letzte Ehre erwiesen.

† **E. Näf-Hatt.** Zu Zürich starb nach kurzer Krankheit am 1. Februar d. J. im Alter von 68 Jahren Baumeister Emil Näf, der namentlich in den ältern Kreisen des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins eine grosse Anzahl Freunde besass und in den Zürcherischen Baukreisen während vieler Jahre eine hervorragende Tätigkeit entfaltet hat.

Näf wurde im Jahre 1840 in Zürich geboren, wo sein Vater ein angesehenes Baugeschäft leitete. Er besuchte die Kantonsschule, um nach deren Absolvierung sofort bei Ingenieur Ritter in Neuchâtel in eine strenge Lehre zu treten. Die darauf folgenden weitern Lehr- und Wander-

[1]) Bd. XXXVII, S. 214.

jahre führten ihn nach München, Dresden, Berlin und Paris, von wo der mit klarem Verständnis für alle ihn umgebenden Erscheinungen ausgerüstete, strebsame junge Mann reiche Eindrücke und Erfahrungen mit heim brachte. Ende der sechziger Jahre nach Zürich zurückgekehrt, gründete er hier ein Baugeschäft, das er dank seiner praktischen Veranlagung, seiner Energie und Umsicht bald zu grossem Ansehen brachte. Zahlreiche hervorragende Bauten in Zürich sind durch Näf ausgeführt worden. Als erste sei die Meisenbank genannt, die nach Plänen von Lasius an der damals neu angelegten Bahnhofstrasse erbaut wurde; als letzte umfangreichere Bauten kann auf jene hingewiesen werden, die er im neuen, an Stelle des abgetragenen alten «Kratz»-Quartiers erstandenen Stadthausquartier, nach Plänen von Ad. Brunner ausgeführt hat.

Sein grosser Tätigkeitsdrang begnügte sich aber nicht mit der blossen Leitung der Baugeschäfte. Als Mitglied des Grossen Stadtrates der alten Stadt nahm er lebhaft Anteil an der Förderung baulicher Fragen, die diese beschäftigten. Die eifrige Propaganda für die Erstellung der neuen Quaianlagen führte ihn mit Ingenieur Bürkli zusammen, und als sie, ihre Anstrengungen mit manchen Gleichgesinnten vereinigend, nach Ueberwindung der vielen entgegenstehenden kleinlichen Bedenken und finanziellen Schwierigkeiten das grosse Werk zustande gebracht, gab Näf seiner Freude in charakteristischer Weise dadurch Ausdruck, dass er bei Eröffnung des Quais eine Stiftung errichtete, aus der den obersten Mitgliedern der städtischen Behörden Reisestipendien auszurichten seien, damit sie Gelegenheit finden können, ihren Gesichtskreis durch Studium dessen, was anderwärts geschieht, zu erweitern.

Auch bei der Erwerbung des Belvoirgutes in Enge von der Gottfried Keller-Stiftung und dessen Ueberleitung in städtischen Besitz hat er mit einigen uneigennützigen Zürcher Bürgern zusammengewirkt und erheblich dazu beigetragen, diese Parkanlagen der Oeffentlichkeit zu erhalten. Der Rücktritt von seinen Berufsgeschäften ermöglichte es ihm immer mehr, sich, seiner Neigung folgend, gemeinnützigen und öffentlichen Angelegenheiten zu widmen. So wirkte er im Aktienbauverein, in der Tonhallegesellschaft und im Verkehrsverein mit. Auch der Verschönerungsverein, dessen Kassenwesen er bis vor einem Jahre geleitet hat, verdankt seiner Mitwirkung bei Erstellung von Weganlagen, Spielplätzen usw. viel; namentlich hat sich Näf um ihn durch Erstellung der bekannten schönen Orientierungskarten vom Albisgebiet und vom Zürichberg verdient gemacht.

So konnte Näf, als eintretende Altersbeschwerden ihn vor kurzem nötigten, einen Teil seiner Aemter niederzulegen, auf ein Leben zurückblicken, das reich an erfolgreicher Arbeit gewesen ist. Bei seinen Fachgenossen und gleichermassen bei der gesamten Bürgerschaft seiner Vaterstadt wird sein Andenken in Ehren fortleben.

Baumeister Emil Näf-Hatt in Zürich.

Geboren am 12. Februar 1840. Gestorben am 1. Februar 1908.

Miscellanea.

Der Ausschuss für Standesfragen, den das Zentralkomitee des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins gemäss der Resolution[1]) ernannt hat, versammelte sich Sonntag den 2. Februar in Bern zu seiner ersten, konstituierenden Sitzung. Der Ausschuss wird gebildet durch den Präsidenten des Schweiz. Vereins, Oberst Ing. *G. Naville*, und zwei weitere Mitglieder des Zentralkomitees, sowie folgenden Mitgliedern: Ing. *O. Anderwert*, S. B. B., Zürich; Ing. *A. Bertschinger*, Direktionspräsident der S. B. B., Zürich; Ing. *P. Beuttner*, Elektrizitätswerk Zürich; Ing. *C. Böhi*, Adjunkt des Kant.-Ingenieurs St. Gallen; Ing. *E. Elskes*, Direktor der Zementfabrik St. Sulpice; Arch. *F. Fulpius*, Genf; Ing. *H. v. Gugelberg*, S. B. B., Zürich; Ing. *W. Halter*, Masch.-Ing., Winterthur; Ing. Dr. *F. Hennings*, Professor am Polytechnikum Zürich; Ing. *Carl Jegher*, Redakteur der Schweiz. Bauzeitung, Zürich; Arch. *Ed. Joos*, Bern; Ing. *J. Landry*, Prof. der Ingenieurschule Lausanne; Ing. *R. Maillart*, Zürich; Arch. *L. Perrier*, Nat.-Rat und Staatsrat, Neuenburg; Arch. *O. Pfleghara*, Zürich; Ing. *A. Schafir*, Obering. der Kander- und Hagneckwerke, Bern; Ing. *Anton Schraßl*, Adjunkt des Obering. der G. B., Luzern; Ing. *H. Studer*, Strassenbahndirektor, Zürich und Ing. *R. Winkler*, techn. Direktor im Schweiz. Eisenbahndepartement, Bern. Es wurde ein ausführliches Arbeitsprogramm aufgestellt und zu dessen näherer Prüfung eine engere Arbeitskommission eingesetzt, die s. Z. dem Gesamtausschuss Bericht und Anträge zu stellen haben wird. Präsident des Ausschusses ist Oberst Ing. G. Naville, Sekretär Ing. Carl Jegher. Die Mitglieder der Arbeitskommission haben bereits die einzelnen Hauptfragen des Arbeitsprogramms zur Bearbeitung unter sich verteilt; die umfangreiche Arbeit kann beginnen, möge sie bald ihre ersten Früchte zeitigen!

[1]) Bd. L, S. 301.

Das Hotel Adlon in Berlin, an der Ecke des Pariser Platzes mit der Strasse «Unter den Linden», zu dessen Bau und Einrichtung über 21 Mill. Fr. aufgewendet wurden, ist, wie die einlässliche bildliche und textliche Darstellung der «Innendekoration» zeigt, von den bauleitenden Architekten *Gause* und *Leibnitz* mit grossem Luxus, aber auch mit feinem Kunstverständnis durchgebildet und ausgestattet worden. Es bedeckt 7000 m^2 und enthält ausser den üblichen Hotelräumen 305 Gastzimmer mit 400 Betten. Marmor, Goldbronze, seltene exotische Hölzer und kostbare Kunstwerke wurden in verschwenderischer Weise zur Ausstattung benutzt; zum Teil sind in den Hallen, Festsäler und Restaurants Räume älterer französischer und englischer Schlösser nachgebildet worden. Besondere Sorgfalt verwendete man auf die Einrichtung der Gastzimmer. Jedes Zimmer hat einen eigenen Vorraum, ein Bad mit Toilette, ein Telephon zur Verbindung mit den Hotelbewohnern, der Stadt und nach auswärts, eine elektrische Uhr, Warm- und Kaltwasserleitung, bequem regulierbare Heizung, Saugluftreinigung, Wandschränke, Briefschächte und statt der geräuschvollen Klingel farbige Lämpchen über der Türe, die durch ihr Aufleuchten das Dienstpersonal herbeirufen.

Die Verschiebung des Montauk-Theaters in Brooklyn, die im letzten Sommer stattgefunden hat, dürfte eine der bedeutendsten amerikanischen Gebäudeverschiebungen sein. Ein Strassendurchbruch gab die Veranlassung, den massiven Backsteinbau, der einen ganz unregelmässigen Grundriss von 46,6 *m* grösster Tiefe und 25,3 *m* Strassenfront zeigt, gänzlich von seinem bisherigen Standort zu verschieben. Nach gehöriger, allseitiger Verstrebung des Zuschauerraums und der Bühne wurden die 76 *cm* starken Umfassungsmauern von 0,9 zu 0,9 *m* durchbrochen und mittelst paarweise durch die Oeffnungen gezogener I-Balken von 38 *cm* Höhe auf ein System von Eisenbalken abgesetzt, das seinerseits mittelst 50 *mm* starker Stahlwalzen auf Eisenbahnschienen ruhte. Mit 25 horizontalliegenden, je von einem Mann bedienten Winden schob man das um den Bühnenraum rund 29 *m* hohe Gebäude sachte um ungefähr 15,5 *m* zurück, was im Laufe von sechs Tagen sich bewerkstelligen liess. Hierauf wurden die Unterlagswalzen radial verlegt, die Winden tangential angesetzt der Bau um 85° gedreht und schliesslich um ungefähr 20 *m* wieder nach vorn an eine andere Strasse geschoben, wo er auf die vorher erstellten neuen Fundamente abgesetzt werden konnte.

Zur Wahrung des Stadt- und Landschaftsbildes. Im Architekten- und Ingenieur-Verein zu Bremen machte Direktor Högg folgenden Vorschlag: «Die weitaus wichtigste Massregel ist die Schaffung einer *ästhetischen Baupolizei*, eines nach gewissen Zeiträumen zu *erneuernden*