

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 13

Nachruf: Schleich, 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: 22.02.2026

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

Miscellanea.

Fortbildungskurse für Ingenieure. Die fortschreitende Entwicklung auf den verschiedensten Gebieten hat dazu geführt, auch für die Männer des praktischen Lebens Fortbildungskurse einzurichten. Dass solche Kurse gerade für die Ingenieure besonders nötig sind, liegt auf der Hand. Es hat deshalb auch der Verein deutscher Ingenieure bereits vor Jahren unter Benutzung der reichen Unterrichtsmittel der deutschen Technischen Hochschulen Gelegenheit zu solcher Fortbildung geschaffen. Den Anklang, den diese Ingenieurkurse gefunden haben, beweist deren starker Besuch. In den vergangenen Jahren wurden Kurse in Braunschweig und in Dresden abgehalten; der diesjährige Fortbildungskursus wird an der Grossherzogl. Technischen Hochschule in Karlsruhe vom 2. bis 14. Oktober abgehalten werden. Alle weiteren Auskünfte sind durch das Sekretariat der Techn. Hochschule in Karlsruhe zu erfahren.

Ausnutzung der Niagara-Fälle. Die gegenwärtige Ausnutzung der Niagara-Fälle ist nach „Electrical World“ auf etwa 273 000 PS zu beziffern, von denen 126 000 PS für elektrochemische Zwecke, 56 200 PS für Bahnbetrieb, 36 400 PS für Beleuchtung und 54 500 PS für verschiedene Kraftbetriebe verwertet werden. Durch einen zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada abgeschlossenen Vertrag ist die Ausnutzung auf 672 000 PS eingeschränkt.

Ein unterirdisches Telephonkabel von 765 km Länge, das die Städte Boston und Washington über New-York verbindet, ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Das Kabel von 64 mm Θ enthält 14 Paar Drähte von 2,6 mm und 42 Paar von 1,8 mm Θ .

Haus „zum Haggen“ hinauf, von der sich eine wunderbare Aussicht bot in das Gmündertobel mit der neuen Strassenbrücke¹⁾ und das Sittertal mit dem Säntisgebirge im Hintergrund sowie in das weite Niederland nach Westen und Norden.

Von dem schönen Spaziergang erquickt und gestärkt, bestieg man um 10⁵⁰ Uhr wieder den Zug, der uns nach Herisau brachte, wo sich die ganze Gesellschaft wieder zusammen fand.

Hier besichtigte man unter Führung von Ingenieur A. Sommer die Anlagen des weitläufigen Gemeinschaftsbahnhofes der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Appenzellerbahn, bei dem die Gelände-verhältnisse äusserst umfangreiche Massenbewegungen und Strassen-Unter- und Ueberführungen erforderlich gemacht haben.²⁾ Alle diese Anlagen der Bodensee-Toggenburg-Bahn, sowie die Bahnhofsbauten und die in der Folge noch befahrenen Objekte der Strecke bis Lichtensteig finden sich in der „Festschrift“ so eingehend beschrieben und zeichnerisch gut dargestellt, dass wir hier auf nähere Beschreibung füglich verzichten können.

Die Weiterfahrt mittels Extrazuges war auf 12 Uhr angesetzt. In herrlichstem Sonnenschein zeigten sich Strecke, Gelände und die zahlreichen Ortschaften mit ihren schmucken Stationsgebäuden. Interessant war es namentlich, die vielen, weitausgreifenden Rutschungen in ihren Spuren an Einschnitten und Dämmen zu erkennen, was durch öfteres Langsamfahren erleichtert wurde. Das Befahren der ausserordentlich kurven- und objektreichen Bahnstrecke bietet schon aus diesem Grunde dem Techniker manigfach

Schweizerische Binnenschiffahrt. Der am 19. d. M. geschlossene Verbandstag des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt hat beschlossen, in Erweiterung des Arbeitsprogramms auch die Schweiz in den Verband aufzunehmen. Der nächste Verbandstag soll 1913 in Konstanz stattfinden.

Die Schweizerische Abteilung an der Turiner Ausstellung 1911.

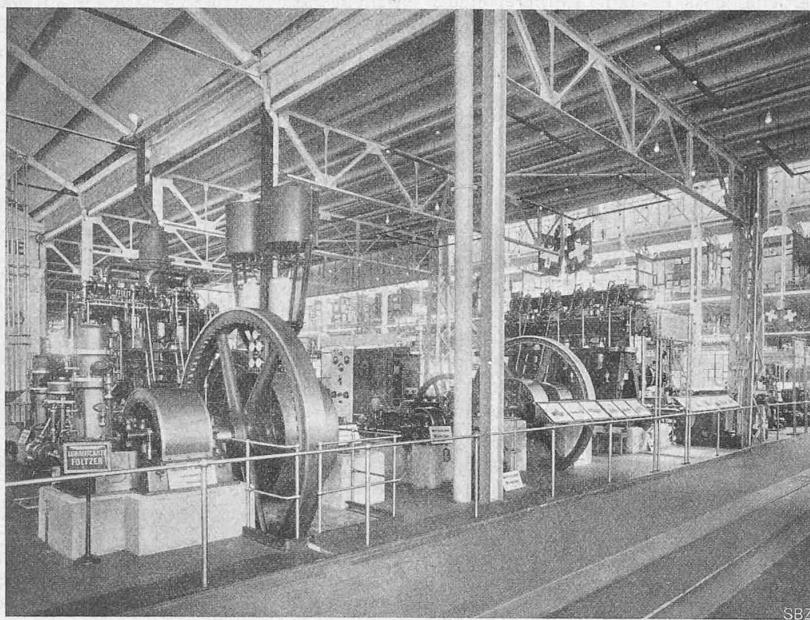


Abb. 3. Betriebsgruppe der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur und der Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth in Münchenstein.

des eidgenössischen Stabsbureaus tätig. Eine Reihe von Kartenblättern des Siegfriedatlases, die zu den besten aus jener Periode zu zählen sind, wurden von ihm aufgenommen und bearbeitet. Schleich war nicht nur ein flotter topographischer Zeichner, sondern verstand es auch geologisch zu charakterisieren. Im Jahre 1872 ging er zum Eisenbahnbau über, arbeitete zunächst bei der Nordostbahn an den Aufnahmen für die Linie Koblenz-Stein, dann bis 1877 bei der Schweizerischen Zentralbahn für die Projektierung und beim Bau der aargauischen Südbahn und von 1878 bis 1880 als Ingenieur der Gotthardbahn in Wassen und Amsteg.

Als die Stadt Winterthur Ende der siebziger Jahre aus Spar-

Bemerkenswertes, ganz abgesehen von der lieblichen Gegend und den weiten Fernblicken auf den Bodensee und darüber hinaus.

So kam man in bester Stimmung gegen 1 Uhr in Lichtensteig, dem alten Toggenburger Städtchen an. Der grosse Saal der „Krone“ konnte mit Mühe die Zahl von über 200 der Hungrigen fassen, die an langen Tischen sich niedergelassen hatten; der Hitze wegen entledigte man sich grösstenteils der Röcke und aus dem gleichen Grunde wurden sogar teilweise die Fensterflügel ausgehängt, sodass sich das Mahl in höchst ungezwungener, ländlicher und fröhlicher Weise vollzog.

So wollen auch wir uns in der Berichterstattung über die Toaste kurz fassen und nur bemerken, dass Stadtgenieur W. Dick, der rührige Festpräsident, die Gesellschaft nochmals begrüsste, seiner Freude über deren offenkundige Befriedigung Ausdruck gebend. In aller Namen dankte ihm und den St. Galler Kollegen für die flotte Veranstaltung Architekt O. Pfleghard, der an die Bankettrede Dr. Scherrers anknüpfend darauf hinwies, dass die Erbauer der Bodensee-Toggenburgbahn in Ekkehard einen illustren Vorläufer hatten, da sie wie jener dafür gesorgt haben, dass man ohne den Boden zu berühren, nach St. Gallen kommen kann. Und Kollege Dick, den erfolgreichen Schwemm-Kanalisor St. Gallens, verglich er dem heiligen Gallus; beiden hatte es die Steinach angetan, jedem in seiner, wenn auch nicht gleich poetischen Art. In donnerndem Beifall bestätigten alle den Dank des Vereins an die St. Galler und die eidg. Baudirektion liess diesem, wie auch den andern Rednern durch ihren eifrigen Adjunkten als Anerkennungszeichen je einen

Nekrologie.

† H. Schleich. Der nach längerer Krankheit zu Zürich am 11. September verstorbene Ingenieur Heinrich Schleich war in Zürich am 18. Juni 1840 geboren. Nach Absolvierung der Zürcher Industrieschule bezog er im Herbst 1857 das Eidgen. Polytechnikum und erwarb im Jahre 1860 unter gleichzeitiger Lösung einer Preisaufgabe das Diplom als Bauingenieur. Seine erste praktische Arbeit war die Ausarbeitung eines Kanalprojektes in Brugg. Im Jahre 1861 trat er in das städtische topographische Bureau in Zürich ein, auf dem er bis 1868 arbeitete; ingleicher Richtung war er hierauf bis 1872 als Ingenieur-Topograph

¹⁾ Band LIII, Seite 95. ²⁾ Lageplan in Band II, Seite 291.

samkeitsgründen ihre technischen Dienstzweige des Stadtgenieurs, Stadtbaumeisters und Stadtgeometers vereinigte, betraute sie Schleich damit, diesen drei Aemtern zugleich vorzustehen und Hochbau, Tiefbau und Kataster zu besorgen. Von 1880 bis 1901 hat er diese Stelle eingenommen; doch war die Arbeit eine so mannigfache, dass er ihr naturgemäß nicht nach allen Seiten hin in gleicher Weise gerecht werden konnte. Am meisten hat er auf dem Gebiete der Kanalisation geleistet, in welchem Gebiet er seine Studien nach seiner Art in einer Weise vertieft, dass er darin ein berechtigtes Ansehen genoss und sein Rat als Spezialist für bezügliche Projekte von vielen Seiten gesucht wurde. Darunter mussten andere Teile seines allzugrossen Wirkungsgebietes leiden. Namentlich wurde solches beim Katasterwesen empfunden, das Schleich schon mit vielen Rückständen von seinem Amtsvorgänger angetreten hatte. Die Verhältnisse gestalteten sich nach und nach so unerfreulich, dass Schleich es vorzog, im Jahre 1901 von der Stelle zurückzutreten.

Er liess sich in Zürich nieder, von wo aus er vornehmlich in Kanalisationsarbeiten tätig war; so hat er ausser zahlreichen Vorprojekten u. a. die Kanalisationen von Delsberg und St. Imier und namentlich jene von Glarus¹⁾ in den letzten Jahren durchgeführt. Auch an der „Schweizerischen Bauzeitung“ hat er in diesen Jahren vielfach mitgearbeitet und die ihm zur Durchführung anempfohlenen Abhandlungen stets mit grosstem Sachverständnis, Sorgfalt und Pünktlichkeit bearbeitet.

Politisch und gesellschaftlich ist Schleich nicht hervorgetreten, er lebte nur seiner Arbeit und seiner Wissenschaft, sowie seinen Angehörigen. Im Ingenieur- und Architekten-Verein besuchte er stets regelmässig die Vorträge; in jüngern Jahren soll er seinen Kollegen auch gerne von seiner Kunst — er war auf dem Klavier geradezu ein Künstler — Proben geboten haben. Besonders die Fachgenossen werden dem stillen, arbeitsamen und stets dienstbereiten Mann das beste Andenken bewahren.

† P. Manuel. In Lausanne ist am letzten Samstag den 16. September ganz unerwartet Ingenieur Paul Manuel, Direktor der Ingenieurschule an der dortigen Universität in seinem 55. Lebensjahr einem Schlaganfall erlegen.

Aus einer von Rolle stammenden Familie wurde Manuel 1856 in Lausanne geboren; hier machte er auch seine ganze Studienzeit einschliesslich der Ingenieurschule durch und erwarb an letzterer im Jahre 1878 das Diplom als Bauingenieur. Zunächst trat er 1879 in das Eidgenössische Geniebureau und aus diesem 1880 in das topographische Bureau ein. Im April 1881 ging er als Ingenieur-Assistent zu der „Suisse Occidentale“ über, wurde im April 1883 Sektionsingenieur der Gesellschaft und im Jahre 1886 Betriebsinspektor der Strecke Lausanne-Brig. Im Januar 1888 der Direktion der Compagnie Suisse-Orientale-Simplon zugeteilt, rückte er schon Anfang 1890 zum Betriebschef der „Jura-Simplon“ vor. Aus Anlass des Rückkaufes der Bahn wurde Manuel dann 1903 in die Direktion

¹⁾ Beschrieben in Band LV, Seite 259.

der überflüssig gewordenen Fensterflügel überreichen. Auch das Doppelquartett wurde für seine Darbietungen in gleicher Weise beehrt, zum grössten Erstaunen des Dirigenten. Diese originelle und von der sonst üblichen Lorbeerbekränzung entschieden abweichende Art der Auszeichnung erweckte jeweils grosse Heiterkeit; zudem hatte sie für uns die Annehmlichkeit, dass die uns im Wege stehenden Fensterflügel beseitigt werden konnten.

Noch sei erwähnt, dass in kurzen, markigen Worten das langjährige Mitglied des Zentralkomitees, unser Ehrenmitglied Ingenieur W. Weissenbach, der jungen Generation, die so viel zur Entwicklung der Technik beigetragen und damit das Ansehen unseres Landes gefördert hat, sein Hoch brachte.

Im Programm war ein Spaziergang nach Wattwil vorgesehen; das Essen zog sich aber in die Länge, sodass man den Spaziergang mit der Bahn erledigte, um dann nach kurzem Aufenthalt weiter durch den Ricketstunnel nach Uznach und Rapperswil, das Endziel, zu gelangen. Im Vorbeifahren überzeugten wir uns, dass das bekannte Grubengas zwischen Km. 4 und 5 im Tunnel in seinem Gewölbefenster ordnungsgemäss weiter flackerte.

In Rapperswil angekommen bestieg man, von Rosen spendenden Mägdelein namens der Rosenstadt empfangen, gleich den hohen Burgfried, den Lindenhof beim alten Schloss, wo schon wieder (horribile dictu!) im Schatten ehrwürdiger hoher Bäume die Tische mit einem Imbiss bereit standen. Auch hier spann sich die Fröh-

lichkeit leicht und ungezwungen weiter. Auch hier toasteten, um einem dringenden Bedürfnis zu entsprechen, Verschiedene. Den meisten Erfolg hatte entschieden Ingenieur Tobler, der als urchiger Appenzeller verschiedene Irrtümer aufdeckte, die beim Bau des Bahnhofs Herisau und der Bodensee-Toggenburgbahn unterlaufen seien. Auch Toblers Busenfreund, der a. Kriminalwachtmester Temperli, war wieder dabei, wie er ja meistens dort zu finden ist, wo nichts Kriminelles zu suchen ist. Denn das letztere hätte er schon aus den fröhlichen Liedern schliessen können, die über die alten Dächer und den See weg in den lauen Abend hinaus erklangen. Schliesslich wurden noch unter der zahlreich vertretenen vielversprechenden Rapperswiler Jugend Kinderspiele veranstaltet, bis die Abschiedsstunde schlug. Auf dem Weg zum Bahnhof wäre der Berichterstatter fast noch den bösen Buben ins Garn gelaufen, die in Gestalt einiger recht animierter Zürcher Architekten und Berner Ingenieure ihn mit Gewalt in den Ratskeller locken wollten. Das Attentat auf seine familienväterlichen Pflichten wurde auf dem Bahnhof nochmals wiederholt und es bedurfte wirklich aller Kraft, sich loszureißen. Es musste aber sein und so kann er nicht erzählen, was und wie lange es die Ritter von der Gemütlichkeit im Rapperswiler Ratskeller noch getrieben haben.

Den St. Galler Kollegen, die nach sauren Wochen strenger Arbeit wieder sich und uns Tage frohen Festes bereitet haben, sei unser aller herzlicher Dank gesagt!

C. J.

Die Regierung von Waadt berief ihn alsbald, im Herbste 1906, als ausserordentlichen Professor an die Universität Lausanne und übertrug ihm Vorlesungen über den Eisenbahn-Verwaltungsdienst an der dortigen Ingenieurschule. Im Jahre 1907 ernannte sie ihn zum Direktor derselben. Zugleich wählte ihn der Bundesrat in den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Der Stadt Lausanne hat er namentlich bei Einrichtung und für die Ueberwachung des Betriebes der Strassenbahnen hervorragende Dienste geleistet.

Seinen Kollegen im Ingenieur- und Architekten-Verein gegenüber erwähnt sich Manuel besondere Verdienste durch den am 1. Januar 1907 erfolgten Eintritt in die Redaktion des „Bulletin technique“, nachdem unser Kollege P. Hoffet aus derselben ausgeschieden war. Er erfreute sich ganz besondern Ansehens bei seinen Fachgenossen.

«Entier dans ses idées» — so schliesst ein Freund des Verstorbenen einen Nachruf in der Gazette de Lausanne — «et pénétré des convictions qu'il ne faisait jamais qu'après mûre réflexion, il avait une très haute conception de ce qu'est le devoir dans toutes les circonstances de la vie. D'une conscience scrupuleuse jusqu'à l'excès, il ne se ménageait pas, trop peu même pour sa santé.»

«Bon, loyal, droit, homme de grand coeur et de haute intelligence, tel était Paul Manuel, disparu si prématurément pour son pays et ses amis.»

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der 44. Generalversammlung.

Sonntag, den 27. August 1911 in St. Gallen
(Grossratssaal).

TRAKTANDEN:

1. Protokoll der 43. Generalversammlung vom 5. September 1909 in Locarno.
2. Bericht des Central-Comités über die Tätigkeit des Vereins in den zwei abgelaufenen Vereinsjahren.
3. Statutenrevision.
4. Aufnahme der Sektion Thurgau.
5. Reglement für das Legat Geiser.
6. Anträge der Delegiertenversammlung über:
 - a) Ort und Zeit der nächsten Generalversammlung;
 - b) Wahlen ins Central-Comité;
 - c) Wahl des Präsidenten des Central-Comités;
 - d) Ernennung von Ehrenmitgliedern.
7. Referat über die „Bodensee-Toggenburgbahn und die bauliche Entwicklung St. Gallens“ von Herrn Stadtrat L. Kilchmann, Ingenieur.

llichkeit leicht und ungezwungen weiter. Auch hier toasteten, um einem dringenden Bedürfnis zu entsprechen, Verschiedene. Den meisten Erfolg hatte entschieden Ingenieur Tobler, der als urchiger Appenzeller verschiedene Irrtümer aufdeckte, die beim Bau des Bahnhofs Herisau und der Bodensee-Toggenburgbahn unterlaufen seien. Auch Toblers Busenfreund, der a. Kriminalwachtmester Temperli, war wieder dabei, wie er ja meistens dort zu finden ist, wo nichts Kriminelles zu suchen ist. Denn das letztere hätte er schon aus den fröhlichen Liedern schliessen können, die über die alten Dächer und den See weg in den lauen Abend hinaus erklangen. Schliesslich wurden noch unter der zahlreich vertretenen vielversprechenden Rapperswiler Jugend Kinderspiele veranstaltet, bis die Abschiedsstunde schlug. Auf dem Weg zum Bahnhof wäre der Berichterstatter fast noch den bösen Buben ins Garn gelaufen, die in Gestalt einiger recht animierter Zürcher Architekten und Berner Ingenieure ihn mit Gewalt in den Ratskeller locken wollten. Das Attentat auf seine familienväterlichen Pflichten wurde auf dem Bahnhof nochmals wiederholt und es bedurfte wirklich aller Kraft, sich loszureißen. Es musste aber sein und so kann er nicht erzählen, was und wie lange es die Ritter von der Gemütlichkeit im Rapperswiler Ratskeller noch getrieben haben.

Den St. Galler Kollegen, die nach sauren Wochen strenger Arbeit wieder sich und uns Tage frohen Festes bereitet haben, sei unser aller herzlicher Dank gesagt!