

Gärtner, Ernst

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **33/34 (1899)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Jahre allerdings trotz allen Anstrengungen nicht eingebracht werden, weil die Bearbeitung, Lieferung und Versetzung so bedeutender Materialmengen eine nicht ohne Nachteil abkürzbare längere Ausführungszeit beanspruchen. Infolgedessen muss der ursprünglich festgesetzte Vollendungstermin voraussichtlich bis Ende 1901 verschoben werden.

Kunstgebäude in Zürich. In seiner Sitzung vom 11. d. M. hat der Grosse Stadtrat den Vertrag mit der Zürcher Kunstgesellschaft genehmigt, demzufolge der nördliche Teil der Stadthausanlagen als Bauplatz für ein Kunstgebäude zur Verfügung gestellt und ein städtischer Beitrag von 200000 Fr. gewährt wird. Dieser Beschluss ist dem obligatorischen Referendum unterstellt worden. Bekanntlich wird von der Kunstgesellschaft die Ausführung des Baus nach Plänen des Herrn Prof. Bluntschli beabsichtigt, dessen früherer Entwurf für ein Kunstgebäude im Zusammenhang mit der Ueberbauung des Tonhalle-Areals, in Bd. XXIX Nr. 16 veröffentlicht wurde.

Eidg. Polytechnikum. Zum Professor für Wasserbau an der Ing.-Abteilung des eidg. Polytechnikums hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 17. d. M. Herrn Ing. *K. E. Hilgard*, zur Zeit Adjunkt des Stadt-Ingenieurs in Zürich, gewählt. — Den bisherigen Privatdocenten am eidg. Polytechnikum, Herren Dr. *E. Constam* (Chemie) und Dr. *Max Standfuss* (Entomologie), Konservator der entomologischen Sammlung, ist der Titel Professor verliehen worden.

Nekrologie.

† **Ernst Gaertner.** Mit dem am 27. v. M. nach kurzer Krankheit gestorbenen Baurat *Ernst Gaertner* in Wien, Mitglied der G. e. P., ist ein hervorragender und weitbekannter Vertreter der Ingenieurtechnik seinem Wirkungsgebiete entrissen worden. Zahlreiche Freunde und Studiengenossen Gaertners in der Schweiz beklagen den Hinschied dieses hochgebildeten und liebenswürdigen Kollegen, und wir glauben deshalb dem Wunsche vieler unserer Leser zu begegnen, indem wir ein Bild des Verstorbenen der heutigen Nummer (S. 94) beifügen.

Ernst Gaertner wurde am 17. Januar 1841 zu Bonn am Rhein geboren, wo sein Vater, den er früh verlor, als Universitätsprofessor der Philosophie wirkte. Im Alter von sieben Jahren kam er mit seiner Mutter nach der Schweiz in Begleitung seines Onkels, des 1848 flüchtig gewordenen deutschen Staatsmannes Heinrich Simon, auf dessen Besitzung in Meilen am Zürichsee er die Jugendzeit verlebte. Am eidgenössischen Polytechnikum (mech.-techn. Schule 1857—61) für den Ingenieurbau ausgebildet, trat er in die Praxis als Angestellter einer englischen Gesellschaft in Turin beim Bahnbau Arono-Lago d'Orta, war 1863 auf dem Hochbau-Bureau der Nordostbahn in Zürich und in den folgenden zwei Jahren als Ingenieur des Bündner kantonalen Bauamtes beim Bau einer Sektion der Albula-Strasse beschäftigt, damals das Bürgerrecht von Ponte erwerbend. Eine 1865 unternommene Studienreise führte ihn zuerst nach England und Schottland (Ingenieur der Tivdale Iron Co., sowie der Firma G. Wells C. E. in London) und 1867 nach Paris, wo er Gelegenheit hatte, bei der Brücken- und Hafengebäude-Unternehmung A. Castor sich mit dem pneumatischen Gründungsverfahren vertraut zu machen. Als der wirtschaftliche Aufschwung Oesterreichs Ende der 60er Jahre die Aussicht auf eine Reihe grosser Bahnbauten eröffnete, vereinigte sich Gaertner im Juni 1869 mit Ingenieur Ad. Schmoll und Gebrüder Klein zu der bekannten Wiener Bauunternehmung, welche auf dem bis zu jener Zeit von den grossen französischen Unternehmungen monopolisierten Gebiete der Pressluftgründung eine ausgedehnte und erfolgreiche Thätigkeit entfaltete.

Aus der grossen Zahl der von Gaertner als Inhaber dieser Firma und seit deren Auflösung i. J. 1886 für eigene Rechnung durchgeführten Brückenbauten mit pneumatisch versenkten Pfeilern seien in Oesterreich hervorgehoben die Donaubrücken bei Steyeregg, Mauthausen und Nussdorf, bei Wien diejenigen der Nordbahn, Nordwestbahn und die Kronprinz-Rudolfbrücke, in Ungarn (mit Ing. Béla Zsigmondy) die anlässlich der Millenniumsfeier eröffnete Franz-Josefs-Brücke, in der Schweiz der Unterbau der Koblenzer Aarebrücke¹⁾, und als sein bedeutendstes Werk die Fundierungen der rumänischen Donaubrücke zwischen Fetesti und Cernavoda, deren Oberbau die Gesellschaft Fives-Lille herstellte. Auch die zur Zeit noch im Bau begriffene zweite Donaubrücke bei Linz und die Franzensbrücke über den Donaukanal in Wien sind unter seiner Leitung begonnen worden. Von sonstigen Arbeiten ist erwähnenswert die Trockenlegung der 4000 ha umfassenden Sümpfe bei Comachio Bonifica Gallare in Italien. Mehrere Abhandlungen Gaertners über Wasser- und Brückenbauten haben in Fachkreisen gebührende Beachtung gefunden. Seit 1870 Mitglied des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, wurde er wiederholt in dessen Verwaltungsrat und 1889 zum stellvertretenden Vereinsvorsitzenden gewählt; im gleichen Jahre liess er sich in den österreichischen Staatsverband aufnehmen. Der österreichische Verein verliert in ihm ein thätiges Mitglied, namentlich als Obmann des Gewölbeausschusses hat sich Gaertner grosse Verdienste erworben. Bei wichtigen Staatsbauten ist sein fachmännisches Urteil von den Behörden mehrfach in Anspruch genommen worden; so fungierte er u. a. als Experte für Wiener Stadtbahnprojekte und die Wienflussseinwölbung. Nachdem ihm bereits 1875 eine österreichische Ordensauszeichnung zu teil geworden, erhielt er 1895 den Titel eines k. k. Baurats, und auch von der rumänischen Regierung wurde seine Leistung beim Bau der Cernavoda-Brücke durch Verleihung eines Ordens anerkannt.

Gaertner war einer jener tüchtigen Praktiker, welche die Wissenschaft hochhalten; zu einer bedeutenden Arbeitskraft gesellen sich schätzenswerte Charaktereigenschaften und gewinnende Umgangsformen, die ihm die Sympathien seiner Kollegen und Untergebenen sicherten.

¹⁾ Ueber die Ausführung der pneumatischen Fundation der Pfeiler und Widerlager dieser Brücke mittels des der Firma Klein, Schmoll & Gaertner patentierten und hier zur Anwendung gelangten Luftschleusensystems wurde in Bd. XIX Nr. 4 und 5 einlässlich berichtet.

Der Anhänglichkeit des Verstorbenen an die Schweiz entsprach die Pflege dauernder freundschaftlicher Beziehungen zu hiesigen Technikern; das Andenken des verdienten Fachmanns wird auch in unserem Lande ehrenvoll fortleben.

† **C. C. Ulrich.** Am 13. März starb in Baden an einem Herzschlage unser Kollege Herr Architekt *C. C. Ulrich*, Mitglied der G. e. P. und des schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins, nachdem wenige Wochen vorher sein Associé, Herr Alf. Weber, ihm im Tode vorangegangen war.¹⁾ Der plötzliche Hinschied des letztern machte einen umso tieferen Eindruck auf Ulrich, als er selbst schon seit Jahren von einem Herz- und Lungenleiden geplagt wurde.

Geboren 1846 in Zürich als jüngster Sohn des Herrn Oberrichters Ulrich im «Berichthaus», besuchte er die Schulen seiner Vaterstadt. Seine künstlerische Veranlagung und die Freude an den realen Fächern waren entscheidend bei der Wahl des Berufes. Nach Absolvierung der Bauschule des eidg. Polytechnikums 1864—67, welcher damals Gottfried Semper Vorstand, ging er nach Paris, wo er im Atelier des Schweizer-Architekten Jäger Anstellung fand und hier Gelegenheit hatte, sich in die Praxis einzuarbeiten. Mit Vergnügen hat er sich stets an die in Paris im Kreise vieler Freunde verlebten glücklichen Jahre erinnert. Der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges gab Anlass zu seiner Rückkehr in die Heimat. Hier war er in Zürich und Schaffhausen als Architekt thätig und beteiligte sich mit Herrn Architekt E. Schmid an der im Jahre 1873 ausgeschriebenen Konkurrenz für die Zürcher Quaianlagen. Das von der Jury mit dem ersten Preise ausgezeichnete Projekt war grundlegend für die spätere Ausführung der Anlagen durch Herrn Quaiingenieur A. Bürkli. — Im Auftrage der Kaufmännischen Gesellschaft machte er die Vorstudien für den Bau der Börse. Als im Jahre 1876 der internationale Wettbewerb für den Börsenbau mit Klubhaus eröffnet wurde, reichte er einen Entwurf «hors concours» ein; die Ausführung der Börse, mit Rücksicht auf den späteren Bau eines Klubhauses als integrierenden Teiles der Gesamtanlage wurde ihm gemeinsam mit dem Gewinner des I. Preises, Herrn Architekt Albert Müller, übertragen. Am 1. April 1880 konnte dieser Bau dem Betriebe übergeben werden; die Vollendung der Anlage mit einem Klubgebäude ist leider ein schöner Traum geblieben. Im Jahre 1877 zum Mitglied des Grossen Stadtrates gewählt, trat er im Sommer 1879 nach dem Rücktritt der Herren Oberst A. Vögeli und H. Landolt in den engern Stadtrat ein und leitete zunächst das Friedhofwesen und die Feuerpolizei. Nach dem Tode des Herrn Oberingenieurs Tobler wurde er im Jahre 1881 Bauherr der Stadt Zürich, in welcher Stellung er bis zur Vereinigung der Stadt mit den Ausgemeinden verblieb. «Wenn auch von Natur nicht gerade zum Verwaltungsbürokraten ausgerüstet, kam ihm dafür sein praktischer Blick wohl zu statten und der gute Humor half ihm über den täglichen Amtsgang hinweg.» Als Präsident des Direktions-Komitees für den Seequai hatte er die Freude, das Werk am 2. Juli 1887 dem Verkehr übergeben zu können, wobei er dem Schöpfer der Anlagen, Herrn Quaiingenieur A. Bürkli, im Namen der Behörden den wohlverdienten Dank aussprach. Vorsitzender des Verwaltungsrates des Gewerbemuseums, Mitglied des Initiativkomitees für das Landesmuseum sowie einer ganzen Reihe anderer Kommissionen und Verwaltungen hat er im öffentlichen Interesse fruchtbringend gewirkt und als er infolge der neuen Verhältnisse im Jahre 1892 veranlasst wurde, aus der Verwaltungsbehörde auszuscheiden, konnte er noch als Mitglied des Grossen Stadtrates seine gesammelten Erfahrungen in den Dienst der Allgemeinheit stellen. — Auch an militärischen Würden fehlte es ihm nicht, seine Laufbahn schloss er als Oberst beim Genie. Mit C. C. Ulrich ist ein braver Kollege von uns geschieden, der seinen geraden Weg ging. An seinem Grabe trauern eine Witwe, die ihn treu gepflegt, zwei Töchter und zwei Söhne sowie viele Freunde, die ihn in gutem Andenken behalten werden.

Konkurrenzen.

Bebauung des Kaiserplatzes zu Kassel (Bd. XXXII S. 62). Mit dem ersten Preise (4000 M.) wurde der Entwurf von *Emmingmann & Hoppe* in Berlin ausgezeichnet. Der zweite Preis (3000 M.) fiel an *Th. Reimann jun.* in Berlin, dritte Preise (je 1000 M.) haben *A. Karst* in Kassel und *F. Berger* mit *A. Lowitzki* in Stettin erhalten. Zum Ankauf gelangte ein Entwurf von *W. Hentschel*, *W. Johow* und *F. Karsch* in Berlin-Charlottenburg.

Preis Ausschreiben.

Entwurf einer Vorrichtung zum Heben und Drehen von Zügen der Berliner elektrischen Hochbahn (Bd. XXXI S. 24, 61). Von den für diese Preisaufrage des Vereins deutscher Maschineningenieure eingereichten neun Bearbeitungen wurde dem Entwurf des Reg.-Bauführers *Jul. Lehr* der I. (Beuth) Preis (1200 M.) zugesprochen; mit der goldenen Beuth-Medaille sind die HH. Reg.-Bauführer *Reinh. Lutz*, Dr. *Hersfeld* und *Paul Paap* bedacht worden.

Korrespondenz.

Der Wettbewerb für drei Strassenbrücken über das Flonthal in Lausanne.

Titl. Redaktion der Schweiz. Bauzeitung in Zürich.

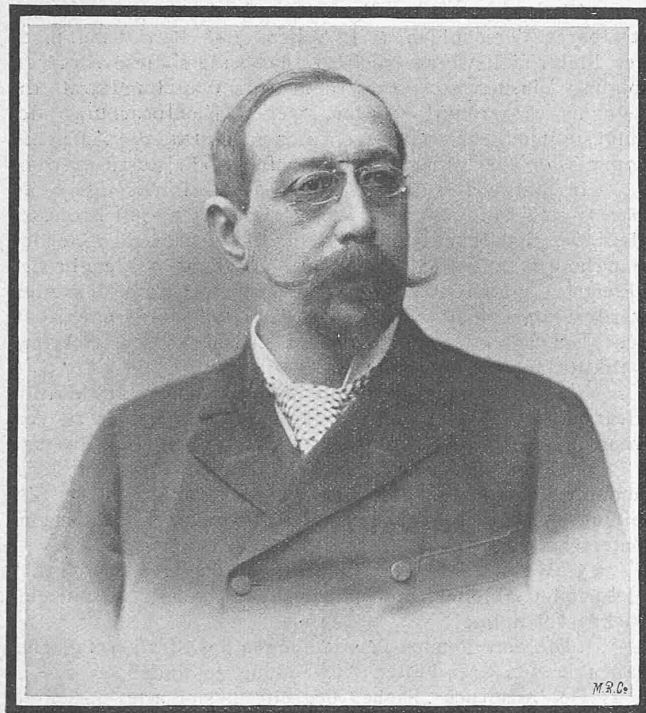
Verehrte Redaktion!

In Ihrem Referate über den *Wettbewerb für drei Strassenbrücken über das Flonthal in Lausanne* wird auf Seite 75 auch das von uns, zusammen mit den Herren Reganey & Meyer eingereichte und vom Preis-

¹⁾ S. Bd. XXXIII S. 73.

INHALT: Ueber einige aktuelle Rechtsfragen aus dem Gebiete der Elektrotechnik. II. (Schluss.) — Der Wettbewerb für drei Strassenbrücken über das Flonthal in Lausanne. IV. (Schluss.) — Ueber die Ausführung des Riesenteleskops für die nächste Pariser Weltausstellung. — Miscellanea: Eidg. Bauten. Kunstgebäude in Zürich. Eidg. Polytechnikum. — Nekrologie: † Ernst Gaertner. † C. C. Ulrich. — Konkurrenzen: Bebauung des

Kaiserplatzes zu Kassel. — Preisausschreiben: Entwurf einer Vorrichtung zum Heben und Drehen von Zügen der Berliner elektrischen Hochbahn. — Korrespondenz: Der Wettbewerb für drei Strassenbrücken über das Flonthal in Lausanne. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Polytechniker: Stellenvermittlung.



BAURAT ERNST GAERTNER IN WIEN.

Mitglied der G. e. P.

Geboren 17. Januar 1841. — Gestorben 27. Februar 1899.

Ueber einige aktuelle Rechtsfragen aus dem Gebiete der Elektrotechnik.

Von Dr. A. Denzler in Zürich.

II. (Schluss.)

In seinem zweiten Postulat verlangt Professor Meili, dass den Starkstromanlagen das Expropriationsrecht einzuräumen sei und zwar:

1. Für die Einrichtungen zur Fortleitung und Verteilung der elektrischen Kraft, wie für das Ziehen von Drähten und Setzen von Stangen; für die Anbringung von Stützpunkten an Gebäuden; für das Aufstellen von Ueberführungs- und Kabeltürmen je mit Zugangsrecht zu denselben, event. für das Ausholzen in und längs den Waldungen.

2. Für die Anlage von Transformationsstationen mit ihrem Zubehör, während für den Bau der Kraftstation das Expropriationsrecht nicht zur Anwendung kommen soll.

Wenn das von der Expertenkommission aufgestellte Princip: die Starkstromanlagen sollen in Zukunft neben den Schwachstromanlagen nicht bloss geduldet, sondern ihrer hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung wegen als gleichberechtigt betrachtet werden, — von den gesetzgebenden Behörden als richtig anerkannt wird, so genügt es zur Vermeidung von Kollisionen natürlich nicht mehr, nach der bisherigen Uebung auf Grund des Ausnahmegesetzes von 1889 die Starkstromleitungen einfach von einem bestimmten Tracé weg zu dekretieren, es der Starkstromunternehmung überlassend, den Versuch zu machen anderswo durchzukommen, sondern es muss ihr dann die Möglichkeit gegeben werden, dass sie wirklich ein anderes geeignetes Tracé wählen kann und das würde eben durch die Erteilung des Expropriationsrechtes erreicht.

Wesentlich ist, dass dieses Recht auch Gemeinden und Kantonen, sowie den Bahngesellschaften gegenüber angewendet werden kann, bei erstern zur Erlangung eines Durchlassrechtes für eine Leitung über das betreffende Gemeinde- bzw. Kantonsgebiet, bei letztern für die teilweise Benützung des Bahnterrains, soweit der Bahnbetrieb durch die Anwesenheit einer Starkstromleitung nicht gefährdet wird.

Auf die Anlage von Verteilungsleitungen im Innern einer Ortschaft, welche eine Konzession für Abgabe von elektrischer Energie in ihrem Gemeindegebiet nicht gewähren will, soll das Expropriationsrecht nicht anwendbar sein, sondern bloss auf Leitungen, welche zur Uebertragung von elektrischer Energie durch dieses Gebiet dienen; ebenso ist eine Einschränkung bezüglich der Expropriation des Grund und Bodens für die Kraftstation gerechtfertigt und zwar besonders mit Rücksicht auf die lokalen Baugesetze, welche die Errichtung von Maschinenhäusern in gewissen Quartieren verbieten.

Das Expropriationsgesetz soll je nach Bedürfnis die Erwerbung dinglicher Rechte oder die Enteignung von Grund und Boden erlauben.

Die Durchführung der Expropriation soll nach einem Verfahren geschehen, welches dem für Bahnexpropriationen üblichen ähnlich ist.

Ueber die Zweckmässigkeit des von der Starkstromunternehmung vorgeschlagenen Tracés der Leitung, für welche die Expropriation nachgesucht wird, entscheidet der Bundesrat auf Antrag des Starkstrominspektorates, event. der zweiten Instanz, einer ständigen (vom Bundesrat zu ernennenden) elektrotechnischen Kommission, in welcher der S. E. V. eine angemessene Vertretung erhalten soll.

Ob sich das vorgesehene Expropriationsverfahren nach der Meinung von Professor Meili auch auf die elektrischen Bahnen erstrecken soll, ist nicht recht klar, offenbar auch nicht notwendig, indem bis jetzt auch in solchen Kantonen, in denen noch nie die Expropriation für Starkstromleitungen im engeren Sinne bewilligt worden ist, das Expropriationsrecht für Eisenbahnen anstandslos auch für die zwangsweise Anbringung der Spanndrähte, Konsolen und Leitungsmasten für die elektrischen Bahnen geltend gemacht werden konnte.

Die dritte von Professor Meili aufgestellte These lautet:

„Es ist notwendig, in dieser Materie entweder eine absolute Verantwortlichkeit für Schädigungen auf Grund des Veranlassungsprinzips einzuführen oder jedenfalls eine weitgehende Haftpflicht der elektrischen Stark- und Schwachstrom-Anlagen und zwar sowohl bezüglich des Baues als des Betriebes zu statuieren. Ueberdies ist der Satz aufzustellen, dass Reglemente, Publikationen, Anschläge oder Vereinbarungen, welche die objektive Haftpflicht ausschliessen oder beschränken, ohne rechtliche Wirkung sind.“

Der Verfasser unterscheidet nach dem Vorgehen der juristischen Subkommission¹⁾ zwischen Unfällen, welche aus der Koexistenz mehrerer elektrischer Anlagen resultieren, und solchen, bei denen die Schädigungen von einer einzelnen bestimmten Installation herrühren.

Im letztern Falle ist das betreffende Elektrizitätswerk allein haftbar und zwar kommt Angestellten gegenüber die aus dem Fabrikgesetz sich ergebende Haftpflicht zur Anwendung, während für Schädigungen, welche Drittpersonen betreffen, bis jetzt das allgemeine Privatrecht massgebend ist.

Die elektrischen Bahnen befinden sich gegenüber andern Starkstromanlagen zur Zeit insofern in einer Ausnahmestellung, als für sie bereits die Haftpflicht auf Grund des Eisenbahnrechtes festgestellt ist, sowohl gegenüber Angestellten als Drittpersonen.

Es bedeutet dies eine wesentliche Verschärfung und veranlasst die Frage, welches Recht für diejenigen Fälle

¹⁾ Die Gesamtkommission der elektrotechnischen Experten teilte sich in vier Subkommissionen, nämlich in eine technische, eine juristische, eine Inspektorats- und eine statistische Sektion.