

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 3

**Nachruf:** Roner, Johannes

### **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>**

erstellt. Die Lieferung der Hälfte der Pumpen, sowie der elektrischen Einrichtung ist dem *Tecnomasio Italiano Brown-Boveri* in Mailand übertragen worden.

**Schifffahrt auf dem Oberrhein.** Wie die „Schweizerische Wasserwirtschaft“ mitteilt, hat der „Bayerische Schifffahrts-Konzern Rhenania“ drei neue Schiffe in Betrieb gestellt, die speziell für die *Schifffahrt nach Basel* gebaut und mit ganz neuen Einrichtungen versehen sind; es seien Schiffe der grössten Dimensionen für die Basler Fahrt von 1350 t Grösse. Die „Rhenania“ erwarte demnächst die Ablieferung weiterer sieben Schiffe gleicher Kategorie, ferner von fünf Schiffen in der Grösse von 600 bis 800 t, auch speziell für Basel gebaut, und wird damit die Fahrt nach Basel nächstens aufnehmen.

Es melden sich somit in erfreulicher Weise immer mehr Bewerber für den Schifffahrtsdienst nach Basel, dem sich auch, wie auf Seite 12 berichtet, die Firma Willem van Driel in Rotterdam und sodann der von der badischen Regierung abhängige Fendelkonzern widmen und für den unter den Auspizien des letztern die „Schweiz. Rheinschifffahrt-Gesellschaft A.-G.“ ins Leben treten soll.

**Die Dreihundertjahrfeier der Logarithmentafel<sup>1)</sup>**, bezw. des im Jahre 1614 erfolgten Erscheinens von Lord *Napier's* Werk „*Mirifici Logarithmorum Canonis descriptio*“, die von der Royal Society of Edinburgh in dieser Stadt veranstaltet wird, findet vom 24. bis 27. Juli statt. Anschliessend an diese Feier soll vom 28. bis 31. Juli, unter der Leitung der Edinburgh Mathematical Society, ein „mathematisches Kolloquium“ abgehalten werden. In Verbindung mit diesem werden Professor *M. d'Ocagne*, Paris, Professor *H. W. Richmond*, Cambridge, Professor *E. Cunningham*, Cambridge, und Professor *Dr. E. T. Whittaker*, Edinburgh, einige Vorlesungen halten. Nähere Auskünfte erteilt Mr. *P. Comrie*, Craighouse-Terrace 19, in Edinburgh.

**Murkraftwerk im Schwarzwald.** Auf unsere generellen Mitteilungen in Band LXI, Seite 163, über die Stau- und Druckanlage dieses Werks lassen wir einige kurze Angaben über die Turbinenanlage des ersten Ausbaus folgen. Im Hauptwerk sollen fünf Francis-Turbinen der Firma J. M. Voith in Heidenheim, für je 6200 bis 7000 PS bei 133 bis 145 m Gefälle und 500 Uml/min, zur Aufstellung kommen. Eine Freistrahlturbine von 400 PS bei 730 Uml/min ist als Erregerturbine vorgesehen. Das unterhalb des Hauptwerkes gelegene Niederdruckkraftwerk wird zwei vertikalachsige Zwillings-turbinen von 800 PS Maximalleistung bei 215 Uml/min erhalten. Die Inbetriebsetzung der beiden Kraftwerke ist für das Jahr 1916 in Aussicht genommen.

**Kasino Langenthal.** Wie erinnerlich, hat der verstorbene zürcherische Stadtbaumeister *A. Geiser* seiner Heimatgemeinde Langenthal 100 000 Fr. zur Errichtung eines Kasinos hinterlassen, mit der Bedingung, dass der Bau spätestens im Dezember 1914 in Angriff genommen sein müsse. Weitere Sammlungen zu diesem Zwecke haben den Betrag von 133 000 Fr. ergeben und der Rest der zu rund 310 000 Fr. geschätzten Baukosten soll aus Gemeindemitteln beigesteuert werden. Die Architekten *Keiser & Bracher* in Zug haben einen Entwurf ausgearbeitet mit Theatersaal und Nebenräumen, Uebungssaal, Abwartwohnung usw., der voraussichtlich zur Ausführung gelangen dürfte.

**Der XLII. Kongress französischer Architekten** hat dieses Jahr, veranlasst durch die Allgemeine Lyoner Ausstellung, vom 22. bis zum 26. Juni in Lyon getagt. Aehnliche Fragen, wie sie auch bei uns an der Tagesordnung sind, haben die französischen Kollegen beschäftigt, so die Frage des Honorartarifs, der zehnjährigen Haftung, Streckung der Termine im Falle von Streik u. a. m. Ein kleiner Trost für uns liegt darin, dass auch dort, ungeachtet gründlicher Vorbereitung der Materie, die Beschlussfassungen auf eine künftige Versammlung vertagt werden mussten.

**Zum zürcherischen Kantonsingenieur** hat als Ersatz für den verstorbenen Ingenieur *G. Schmid* der Regierungsrat ernannt Ingenieur *Karl Keller*, der von 1908 bis 1912 als kantonaler Kreis-ingenieur III und von 1912 an als zweiter Adjunkt des Kantons-ingenieurs amtete. Ingenieur *Keller* stammt aus Aarau. Er hat an der Bauingenieur-Abteilung der Eidg. Technischen Hochschule im Sommer 1902 das Diplom erworben, darauf ein Jahr auf einem Zivilingenieurbureau in Prag gearbeitet; nach seiner Rückkehr war er zunächst Assistent an der Eidg. Technischen Hochschule.

<sup>1)</sup> Siehe Band LXII, Seite 348.

**Schifffahrt auf dem Niederrhein.** In der ersten Sitzung des neugewählten *Wasserstrassen-Beirats für den Niederrhein* und seine Nebenflüsse war von besonderer Bedeutung die Frage der Vertiefung des Rheins von St. Goar bis Mannheim. Danach ist die preussische Regierung nach genauer Untersuchung aller in Betracht kommenden Verhältnisse zu dem Ergebnis gekommen, dass ein sicherer, dauernder Erfolg nur durch den Bau einer *Schleuse* am linken Ufer zu erzielen sei.

**Ferrovia Lariana** nennt sich eine schmalspurige *rechtsufrige Comerseebahn*, die Como mit Chiavenna und, durch den Anschluss an die Bergellerbahn, mit dem Engadin verbinden soll. An einer Versammlung von Delegierten der interessierten Gemeinden, die kürzlich in Menaggio stattfand, wurde mitgeteilt, das Baukapital sei bereit und die Zustimmung der Regierung gesichert. Das von den Gemeinden zu leistende Betreffnis solle auf 30 Annuitäten, von der Betriebseröffnung an zahlbar, verteilt werden.

**Chur-Arosa-Bahn.** Der Unterbau der Bahn ist bis zur Station Arosa fertig erstellt. Die Stationsgebäude sind bis auf jenes in Langwies unter Dach und das Legen des Oberbaues geht rasch vorwärts. Es wird angenommen, dass die Bahn bis zum 1. Oktober betriebsfertig sein könne. Sollten die elektrischen Anlagen bis dahin nicht fertig sein, so wird in Aussicht genommen, den Betrieb zunächst mit Dampflokomotiven zu besorgen.

**Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.** Der Stadtrat hat die Gemeinde-Abstimmung über seine Anträge auf den 6. September festgesetzt.

Des Raumes wegen waren wir genötigt, die Wiedergabe des letzten Vorschlages der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins zu verschieben.

**Transitpostgebäude in Zürich und Biel.** Die Kosten für die auf den Bahnhöfen von Zürich und Biel zu erstellenden Transitpostgebäude sind zu 5 Mill. und zu 1¼ Mill. Fr. veranschlagt. Sie sollen als nicht auf dem eigentlichen Bahnareal zu erstellende Bauten durch die Eidg. Postverwaltung errichtet werden.

## Nekrologie.

† **J. Roner.** Am Abend des 10. Juli starb in Zürich Ingenieur *Johannes Roner*, a. Gewerbeschuldirektor, nach längerer Krankheit. Der Verstorbene stammte von Schuls im Unterengadin, wo er am 16. März 1842 geboren wurde. Seine erste Jugend verlebte er in Laibach (Oesterreich), um sich dann an der Zürcher Industrieschule für das Studium an der Eidg. Technischen Hochschule vorzubereiten, die er im Herbst 1859 bezog. Im August 1863 trat er nach Absolvierung der Ingenieur-Abteilung in die Dienste der österreichischen Südbahn in Wien, von der er 1866 als Bauführer zur Württembergischen Staatsbahn überging. Nach weiteren drei Jahren finden wir ihn in gleicher Eigenschaft auf der Strecke Romanshorn-Konstanz der Schweiz. Nordostbahn, woselbst er von 1869 bis 1871 tätig war. Nach Vollendung dieser Arbeiten nahm Roner die Stellung eines Assistenten an der Ingenieurschule der Eidg. Technischen Hochschule an, die er bis 1878 versah, sich zugleich ganz dem Lehrfache widmend, indem er gleichzeitig von 1873 bis 1879 an der bekannten Beustschen Privatschule in Zürich und von 1873 bis 1875 als Lehrer für geometrisches und technisches Zeichnen, sowie für darstellende und praktische Geometrie an der Industrieschule Zürich wirkte. Im Jahre 1875 wurde er Lehrer und seit 1876 Rektor der Zürcher Gewerbeschule, der er von nun an den Hauptteil seiner Arbeit gewidmet hat, nebenbei seit 1884 am Lehrerseminar Zürich den Mathematikunterricht erteilend. Erst vor zwei Jahren sah er sich genötigt, wenn auch ungerne, von der Leitung des seit der Stadtvereinigung rasch an Umfang gewachsenen Organismus des städtischen Gewerbeschulwesens zurückzutreten. Die Frage der Erstellung eines eigenen Gebäudes für die Gewerbeschule, der er sich schon viele Jahre lang gewidmet hatte, beschäftigte ihn aber noch bis in seine letzten Tage. Leider sollte er ihre Lösung nicht mehr erleben.

Wenn Roner auch, seit er sich der Lehrtätigkeit gewidmet hatte, dieser mit grossem Eifer und mit Freude oblag, vergass er dennoch seine frühern Fachgenossen nicht und sobald wichtige Fragen zu verhandeln waren, verfolgte er diese mit unvermindertem Interesse und fand er immer den Weg zu unsern Versammlungen. Die Freunde werden sich der originellen Erscheinung des stillen und freundlichen Kollegen stets gerne und mit Wohlwollen erinnern.