

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 9

Nachruf: Schmidt, Heinrich

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

bei ganz seichter Versenkung in den Boden, Verwendung finden können, in welchem Falle dann meist zweckmässig billigere Fundationsmethoden angewendet werden dürften.

Die Unternehmung Moreau J^{ne} et Montagnier ist somit denn auch weit davon entfernt 80 000 m³ Mauerwerk mittelst comprimierter Luft ausgeführt zu haben.

Was die vergleichende Preistabelle anbetrifft, so basirt dieselbe offenbar auf einer sehr mangelhaften Kenntniss der laufenden Preise seitens Herrn Möllingers, wie denn auch der angezogene Aufsatz des Herrn Ingenieur Liebeau eine ganz begrenzte Erfahrung in diesem Fache nachwies.

Ich ersuche Sie, Herr Redactor, diese Richtigstellungen in Ihr nächstes Blatt aufnehmen zu wollen und zeichne
achtungsvoll

Conrad Zschokke.

Paris, den 28. August 1883.

Wir erlauben uns hierauf zu bemerken, dass Herr Ingenieur Möllinger *sämmtliche* Daten seines Aufsatzes — die Angabe der 80 000 m³ und die Preistabelle *nicht* ausgenommen — *directe* von den HH. Moreau J^{ne} & L. Montagnier empfangen hat und dass er deshalb zu der Annahme berechtigt war, dieselben seien authentisch und exact. Wir haben die betreffenden Zahlenwerthe mit den Angaben des Herrn Montagnier verglichen und conform befunden.

Herr Möllinger muss somit die Verantwortlichkeit für die bezüglichen Angaben den obengenannten Bau-Unternehmern überlassen. Das Factum, dass Herr L. Montagnier in den Jahren 1877 bis 1879 gemeinsam mit Herrn Conrad Zschokke pneumatische Arbeiten ausgeführt hat, war Herrn Möllinger nicht bekannt.
Die Red.

Necrologie.

† **Richard La Nicca.** Im hohen Alter von 89 Jahren ist am 27. August einer der bedeutendsten und hervorragendsten Ingenieure der Schweiz, Oberst Richard La Nicca gestorben. Richard La Nicca wurde am 16. August 1794 in Tenna (Safien, Canton Graubünden), wo sein Vater Pfarrer war, geboren. Seine Vorstudien für den Ingenieurberuf machte er zuerst an der Cantonschule in Chur, wo er sich durch besondere Begabung für Mathematik auszeichnete, und später an der Universität Tübingen, wo Bohnenberger mit vielem Erfolge Mathematik lehrte. Bald war er einer der besten Schüler dieses ausgezeichneten Lehrers, der neben seinen regelmässigen Collegien für La Nicca und einige andere Studenten noch besondere Vorträge über mathematische Disciplinen hielt. Bei der Rückkehr La Nicca's in seine Heimat hatte gerade der Bau der Bernhardinerstrasse mit der Verbindung durch die Via Mala nach Chur begonnen, welche von dem Tessiner Ingenieur Poccobelli ausgeführt wurde. La Nicca wurde zum Inspector über diesen bedeutenden Bau erwählt, bei welchem ihm die damals seltene Gelegenheit einer practischen Lehre als Ingenieur geboten wurde. Später baute er Strassen im Canton St. Gallen und arbeitete das Project zu einer damals sehr bewunderten Bergstrasse in Thüringen aus. Auch mit Befestigungsarbeiten hat sich La Nicca mehrfach abgegeben. Durch den Strassenbau wurde La Nicca vielfach auf die Eindämmung der Gewässer hingewiesen, auf welchem Gebiete er in seinem Heimatcanton, wo er die Stelle eines cantonalen Obergeringieurs bekleidete, Grossartiges leistete. Wir erwähnen hier vor Allem der Rhein correction im Domleschger Thal. Aber auch ausserhalb seines Cantons war er in hervorragender Weise bei Wasserbauten bethätigt. Hier möge vor Allen an seine Erfolge bei der Linth correction, an seine Arbeiten bei der Correction der Rhone im Wallis, der Einmündung der Reuss in den Vierwaldstättersee und an sein thatkräftiges, meisterhaftes Eingreifen bei der Correction der Jura-gewässer erinnert werden. Bei der Ausdehnung des bündnerischen Strassennetzes hat er lebhaften Antheil genommen, so wurden die Strasse über den Julier nach dem Engadin, diejenigen über den Maloja nach dem Bergell und den Bernina nach dem Puschlav ganz oder theilweise von La Nicca ausgeführt, ebenso die Oberländer- und Prättigauerstrasse. Seine grösste Kraft und seine nimmerruhende Arbeit hat jedoch La Nicca der Idee der Durchführung einer schweizerischen Alpenbahn zugewendet, war er ja einer der ersten, welche diese Frage studirt und die Verwirklichung derselben angestrebt haben. Leider war ihm der Erfolg nicht günstig und sein mit grosser Sorgfalt ausgearbeitetes Lukmanierproject gelangte nicht zur Durchführung.

Indem wir diesen flüchtigen und durchaus unvollständigen Notizen über das arbeits- und thatenvolle Leben des Verstorbenen vorläufig Raum geben, sprechen wir die Hoffnung aus, dass eine berufenere Feder in dieser Zeitschrift der grossen Verdienste des Verewigten gedenken möge.

† **Heinrich Schmidt.** Am 19. August starb an einem Schlagfluss in Reichenau, wohin er sich zur Erholung begeben hatte, der General-Inspector der österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Heinrich Schmidt, geboren im Jahre 1824. Schmidt war ein anerkannter Fachmann im Brückenbauwesen. Die erste grössere eiserne Gitterbrücke in Deutschland, nämlich die Kinzigbrücke bei Offenburg, wurde unter seiner Mitwirkung erbaut.

Miscellanea.

Eisenbahnzeit. Die Cleveland-Aliron und Columbus-Bahn soll kürzlich eine Bahnzeit eingeführt haben, bei welcher die Stunden eines Tages von 1 bis 24 zählen. Hierdurch beseitigt man die bei der jetzigen Theilung in zwei Mal 12 Stunden erforderliche Bezeichnung Vor- und Nachmittags. Der Tag beginnt um Mitternacht. Diese Bezeichnung der Tagesstunden ist keineswegs neu und wurde lange Zeit in Italien angewandt. Das Aufgeben derselben wurde erst durch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes und die ausländischen Bahnan schlüsse bedingt.

Dass durch das Zählen der Tagesstunden von 1 bis 24 der Grund vieler aus der jetzigen Berechnung entspringender Irrthümer und Unzulänglichkeiten fortfällt, ist als grosser Vortheil anzuerkennen.

Die Eintheilung des Tages in 24 fortlaufend numerirte Stunden, — statt 2 mal 12 — ist schon wiederholt erörtert worden. Für Verkehrszwecke würde eine solche Zählung wesentliche Vortheile bieten und ist deren allgemeine Einführung wohl nur eine Frage der Zeit. Im Interesse der lebenden und der heranwachsenden Generationen darf die baldige Einführung allen Verkehrsbehörden (Posten, Telegraphen, Bahnen etc.) aufs Angelegentlichste empfohlen werden. An die neue Numerirung wird das Publikum bald und leicht sich gewöhnen; die Bezeichnung der Vormittagsstunden bleibt unverändert, und Nachmittags hat man blos zu den bisherigen Nummern 12 zu addiren.
E. D.

Einsturz einer Strassenbrücke. Am Nachmittage des 28. August stürzte bei der Belastungsprobe eine zwischen Rykon und Zell über die Töss führende Brücke zusammen, wobei ein Mann sofort getödtet wurde und fünf andere erhebliche Verletzungen davon trugen, so dass bei zweien derselben das Leben ernstlich gefährdet erscheint. Nach den an Ort und Stelle gepflogenen Erkundigungen ergibt sich Folgendes:

Die Brücke führt ein Strässchen dritter Classe über die Töss, sie hat eine Spannweite von 21 m und eine Breite zwischen den Trägern von 4 m. Die Construction besteht aus einem Fachwerk von acht Feldern mit gebogenem Druckbaum. Die Höhe des Fachwerks beträgt in der Mitte 2,5 m. Die Fahrbahn liegt unten und besteht aus einem durch Eisen getragenen Bohlenbelag. Zug- und Druckbaum bestehen aus einem I-balken von 10 cm Flantschenbreite und 15 cm Steghöhe bei 1 cm Dicke. Bei einer Verschwächung durch drei Niete beträgt also der nützliche Querschnitt derselben 19 cm². Die Verticalständer bestehen aus gleichschenkligen Winkeleisen von 7 cm Schenkelbreite und 7 mm Dicke.

Die Belastung, unter welcher die Brücke brach, betrug 230 Centner = 11500 kg, welche auf drei hintereinander gestellten Wagen auf die Brücke vertheilt war. Die Quer- und Längsträger der Fahrbahn, deren Dimensionen entschieden genügend waren, haben bei dem Einbruche wenig gelitten, dagegen sind die Gurtungen und Füllungsglieder der Hauptträger vollständig verbogen, an einzelnen Stellen geknickt und die Verticalständer beinahe sämmtlich an ein und derselben Stelle, wo deren Verstärkung durch die Verbindungsplatte mit den Querträgern aufhört, zerrissen.

Die Ursachen des Einbruches sind in der schwachen Construction der Längsträger, in der grossen Höhe derselben *bei mangelnder Versteifung* und in der nicht gerade vorzüglichen Arbeit zu suchen.

Bei der Belastung hat offenbar zuerst ein Ausbiegen der obern Streckbäume stattgefunden, diesem folgte das Zerreißen der Verticalständer und der Zusammenbruch.

Um der amtlichen Untersuchung nicht vorzugreifen, gebe ich jetzt keine weitem Betrachtungen; die mitgetheilten Hauptmaasse und der Constructionsbereich werden es dem Fachmann vorläufig ermöglichen, sich über die Tragfähigkeit des zusammengestürzten Objectes ein Urtheil zu bilden.
St.