

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 12

Nachruf: Schlatter, Theodor

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: 03.04.2026

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

welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden soll. Ergänzend führt dann der Artikel 30 weiter aus:

„Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, dass die Schifffahrt auf dem Rhein durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen kein Hindernis finde und namentlich der Durchlass der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde.“

Aber abgesehen davon, dass, wenn besondere Vorkehrungen getroffen werden, Wehre in Verbindung mit Schleusenanlagen den neuen Zeitverhältnissen entsprechend als Hindernisse für die Schifffahrt nicht mehr angesehen werden können, gehört die Schweiz nicht zu den Staaten, die diesen Vertrag abgeschlossen haben. Mithin kann die Schweiz daraus auch kein Anrecht für sich ableiten. Diesen Standpunkt hat auch der Staatssekretär im Reichswirtschaftsamt in der Reichstagsitzung am 8. Mai vertreten. Auch sind bisher Eisenbahnbrücken über den Rhein nach Anhörung der internationalen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hergestellt worden, ohne dass die Schweiz Widerspruch oder Bedenken erhoben hat. Die Bedenken der Schweiz sind umso weniger berechtigt, als ein vollständiger Verzicht auf Schleusenanlagen wegen des grossen Gefälls und wegen der Geschiefbeführung überhaupt nicht möglich ist. Es ist aber ein Unterschied, ob eine grosse Anzahl von Wehren und Schleusen — 15 — oder nur die Hälfte oder ein Drittel davon eingebaut werden müssen, weil davon die Verkürzung der Fahrzeit um ein bis zwei Tage abhängt. Der Einbau von Wehren und Schleusen bildet also kein Schifffahrtshindernis, wohl aber innerhalb gewisser Grenzen eine Verlangsamung des Betriebs. Diese Verlangsamung wird von den Staaten, die sich an der Schiffbarmachung des Oberrheins beteiligen, als unvermeidlich in Kauf genommen. Will die Schweiz zu ihren Gunsten die Schleusen auf den Mindestbedarf beschränkt wissen, so muss sie Deutschland für den Ausfall an ausnutzbaren Wasserkraften entschädigen, oder mit andern Worten: Die Schweiz überlässt Baden und Elsass-Lothringen einen Teil der ihr auf der Strecke Neuhausen-Basel zustehenden Wasserkraften.

Der Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein hat neuerdings in seiner Generalversammlung in Basel folgende Leitsätze aufgestellt: Die Regulierung der Fahrtrinne des 127 km langen grossschiffbaren Oberrheinabschnittes Strassburg-Basel sichert bei einem Minimum an Aufwand von Zeit, Technik und Geld das günstigste Ergebnis in Hinsicht auf eine das ganze Jahr hindurch andauernd befahrbare und beinahe allen Fahrzeugen der Rheinflotte offenstehende Grosswasserstrasse von der Nordsee bis zur Schweizergrenze. Während die Regulierung des Oberrheins nach den Art. 28, 29, 30 u. a. m. der revidierten Rheinschifffahrtsakte den Satzungen dieses Staatsvertrages durchaus entspricht, würde die Kanalisierung eine neue Regelung der Rheinschifffahrtsakte erforderlich machen, indem nach Art. 30 die Uferregierungen dafür Sorge zu tragen haben, dass die Schifffahrt auf dem Rhein durch Mühlen, Triebwerke oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernis findet. Die vertragschliessenden Teile hätten sich demzufolge für den Fall, dass die Kanalisierung der südlichen Oberrhein-Etappe von einem oder mehreren Uferstaaten gewünscht würde, gütlich und gemeinsam, da eine Kündigung der Akte nicht vorgesehen ist, über eine Vertragsänderung in dem angeregten Sinne zu verständigen. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass am Rhein zwischen Basel und Schaffhausen noch 455 000 und an der Unteraare zwischen Aarau und Koblenz noch 167 000 PS zur Verfügung stehen und dass auf dem Wege der wasserwirtschaftlichen Kompensation eine gesteigerte Kraftausfuhr möglich ist. Wird aber deutscherseits an der Kanalisierung festgehalten, so ist zu verlangen, dass mit der Kanalisierung die gleiche wie durch die Regulierung garantierte Schifffahrtsmöglichkeit durch den Einbau von Schleppzug-Schleusen in den richtigen Abmessungen angestrebt wird. Alle diese Dinge sollten in einem deutsch-schweizerischen Wasserwirtschaftsvertrag niedergelegt werden.* —

*

Wir denken, es werde (als Ergänzung unserer Mitteilungen auf Seiten 8 und 35) unsere schweizerischen Leser interessieren, die Frage der Regulierung oder Kanalisierung der Oberrheinstricke Kehl-Basel auch einmal durch die deutsche Brille betrachtet zu sehen, wobei, nach obigem, nur das deutsche Interesse massgebend sein solle. Also: Verzicht auf unsere noch unausgebauten Wasserkraften der Strecke Neuhausen-Basel als Gegenleistung für die von

Gelpke geforderte blosse Regulierung zugunsten der „freien“ Schifffahrt Strassburg-Basel. Diese Pfeife dürfte damit doch etwas teuer bezahlt werden.

Wir glauben nicht, dass durch extreme Forderungen von beiden Seiten der Sache der Rheinschifffahrt gedient werde, wir halten es vielmehr mit den beiden Holländern, die jüngst in Basel dem gegenseitigen Entgegenkommen das Wort redeten (Seite 36). Dies scheint nun allerdings, nach obigem, auch deutscherseits nicht ausgeschlossen. Immerhin wird noch zu untersuchen sein, ob der uns angebotene Verzicht auf eine Anzahl von Stauwehren seinen Grund nicht eher im eigenen Interesse eines ökonomischen Ausbaues der „ausnutzbaren“ Wasserkraften habe, also der Schweiz gegenüber gar keine zu kompensierende Gefälligkeit darstelle. Jedenfalls wird man beidseitig gut tun, die Dinge ohne alles rhetorische Pathos, in ruhiger Sachlichkeit zu behandeln. Dazu gehört vor allem einmal die Abklärung der Frage, ob und in welchem Umfang die „freie“ Schifffahrt bis Basel auch im gesamt-schweizerischen Interesse liege, und, wenn ja, welche Opfer sie wert ist. Eine grosse, aber dankbare Arbeit für unsere hierzu berufene, neuorganisierte Abteilung für Wasserwirtschaft.

Nekrologie.

† Th. Schlatter. Am Nachmittag des 12. September verschied ganz plötzlich an einem Herzschlag, nachdem er von einem Grippeanfall sich ziemlich erholt zu haben schien, eines der wenigen ausserberuflichen Ehrenmitglieder des S. I. A., der Kaufmann Theodor Schlatter in St. Gallen. Geboren am 27. August 1847, hatte er in seiner Vaterstadt das Gymnasium absolviert, sich schon damals aufs eifrigste für die Naturwissenschaften, besonders Botanik und Chemie, interessierend. Nach einer praktischen Lehrzeit in einer st. gallischen Apotheke besuchte er die Universitäten Tübingen und Bern zur wissenschaftlichen Ausbildung als Apotheker, und arbeitete in Bern und Neuenburg als Provisor. Im Jahre 1872 kehrte er in die Heimat zurück, um seinen, im Kolonial- und Farbwarengeschäfte Johannes Schlatter beteiligten alten Vater zu entlasten. Es war ein schwerer Verzicht für ihn, den Reichbegabten, wissenschaftlich so hoch Interessierten, einer Laufbahn zu entsagen, die ihm die schönsten Erfolge versprach. Seiner Wissenschaft blieb er aber treu. Aus seinen botanischen Studien heraus entstand zuerst, gemeinsam mit seinem früheren Lehrer Dr. Bernhard Wartmann, eine „Flora des Kantons St. Gallen“. Später wandte er sich auch pflanzen-geographischen und historischen Studien zu, woraus u. a. eine Geschichte der Einführung und Verbreitung unserer Kulturpflanzen entstand. Eines seiner Spezialgebiete war das Moor und seine Flora; noch als Siebzjähriger watete er draussen im Rheintal knietief durch den Sumpf, einer interessanten Stelle nach. Er galt in vielen botanischen Fragen als Autorität, an die sich auch Gelehrte von Beruf und Ruf häufig wandten. Vor einigen Jahren leistete er an die erste st. gallische Heimatkunde einen der besten Beiträge über die Pflanzenwelt der Gegend.

Sofort nach seinem Sesshaftwerden wandte sich Schlatter auch intensiv allerlei öffentlichen Fragen, besonders hygienischer Natur, zu. In einer grössten Bestürzung erregenden Broschüre wies er den traurigen Zustand der st. gallischen Trinkwasserversorgung nach. Infolgedessen in den Gemeinderat gewählt, nahm er energisch die Neubeschaffung von gutem, reichlichem Wasser an die Hand. Zusammen mit Ingenieur Dardier schuf er zuerst die Gädmenwasserleitung, dann mit Ing. P. Miescher die grössere, mühsamere Hochdruckanlage von Hundwil her. Diese kleinen Nothelfer genügten ihm nicht; er und seine Mitarbeiter, nach Mieschers Berufung nach Basel Ing. Kilchmann, wendeten ihre Augen in die Appenzelleralpen, bis schliesslich die Versorgung aus dem Bodensee in den Vordergrund trat und durchgeführt wurde. Daneben kam schon die grosse Frage der Einführung einer allgemeinen Kanalisation. Auch an dieser beteiligte Th. Schlatter sich noch kräftig. Er trat aber vor ihrer eigentlichen Inangriffnahme aus dem städtischen Gemeinderat aus Familienrücksichten zurück.

Dafür wurde er in den kantonalen Erziehungsrat gewählt. Hier nahm er sich vor allem der Kantonsschule und ihrer technischen und merkantilen Abteilungen an, bis er mit zunehmendem Alter auch diese Betätigung aufgab. Von da an diente er der Öffentlichkeit auch in städtischen und kantonalen kirchlichen Aemtern, und als überaus geschätztes, tätiges Mitglied verschiedener

gemeinnütziger Anstalten und Vereine. Wo diese zu bauen hatten, da musste er überall den Bauherrn machen. Verschiedene grössere Anstaltsbauten entstanden unter seiner tatkräftigen, einsichtigen Leitung. Es war keine leichte Aufgabe, mit und unter ihm zu bauen. Sein klarer Blick sah die kleinsten Mängel einer Vorlage und er deckte sie rücksichtslos auf. Wenn er aber sah, dass die Sache wohldurchdacht war, so war er auch einer von der seinigen abweichenden Meinung zugänglich, und, wenn man einmal seine Zusage hatte, dann galt sie auch felsenfest.

Der Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein ehrte ihn bei Anlass der Hauptversammlung in St. Gallen im Jahre 1889 durch die Ernennung zum Ehrenmitglied, in Würdigung seiner Verdienste um das grosse Werk der st. gallischen Wasserversorgung. Gesellig oder politisch trat Schlatter nicht hervor; er hatte Hunderte, die in Verehrung und Hochachtung zu ihm aufschauten. Jeder wusste, dass er bei ihm Rat und tatkräftige Hilfe fand, auch in den schwersten Nöten, aber trotzdem, oder vielleicht gerade deswegen, stand er einsam. In unscheinbarem Aeussern und einfachster Umgebung ein ganz Grosser im Geiste. -tt-

Miscellanea.

Simplon-Tunnel II. Monats-Ausweis August 1918.

	Tunnellänge 19 825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:				
Monatsleistung	m	—	—	—
Stand am 31. August	m	8540	8781	17321
Vollausbruch:				
Monatsleistung	m	—	—	—
Stand am 31. August	m	8527	8781	17308
Widerlager:				
Monatsleistung	m	—	—	—
Stand am 31. August	m	8525	8781	17306
Gewölbe:				
Monatsleistung	m	—	—	—
Stand am 31. August	m	8524	8781	17305
Tunnel vollendet am 31. August	m	8524	8781	17305
In % der Tunnellänge	%	43,0	44,3	87,3
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel		27	71	98
Im Freien		2	95	97
Im Ganzen		29	166	195

Auf der *Nordseite* wurden an 26, auf der *Südseite* an 15 Tagen noch Beschotterungs- und Aufräumungsarbeiten, sowie das Demonstrieren der Rohrleitungen vorgenommen.

Da die Bauarbeiten eingestellt sind, werden bis zu deren Wiederaufnahme keine monatlichen Bulletins mehr erscheinen.

Der heutige Stand der Arbeiten ist folgender: Auf der *Nordseite* sind die Ausweitung und die Mauerung vollendet; auf der *Südseite* fehlen sie noch auf 1863 m Länge (von Km. 8,187 bis Km. 10,050 vom Südportal gemessen). Mit der Wiederaufnahme der Arbeiten werden ausser der Ausweitung und Mauerung auf diese 1863 m Länge noch nachstehende Arbeiten auszuführen sein: Die Beschotterung und das Legen des Oberbaues, die Montierung der Fahrleitung für den elektrischen Betrieb, das Legen der Schwach- und Starkstromkabel, die Einrichtung der Signale, der Beleuchtung und der Telephone.

Die **Kautschukgewinnung der Welt** belief sich im Jahre 1917 auf rund 260 000 t gegenüber 200 000 t im Vorjahre. Davon entfallen 210 000 t auf die Gewinnung von Plantagen-Kautschuk¹⁾, die sich seit 1913 (48 000 t) somit mehr als vervierfacht hat. In Niederländisch-Indien betrug sie 42 000 t gegenüber 10 500 t im Vorjahr. Die Menge gewonnenen Wildkautschuks brasilianischer und anderer Herkunft ist mit rund 50 000 t ungefähr auf gleicher Höhe wie in den Vorjahren geblieben. Die Hauptverbraucher an Kautschuk waren 1917 die Vereinigten Staaten von Amerika mit 175 000 t (1913: 48 000 t), Grossbritannien mit 26 000 t (1913: 19 000 t), Frankreich mit 17 000 t (1913: 6500 t).

Neuer Hafen bei Trollhättan. Mit Rücksicht auf die infolge der Ausnutzung der Wasserkräfte der Trollhättanfalle entstandenen neuen Industrie-Siedelungen hat die schwedische Wasserfälle-Verwaltung den Bau eines neuzeitlichen Hafens in Trollhättan beschlossen. Das vorgesehene Hafenbecken soll nach den „Mitteilungen des Archivs für Schiffbau und Schifffahrt“ 675 m nutzbare Uferlänge erhalten und wird Schiffe mit 8,5 m Tiefgang aufnehmen können.

¹⁾ Vergl. die Notiz: „Wildkautschuk und Plantagenkautschuk“ in Band LXVI, Seite 152 (25. September 1915).

Konkurrenzen.

Ueberbauung des Obmannamt-Areals in Zürich (Seite 84 und 92). Die kantonale Baudirektion macht uns, zuhanden der interessierten Fachkreise, die erfreuliche Mitteilung, dass die Beratung der bezüglichen Eingaben (S. 92) das Preisgericht zu einigen Aenderungen des Programms veranlasst habe, die den beiden Vereinen vorerst noch zur Aeusserrung vorgelegt werden sollen. Dadurch werde eine kleine Hinausschiebung des Termins für die Einreichung der Pläne bedingt.

Schulhausbauten und öffentliche Anlage auf dem Milchbuck in Zürich (Seite 37). Der Vorstand des Bauwesens I ersucht uns mitzuteilen, dass dem von der B. S. A.-Ortsgruppe Zürich gestellten Gesuch um Erstreckung der Einlieferungsfrist mit Rücksicht auf die grosse Dringlichkeit der Bauausführung und unter Hinweis auf die bezügliche Programmbestimmung *nicht* entsprochen werden könne. Es bleibt also beim Einlieferungstermin: 31. Oktober 1918.

Alkoholfreie Gemeindestuben und Gemeindehäuser. (Seite 9). Als Verfasser des als „anerkanntswerte Leistung“ bezeichneten Entwurfs „Am Bächli“, Typus B, wünscht noch genannt zu werden *Ed. Lenhard*, Bauzeichner in Schaffhausen.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch *Rascher & Cie.*, Rathausquai 20, Zürich.

Etude pratique sur la Construction des Routes de Montagne et la Correction des Torrents dans les Régions élevées. Par *Henri de Preux*, ingénieur. Texte reproduit en facsimile, avec environ 800 vignettes dans le texte et de nombreux tableaux et barèmes. Paris et Neuchâtel 1918. Attinger Frères, éditeurs. Prix br. 10 Frs.

Das Schweizerische Handels-Register. Von Dr. *J. Bick*, Handelsregisterführer des Kantons St. Gallen. Darstellung der Rechtsverhältnisse des Handelsregisters und Anleitung zu Anmeldungen für Einzelpersonen und Gesellschaften. 257 Seiten, kl. 8° Format. Zürich 1918. Verlag: Art. Institut Orell Füssli. Preis geb. 5 Fr.

Redaktion: **A. JEGHER, CARL JEGHER.**
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Sekretariates.

Durch Besprechung mit der ausschreibenden Behörde und mit den beteiligten Architekten konnte die Angelegenheit eines *beschränkten Wettbewerbs für den Bau städt. Wohnhäuser in Schaffhausen* in allseitig befriedigender Weise geregelt werden.

Zürich, 17. September 1918.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Ingénieur suisse *cherche* pour la France (Isère), Suisse romand comme *conducteur de travaux* pour grande usine textile. (2142)

On cherche pour la France plusieurs jeunes *ingénieurs acquisiteurs*, de préférence Suisses romands parlant aussi l'anglais, dans une entreprise d'industrie minière. (2144)

On cherche pour la France jeune *ingénieur*, très bon dessinateur, versé dans les questions du froid. (2145)

Gesucht nach Stockholm gewandter selbständiger *Ingenieur*, Konstrukteur für Dampfakkumulatoren und zugehörige Anlagen. Erfahrungen im Bau von Dampfgefässen, Kesseln, Dampfmaschinen und Dampfturbinen notwendig. (2146)

Gesucht auf Mitte Oktober *Bau-Ingenieur*, der für einige Zeit an deutschschweizerischem Technikum stellvertretungsweise Unterricht erteilen würde im Vermessungswesen, Strassen- und Eisenbahnbau, Wasserbau und Fachzeichnen. (2147)

Gesucht für ein grösseres industrielles, schweizerisches Unternehmen der elektrochemischen und elektrothermischen Branche *zwei Betriebsleiter* (Schweizer). Der eine soll wenn möglich Betriebserfahrung besitzen in der Elektrolyse, der zweite in der Leitung von grossen modernen Anlagen mit elektrischen Oefen. (2148)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.