**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 47/48 (1906)
**Heft:** 2

**Nachruf:** Hittmann, Joseph

**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:** 12.07.2025

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

Richtstollenlänge ist dadurch auf 2284,0 *m*, bezw. 3013,9 *m*, zusammen auf 5297,9 *m* oder auf 61,5 % der Gesamtlänge des Tunnels gebracht worden. Mit dem Firststollen war man Ende Dezember südseits bei 2027 *m*, nordseits bei 1110 *m*, zusammen bei 3137 *m* Länge und mit dem Vollausbruch bei 1901 *m*, bezw. 1060 *m* oder zusammen bei 2961 *m* Länge angelangt.[1]) Das Mauerwerk war in den Widerlagern auf der Südseite auf 1865 *m*[1]), auf der Nordseite auf 1034 m, für die Gewölbe auf 1841 *m*, bezw. 1014 *m* fertig erstellt; ferner waren im ganzen 72 *m* Sohlengewölbe beim Südportal eingebaut. Die Arbeiterzahl betrug im Dezember auf allen Baustellen zusammen im Tag durchschnittlich 900 gegenüber 930 im November. Das dem Tunnel entfliessende, bezw. aus demselben ausgepumpte Wasser wurde auf der Südseite zu 24 Sek.-*l*, auf der Nordseite zu 1,8 Sek.-*l* gemessen, die Temperatur des Felsens vor Ort beidseits zu 18 ° C. Auf der Südseite durchbrach der Richtstollen häufig wechselnde Schichten von harten und weichen Mergeln und Kalksandstein, auf der Nordseite 70 *m* Sandstein und 18 *m* Mergel. Auf 2277 *m* vom Südportal aus wurde eine Quelle von 4 Sek.-*l* angeschlagen; auf der Nordseite ist das Gestein vor Ort trocken.

**Oesterreichische Alpenbahnen.** Für die im nächsten Jahre in Betrieb kommenden Linien der österreichischen Alpenbahnen wurden bei verschiedenen österreichischen Maschinenfabriken 36 Lokomotiven, 29 Tender und 37 feste Schneepflüge für einen Gesamtbetrag von 3 240 000 Fr. bestellt. Unter andern sind dabei sieben Stück vierzylindrige Verbund-Schnellzuglokomotiven mit drei gekuppelten Achsen der Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft Floridsdorf, die an Grösse der Kesselheizfläche und der Rostfläche zu den stärksten Schnellzuglokomotiven des europäischen Festlandes gehören. Die Maschinenfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft wird acht Güterzuglokomotiven mit vier gekuppelten Achsen, zwei zweizylindrige Verbundlokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen und eine zweizylindrige Verbund-Tenderlokomotive mit vier gekuppelten Achsen liefern. Bei den fünf gekuppelten Achsen ist eine seitliche Verschiebbarkeit der ersten, dritten und fünften Achse zum sichern Befahren scharfer Krümmungen vorgesehen.

**Ein deutsches Wasserbuch.** Um sichere Grundlagen für Entscheidungen über die Zulässigkeit der Einleitung von Abwässern in die Wasserläufe zu gewinnen, hat die Potsdamer Handelskammer die Schaffung eines Wasserbuches beantragt. Eine vom Deutschen Handelstag eingesetzte Sonderkommission für Reinhaltung der Gewässer hielt am 9. November eine Sitzung ab, an der auch vertreten waren das Kaiserl. Gesundheitsamt, die Kgl. preussische Versuchs- und Prüfungsanstalt für Wasserversorgung und Abwässerbeseitigung, der deutsche Landwirtschaftsrat, etwa 30 Handelskammern und Vereine der chemischen, der Zucker-, der Papier-, der Zellstoff- und der Leder-Industrie, sowie der wasserwirtschaftliche Verband der westdeutschen Industrie. In das Wasserbuch sollen die Ergebnisse von Untersuchungen eingetragen werden, die man an den Hauptwasserläufen über Mittel- und Niedrigwasserführung, über die Stromgeschwindigkeit, die Härte des Wassers und über seinen natürlichen Kohlensäuregehalt durchführen will.

**Die Lehrer Raffaels.** In einem Vortrage, den *Salomon Reinach* vor kurzem in der Ecole pratique de l'enseignement mutuel des arts über die Lehrer Raffaels hielt, wies er nach, dass die gewöhnliche Annahme, Raffael habe den ersten Unterricht von seinem Vater, dem Maler und Dichter Giovanni Santi und dann in Perugia von Pietro Perugino erhalten, nicht den Tatsachen entspreche. Als die Eltern Raffaels starben, war der Knabe kaum zehn Jahre alt und Perugino befand sich zu dieser Zeit nicht in Perugia, sondern in Florenz. Auch ein Vergleich der Jugendwerke Raffaels, des «Traumes des Ritters» und des «kleinen St. Michael», die er im Alter von 17 bis 18 Jahren schuf, zeigen keine Verwandtschaft mit Pietro Peruginos Werken. Dagegen zeigen sie vielfach Einflüsse von Timoteo Vitri und dessen Lehrer Francia und gehören somit nicht zur umbrischen Schule, sondern zu der von Bologna.

**Neue Aarebrücken bei Bern.** Ein Initiativkomitee bemüht sich um die Verwirklichung des Baues einer Hochbrücke im Nordwesten von Bern zur Verbindung der dort gelegenen Ortschaften Bremgarten, Kirchlindach, Uettligen, Wohlen und Meikirch mit der Stadt. Neben dem Projekt für eine Felsenaubrücke mit einem Kostenvoranschlag von rund 580 000 Fr. und dem einer Brücke zwischen der Neubrücke und der Hinterkappelenbrücke mit einer Million Franken Voranschlag soll nunmehr in erster Linie das Projekt einer Brücke vom Brückenboden aus im Bremgartenwald nach dem andern Ufer untersucht werden. Es zeichnet sich durch seine zentrale Lage zu den zu bedienenden Gemeinden aus und ist auf 458 000 Fr., mit der neu zu erstellenden Zufahrtstrasse von Uettligen auf 513 000 Fr. veranschlagt.

[1]) Auf der Südseite sind 1387 *m* Vollausbruch und 1453 *m* Widerlager nur von 0,9 *m* über Sohle aufwärts erstellt.

**Eidg. Kunstkommission.** An Stelle der Ende des Jahres 1905 aus der eidg. Kunstkommission ausgeschiedenen Herren Maler Charles Giron in Vevey, Filippo Franzoni in Locarno und Albert Welti in München wurden der Maler *A. Barzaghi-Cattaneo* in Lugano, Bildhauer *James Vibert* in Genf und Maler *K. Th. Meyer-Basel* in München gewählt. Die übrigen Mitglieder der Kommission sind: Professor Dr. Gustav Gull in Zürich als Präsident, Maler Hans Beat Wieland in München, Maler Luigi Rossi in Mailand, Bildhauer August Heer aus Basel in München, Ingenieur Roman Abt in Luzern, Maler Charles Vuillermet in Lausanne, Dr. Theodor Reinhart in Winterthur und Maler Alfred Reyfous in Genf.

**Hamburger Wasserversorgung.** Am 1. November v. J. ist ein neues Werk in Betrieb genommen worden, das ungefähr $^2/_5$ des jetzigen täglichen Wasserbedarf der Stadt Hamburg von 126 000 $m^3$ zu liefern vermag. Es liefert Grundwasser aus Tiefbrunnen am Abhange der Geest zwischen Hamburg und Bergedorf. Die bisherige Versorgung mit filtriertem Elbewasser soll nach und nach ganz durch die Grundwasserversorgung ersetzt werden.

**Verwertung schwedischer Wasserkräfte in Dänemark.** Ein Konsortium in Dänemark beschäftigt sich mit dem Plane, an den beiden Wasserfällen Majefos und Katefos des schwedischen Flusses Laga Wasserwerke zu errrichten zur Erzeugung von elektrischer Energie. Diese soll durch Kabel nach der Küstenstadt Helsingborg im Süden von Schweden und von da mittels unterseeischem Kabel durch den Oeresund nach Dänemark geleitet werden.

**Eine Hochbrücke über das Martinstobel.** Das Baudepartement des Kantons St. Gallen hat den interessierten Gemeinden die Anhandnahme der Vorarbeiten für eine Hochbrücke über das Martinstobel zugesagt. Der Voranschlag wird rund 500 000 Fr. betragen.

**Das Etzelwerk.** Die Verhandlungen der Zürcher Regierung mit dem Regierungsrat des Kantons Schwyz über das Etzelwerk [1]) haben nach Berichten in der Tagespresse zu keinem Ergebnis geführt.

## Preisausschreiben.

**In dem Preisausschreiben zur Erlangung von künstlerischen Inseraten**[2]), das vom Verlage des «Profanbau» (J. J. Arnd) in Leipzig zum 15. Dezember v. J. ausgeschrieben worden war, sind drei gleiche Preise von je 100 Mark verteilt worden und zwar an die Entwürfe mit den Motti:

«*Γ*», Verfasser: Kunstmaler *Otto Feldmann* in München,

«Reversseite», Verfasser: Maler *Oskar Höpner* in Berlin,

«Car», Verfasser: *Karl Kunst* in München.

Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe mit den Motti: «Kunst», «Pere grin», «Im Trocknen», «Schwarz-Weiss» IV. «Wer wagt — gewinnt», «Obadius», «Lichthof», «Tiburtius», «Warm — kalt», «Boda», «B», «E».

## Nekrologie.

† **Joseph Hittmann.** Am 29. Dezember v. J. verstarb in Klagenfurt Ingenieur Joseph Hittmann, der infolge seiner langjährigen, erfolgreichen Tätigkeit auch in der Schweiz wohl bekannt und hochgeschätzt war.

Geboren in Wien im Jahre 1850 durchlief Hittmann die Schulen seiner Vaterstadt und absolvierte die technische Hochschule daselbst mit Auszeichnung. Nach Vollendung seiner Studien finden wir ihn zuerst am Bau der Linie St. Peter-Fiume beschäftigt. Im Jahre 1872 kam er zur schweiz. Nordostbahn, wo er als Bauführer der grossen Wettingerbrücken tätig war. Von 1875 bis 1882 bekleidete er die Stelle eines Vorstandes der technischen Abteilung der Emmentalbahn und besorgte als solcher die Abrechnung über die Strecke Burgdorf-Solothurn, sowie die Projektierung und Bauleitung der Linie Burgdorf-Langnau. Nach Vollendung dieser Bauten wandte sich Hittmann 1882 wieder nach Oesterreich, wo er als Sektionsingenieur bei der Generalunternehmung für die Galizische Transversalbahn tätig war. Die dortigen Verhältnisse scheinen ihm aber wenig zugesagt zu haben, denn schon im Jahre 1883 kehrte er nach der Schweiz zurück, um die Stelle eines Oberingenieurs der bernischen Gesellschaft für Spezialbahnen, Pümpin und Herzog, anzutreten.

Als solcher hat er während vieler Jahre eine umfassende, erfolgreiche Tätigkeit entwickelt. Die Projekte für die Drahtseilbahnen nach Magglingen und auf den Beatenberg, für die Schmalspurbahnen Tavannes-Tramelan, Frauenfeld-Wil, Basel-Therwil-Flühen, für die Berneroberland-Bahnen, die Zahnradbahn nach der Schynigen Platte und diejenige über die Wengernalp, sowie für die Thunerseebahn und die Regionalbahnen Bière-Morges und Apples-l'Isle waren sein Werk.

[1]) Bd. XXXIII, S. 138, XLII S. 128, XLIII S. 61, XLIV S. 159.

[2]) Bd. XLVI, S. 249.

Nach Auflösung der genannten Firma im Jahre 1896 beschäftigte sich Hittmann mit einer grossen Zahl technischer Expertisen. Die bernische Regierung übertrug ihm zusammen mit Herrn Ingenieur Greulich die Aufstellung des Vorprojektes für die Lötschbergbahn, sowie die Untersuchung über die Variante über den Wildstrubel. Sein ebenso klarer, wie umfassender Bericht bildete die Grundlage für das weitere Vorgehen. Im Jahre 1903 beteiligte sich Hittmann an einem Konsortium, das sich zum Zwecke der Uebernahme von Bauten an den neuen Linien der österreichischen Staatsbahnen in Krain und Kärnten gebildet hatte. Die Leitung dieser Arbeiten führte ihn nach Klagenfurt als Gesellschafter der Bauunternehmung Madile & Comp. Leider sollte es ihm nicht mehr vergönnt sein, diese Bauten zur Vollendung zu bringen. Schon im Laufe des Winters 1904/05 erkrankte Hittmann an einer Brustfellentzündung. Im Frühjahr kehrte er zu seiner Pflege nach der Schweiz zurück. Hier musste er sich wiederholt Operationen unterwerfen, die aber leider seine Gesundheit nicht wieder herstellen konnten. Trotz dem Abraten seiner Freunde kehrte er im Herbst 1905 auf seinen Posten zurück. Die Krankheit verschlimmerte zich zusehends und Ende Dezember erlöste ihn der Tod von seinen Leiden.

Mit Hittmann ist ein Mann von aussergewöhnlicher Begabung dahingegangen. Bescheiden im Auftreten war er karg an Worten, hiess er doch bei seinen Freunden allgemein der grosse Schweiger. Von goldlauterem Charakter und tiefem Gemüt, so kannten ihn alle, denen es vergönnt war, ihm näher zu treten. Sie alle werden sein Andenken in Ehren halten. *H. H.*

† **Dr. K. Reinhardt.** Einer unserer jüngsten Kollegen, Dr. Karl Reinhardt, dipl. Chemiker, ist in der Nacht vom 4. auf den 5. Januar einem Unfalle erlegen. Er starb in Hamburg an den Folgen einer Kohlenoxydgas-Vergiftung, im Alter von erst 26 Jahren. K. Reinhardt stammte aus Basel und war am 25. September 1879 geboren. Seine Schulbildung erhielt er teils im Kanton Neuenburg, teils in seiner Vaterstadt, aus deren Oberrealschule er im Herbste 1898 in das eidg. Polytechnikum eintrat. An der chemischen Abteilung unserer eidg. Hochschule erwarb er sich im März 1902 das Diplom eines Chemikers. Im Jahre 1902/03 setzte er seine Studien fort und doktorierte an der Zürcher Hochschule, um dann im Sommer 1903 und während des Studienjahres 1903/04 als Privatassistent bei Professor Dr. G. Lunge zu arbeiten. Von hier aus trat er seine erste praktische Stelle in der chemischen Fabrik von Fritsche & Cie. in Billwärder bei Hamburg an, in der seine Leistungen bald gebührende Anerkennung fanden, sodass er hoffnungsfroh der Zukunft entgegensehen konnte, als ihn das unerbittliche Geschick ereilte! Nicht nur seine Angehörigen und Altersgenossen, denen er durch sein herzliches, offenes Wesen besonders nahe gestanden ist, sind durch sein plötzliches Hinscheiden auf das schmerzlichste betroffen — auch seine Hochschullehrer, sowie die Fachgenossen, zu denen ihn seine so kurze Laufbahn in Beziehung gebracht hat, betrauern in ihm einen Schüler und Kollegen, dessen grosse Arbeitslust und Befähigung bei dem ernsten nnd strebsamen Charakter des Heimgegangenen zu den schönsten Erwartungen berechtigten.

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

## Vereinsnachrichten.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Unter dem Vorsitz des Herrn Architekten *Baumgart* versammelten sich Freitag den 5. Januar 25 Mitglieder zur Abhaltung der V. Sitzung in diesem Wintersemester. Zu Ehren des in Klagenfurt verstorbenen Herrn Ing. *Joseph Hittmann*, der seit 20 Jahren Mitglied der Berner Sektion war, erhob sich die Versammlung von den Sitzen. In den Verein wurden neu aufgenommen die Herren *Oskar Kästli*, Baumeister in Münchenbuchsee, *Hans Schenk*, Ingenieur und *A. Rundzieher*, Ingenieur. Herr *A. Beyeler*, Ingenieur der Bern-Schwarzenburgbahn hielt an Hand der von ihm ausgearbeiteten Pläne einen interessanten Vortrag über die im Bau befindliche Normalbahn, die in einer 18 *km* langen Strecke die Bundesstadt mit dem stattlichen Dorf Schwarzenburg verbindet. Da Schwarzenburg mit 800 *m* über Meer mehr als 250 *m* über Bern liegt und die zwischen den beiden Orten liegende Gegend reich an Hügeln und tiefen Einschnitten ist, bietet sie dem Ingenieur Gelegenheit zu interessanten Lösungen. Die Bahn hat eine Maximalsteigung von 35 ‰, einen Minimalradius von 180 *m*, eine Brücke von 45 *m* Spannweite über den Scheerlibach, der von der Firma *Probst, Chapuis & Wolf* ausgeführt wird (etwa 100 *t* Eisengewicht) und eine grosse Brücke über das Schwarzwasser mit drei Oeffnungen, einer mittlern von 76 *m* Spannweite und zwei seitlichen von je 48 *m*, deren Bogen auf zwei eisernen Pfeilern ruhen. Diese letztere Brücke hat etwa 600 *t* Eisengewicht und wird zum Preise von 300 000 Fr. von *Th. Bell & Cie.* in Kriens erstellt. Die Kosten dieser Normalbahn belaufen sich auf 2 500 000 Fr., während die anfangs projektierte Schmalspurbahn bei den gleichen Einheitspreisen auf 1 800 000 Fr. veranschlagt war. In der sehr lebhaften Diskussion wurde in ungeschminkter Weise der Tadel darüber ausgesprochen, dass die Bahn als Normalbahn gebaut werde, obschon die verschiedenen in Frage kommenden Verhältnisse eine Normalbahn in keiner Weise rechtfertigen. Der Bahn wurde eine sehr schlechte finanzielle Zukunft prophezeit. Sie wurde geradezu als Defizitbahn bezeichnet, die im Verein mit andern sogenannten «Dekretsbahnen» dem Kanton Bern und dessen Steuerzahlern noch recht unangenehme Stunden bereiten werde. *W.*

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

**Stellenvermittlung.**

*Gesucht* ein *Maschineningenieur* nach Sumatra mit Beteiligung von 60 000 bis 100 000 Fr.; Aussicht in leitende Stellung vorzurücken. (1409)

*On cherche* pour la Suisse française un *ingénieur-électricien* ayant quelques années de pratique dans des maisons de construction de machines et appareils électriques. (1413)

*On cherche* pour la France un jeune *ingénieur* connaissant très bien le français et l'allemand, et bien au courant de la graphostatique. (1418)

*Gesucht* ein jüngerer *Ingenieur* für eine im Bau befindliche Flusskorrektion. (1419)

**Auskunft erteilt:** *Das Bureau der G. e. P.*, Rämistrasse 28, Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

| Termin | Auskunftstelle | Ort | Gegenstand |
|---|---|---|---|
| 15. Januar | Direkt. d. städt. Elektrizitätsw. | Bern, Schanzenstr. 7 | Grabarbeiten für die 1906 auszuführenden Kabelverlegungen der städt. Elektrizitätswerke. |
| 16. » | A. Schenker, Architekt | Aarau | Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten sowie die Ausführung der Parkett-Riemenböden zum Schulhausbau Ober-Erlinsbach (Kt. Solothurn). |
| 16. » | A. Schenker, Architekt | Aarau | Schreiner-, Schlosser- und Malerarbeiten sowie die Ausführung der Parkett- und Riemenböden zum Schulhausbau Fulenbach (Kt. Solothurn). |
| 16. » | A. Schenker, Architekt | Aarau | Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten sowie die Ausführung der Parkett- (150,09 $m^2$) und der Riemenböden und des Blitzableiters zum Umbau Nussbaumer in Schönenwerd (Kt. Solothurn). |
| 16. » | A. Schenker, Architekt | Aarau | Schreiner-, Glaser- und Schlosserarbeiten zu einem Neubau in Däniken (Solothurn). |
| 16. » | J. Wipf, Architekt | Thun | Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für einen Neubau beim Lauitor. |
| 17. » | Tiefbauamt der Stadt | Zürich, Stadthaus | Lieferung von 710 Stück eichene Querschwellen (2,4 *m* lang) und 58 Stück eichene Weichenhölzern verschiedener Länge (6,797 $m^3$) zum Ausbau des Schlachthofgeleises. |
| 20. » | Bureau der Bauleitung | Solothurn, Rathaus | Lieferung der Hausteine in Solothurner Kalkstein zur Vergrösserung der Kantonalbank. |
| 20. » | Bureau derLichtwerke und Wasserversorgung | Chur | Erd- und Felsausbruch, Maurer- und Betonarbeiten sowie Eisenkonstruktionen für das Bauloos II des Elektrizitätswerkes Chur. |
| 20. » | Schweiz. Militärdepartement | Bern | Lieferung von etwa 60 *t* eiserne T-Träger. |
| 22. » | M. Keller-Merz | Baden (Aargau) | Sämtliche Arbeiten und Lieferungen für die Wasserversorgung Brittnau. |
| 24. » | Bureau der Bauleitung | Zürich, Herdernstr. 56 | Lieferung und Montierung der flusseisernen I-Träger des Kühlhauses und der Schlachthallen. |
| 27. » | A. Hardegger, Architekt | St. Gallen | Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten sowie die Blitzableitung zu der St. Othmarkirche im Westquartier in St. Gallen. |
| 31. » | Kantonsrat Dünki, z. Adler | Rorbas (Zürich) | Erstellung einer Festhütte (1400 Sitzplätze nebst Sängerpodium und Küche). |
| 1. Febr. | Gemeinderatskanzlei | Buttisholz (Luzern) | Bau der projektierten öffentlichen Güterstrasse Hetzligen-Mooshüsli bei Buttisholz nebst Erstellung einer eisernen Brücke über die Roth. |
| 1. » | Bureau der Anstalt | Frienisberg (Bern) | Sämtliche Bauarbeiten für den Neubau eines Krankenhauses der Bezirksarmenanstalt. |