

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 16

Nachruf: Zschokke, Olivier

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.](#)

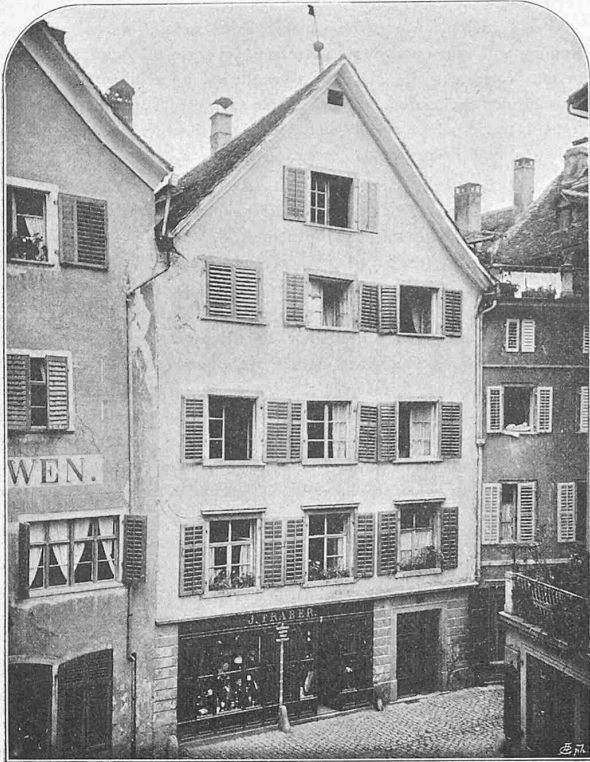
Terms of use

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: 15.03.2025

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

Verwendung von Zinkornamenten beim Umbau eines Geschäftshauses in Chur.



Alte Fassade.



Neue Fassade.

A³T-Lokomotiven, lieferbar bis Mitte des Jahres 1900, in Auftrag gegeben, so dass auf diesen Zeitpunkt die Verwaltung der J.-S.-Bahn über 42 Maschinen dieser neuen Bauart verfügen wird. Durch diese weitere Vermehrung des Lokomotivparks wird dem Bundesratsbeschlusse vom 8. Februar 1898 betreffend Normierung des Rollmaterialbestandes Genüge geleistet.

Diesel-Motoren-Patente. Die von Ingenieur Rudolf Diesel für seinen neuen Wärmemotor erworbenen Patentrechte sind teils durch Verkauf, teils in der Form von Lizenzen verwertet worden. Wie es fast bei jeder Aufsehen erregenden und aussichtsvollen Erfindung der Fall zu sein pflegt, sind auch Diesels Patente der Anfechtung nicht entgangen. Bereits um die Mitte des vorigen Jahres hat, wie der «Frankfurter Zeitg.» berichtet wird, ein Fachmann gegen die deutschen Dieselschen Patente Nr. 67207 und 86946 die Nichtigkeitsklage erhoben und das kaiserliche Patentamt nunmehr den Verhandlungstermin auf den 21. d. M. angesetzt. Als gegenwärtige Inhaber dieser Patente werden die Maschinenfabrik Augsburg und Friedrich Krupp in Essen genannt, ausser welchen auch die Gasmotorenfabrik Deutz und einige andere Fabriken Diesel-Motoren bauen.

Ausbau der rhätischen Schmalspurbahnen. In seiner Sitzung vom 12. d. M. hat der Bundesrat einen Antrag an die Bundesversammlung genehmigt, dem Kanton Graubünden zum Bau schmalspuriger Bahnen eine eidg. Subvention von 8 Millionen Fr. zu bewilligen. An diesen Beitrag ist die Bedingung geknüpft, dass Kanton und Gemeinden Graubündens sich mit 7 Millionen Fr. in Aktien an den betreffenden Linien — Thusis-Samaden und Reichenau-Ilanz — beteiligen und dass bei deren Ausführung die Forderungen des schweizerischen Militair-Departements erfüllt werden. Das Referendum wird vorbehalten.

Relief der Schweiz. In seiner Sitzung vom 14. April 1898 hat der schweizerische Nationalrat sich gegen die Herstellung eines Reliefs der gesamten Schweiz im Masstabe von 1 : 100000 ausgesprochen. Von den auch im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein*) geltend gemachten Anschauungen ausgehend, hat der Nationalrat es dem Bundesrate anheimgestellt, nach Bedürfnis wie bisher Reliefs von einzelnen Teilen der Schweiz herstellen zu lassen, je in Masstäben, die den von Fall zu Fall beabsichtigten Zwecken entsprechend wesentlich grösser gewählt werden sollten.

Eidg. Telegraphendirektion. Zum technischen Chef und Sekretär der schweiz. Telegraphendirektion ist an Stelle des verstorbenen Herrn

Dr. V. Wietlisbach Herr *L. Vanoni*, von Aurigeno (Tessin), bisheriger Chef der Telephonverwaltung in Genf gewählt worden.

Technikum Winterthur. Der Regierungsrat hat zum Direktor des Technikums Winterthur Herrn Prof. *Baumgartner* in Winterthur gewählt.

Konkurrenzen.

Neubau der französisch-reformierten Kirche in Biel (Bd. XXX, S. 154, Bd. XXXI S. 77, 115). Unter den eingegangenen 45 Entwürfen (nicht 44 wie in letzter Nummer gemeldet) hat das Preisgericht die von folgenden Bewerbern herrührenden vier Projekte zu gleichen Preisen (je 750 Fr.) und ohne Rangordnung prämiert: HH. Arch. *Stöcklin*, Prof. am Technikum in Burgdorf; *Ph. Bachmann* von Beggingen, Kt. Schaffhausen, in Hannover; *Curyjel & Moser*, Arch. in Aarau; *Bracher & Widmer*, Arch. in Bern. Sämtliche Pläne sind programmgemäss durch 14 Tage bis zum 29. April im grossen Rathaussaale zu Biel öffentlich ausgestellt.

Universitätsgebäude in Bern. (Bd. XXX, S. 193). Wie uns kurz vor Schluss der Redaktion ein Telegramm meldet, wurden von den eingelangten Entwürfen drei durch Preise ausgezeichnet. Es erhielten: einen ersten Preis: Arch. *Hodler* und *Joos* in Bern; einen zweiten Preis: Arch. *Henry Juvet* in Genf; einen dritten Preis: Arch. Prof. *A. Stöcklin* in Burgdorf. In welcher Weise die Preissumme von 7500 Fr. verteilt wurde, sowie über den Ort der auf 14 Tage festgesetzten Ausstellung der Entwürfe werden wir in nächster Nummer berichten.

Nekrologie.

† **Olivier Zschokke**, Inhaber des wohlbekannten Baugeschäftes in Aarau, ein verdienter Veteran der schweizer. Technikerschaft, ist selbst am 9. d. M. nach längerer, schwerer Krankheit im Alter von 72 Jahren gestorben. Die über die Grenzen seines Heimatkantons hinausgehende allgemeine Teilnahme an dem Hinschied Zschokkes und die imposante Leichenfeier am 12. d. M. kennzeichnen das Ansehen und die Wertschätzung, welche sich der Verstorbene, sowohl in seiner Eigenschaft als fachmännischer Leiter genannter Firma, wie durch die vorwiegend dem Eisenbahnwesen unseres Landes gewidmete, rege politische Wirksamkeit erworben hat. Sind auch manche Bestrebungen Zschokkes auf letzterem Gebiete erfolglos geblieben, so hat sein ganzes Leben und Wirken doch Anspruch auf die Anerkennung, dass es dahin gerichtet war, den Traditionen eines grossen Namens gerecht zu werden.

*) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXIX S. 84—86.

Olivier Zschokke wurde am 22. Juli 1826 in Aarau als jüngster Sohn des berühmten aargauischen Schriftstellers und Staatsmannes Heinrich Zschokke geboren. Zwanzigjährig bezog er die Universität Zürich, 1847—50 studierte er an der Berliner technischen Hochschule das Ingenieurfach und erhielt 1853 die erste Anstellung bei der schweizerischen Centralbahn. Nach einer i. J. 1857 zur Erweiterung seiner Kenntnisse unternommenen Studienreise durch Frankreich, England, Belgien und Deutschland liess er sich dauernd in Aarau nieder. Im Jahre 1859 vereinigte er sich mit Architekt Locher in Zürich und Ingenieur Näf in St. Gallen zur Begründung einer grossen Baufirma, welcher bedeutende und erfolgreiche Ausführungen bald einen geachteten Ruf verschafften. Ein Werk, auf das der Verstorbene mit Recht stolz sein durfte, ist namentlich der unter seiner Mitwirkung erfolgte Bau der ihm gemeinsam mit N. Riggenbach und A. Näf i. J. 1869 konzessionierten Vitznau-Rigibahn, der ersten Zahnradbahn Europas. Seine Vorstudien ergaben die Grundlage für die Verwirklichung des Brünigbahnprojektes in derjenigen Gestalt, in welcher es im wesentlichen zur Ausführung gelangt ist. Hervorragenden Anteil hat der Verstorbene — um nur die bedeutendsten Unternehmungen herauszugreifen — auch an der Vorbereitung und Bearbeitung des Projektes für die Kraftübertragungswerke in Rheinfelden, bei deren Bauausführung die wasserbautechnischen Arbeiten bekanntlich seiner Firma übertragen wurden.

In der Öffentlichkeit hat sich Zschokke, wie bereits eingangs erwähnt, vornehmlich auf verkehrswirtschaftlichem Gebiete betätigt. Sein parlamentarisches Wirken im Ständerat (1877—1887) und im Nationalrat (1891—1897) ist eng verknüpft mit der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnpolitik in den letzten zwei Jahrzehnten. Ueberzeugter Anhänger der Eisenbahnverstaatlichung, verfocht er den Uebergang der Bahnen an den Bund in Wort und Schrift; aber abweichend von den Wegen seiner Gesinnungsgenossen, indem er die nächstliegende Lösung der Eisenbahnfrage in der Verstaatlichung des Betriebes der Bahnen anstatt im konzessionsmässigen Rückkauf zu finden glaubte, den er in letzter Linie allerdings für wünschbar hielt. Nach dieser Richtung bewegten sich seine Publikationen und Anträge: die «Eingabe an den hohen Bundesrat betreffend Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes» vom 22. März 1877, ferner die Schrift vom Jahre 1882 «Verbesserungen im schweizerischen Eisenbahnwesen durch Vereinheitlichung des Betriebes», eine lehrreiche und gründliche Arbeit, worin der Verfasser, unbeschadet seines «Mittel- und Uebergangsvorschlages» als letztes Ziel nicht die blosse Betriebsvereinheitlichung, sondern den vollständigen Erwerb der Bahnen seitens des Staates bezeichnet; schliesslich ist noch eine, im Anschluss an die früheren Veröffentlichungen entstandene Studie vom Jahre 1894 zu erwähnen, deren leitende Gedanken in seiner im Nationalrat gestellten Motion vom 16. Juni gleichen Jahres Ausdruck gefunden haben. Als die Lösung der Eisenbahnfrage an massgebender Stelle in einem andern Sinne vorbereitet wurde, hat sich Zschokke in der grossen Verstaatlichungskommission des Nationalrats bald mit dem Gedanken des konzessionsmässigen Rückkaufs befreundet und ist einer der wärmsten Verfechter derselben geworden.

Abgesehen von diesen Kämpfen und Bestrebungen beteiligte sich Zschokke als Mitglied der eidg. Räte eifrig an den Verhandlungen über technische Fragen, wozu ihn umfassende, durch reiche Erfahrung vermehrte Fachkenntnisse befähigten. Keine bedeutendere Angelegenheit technischer Natur wurde beraten, ohne dass er zu derselben Stellung genommen, und sein Wort hat nicht selten den Ausschlag gegeben. Er gehörte den permanenten Militär- und Eisenbahnkommissionen des Ständerates an und präsierte u. W. als Mitglied des Nationalrates der wichtigen Kommission für die Rheinregulierung. Auch an Beratungen auf anderen Gebieten, wie denjenigen handelspolitischer und Zollfragen hat er sich mit Lebhaftigkeit beteiligt.

Zschokkes Verdienste um die Förderung der Eisenbahnbestrebungen im Kanton Aargau bezeugt eine ganze Reihe bezüglicher Veröffentlichungen, u. a.: «Was hat der Kanton Aargau in Eisenbahnsachen zu thun?» (1864); «Ergebnisse der aargauischen Eisenbahnstudien» (1869); «Bericht des Exekutivkomitees der aargauischen Südbahn an die beteiligten Gemeinden» (1871); «Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes» (1874); «Die verbündete Nordost- und Centralbahn im Kanton Aargau» (1876); «Projekt einer Schaffmatteseisenbahn» (1888).

Seiner wertvollen Mithilfe bei ihren Bahnbestrebungen erfreute sich ferner die Bevölkerung des Wynen- und Subrenthales; leider war es ihm nicht beschieden, die Verwirklichung auch nur eines dieser Projekte, denen er teilweise bedeutende Summen geopfert hat, zu erleben.

Als Militär bekleidete der Verstorbene seit Ende der 70er Jahre den Rang eines Oberstleutenants in der Eisenbahnabteilung des Generalstabes. Bei der Grenzbesetzung im Jahre 1870 war er Divisions-Ingenieur

der Division Stadler, später wurde er wiederholt vom Bundesrat zur Rekognoscierung der Frutt-Uebergänge und deren Sprengungsverhältnisse verwendet.

Vornehm, wie seine äussere Erscheinung, waren auch seine Gesinnung und sein unentwegtes Streben; energievoll zwar und pflichtstrenge in der Vertretung des als richtig erkannten, aber ohne Schroffheit gegenüber Andersdenkenden. So wird sein Andenken im Vaterlande, dem er treue Dienste geleistet und nicht minder im engeren Kreise der Vereinskollegen und Fachgenossen ehrenvoll fortleben.

O. Baensch, wirkl. Geh. Rat, Excellenz, der älteste unter den vortragenden Räten der Bauabteilung des preussischen Arbeitsministeriums und Erbauer des Nordostsee-Kanals ist am 7. d. M. den Folgen einer Operation im Alter von 73 Jahren erlegen, nachdem er erst wenige Tage vorher sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum gefeiert hatte. Baensch wurde am 6. Juni 1825 in Zeitz geboren, erwarb i. J. 1851 den Titel eines preussischen Regierungs-Baumeisters und war als solcher in Elberfeld und beim Bau der Ruhr-Siegbahn thätig. Sein kurz darauf beginnendes Wirken in der Wasserbautechnik rief ihn zuerst nach Köslin, wo er die Hafenpläne für Kolbergermünde und Rügenwaldermünde schuf und sich um die Förderung der Dünenkulturen an der Ostsee besonders verdient machte. Seit der i. J. 1872 erfolgten Berufung als vortragender Rat ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat er Gelegenheit gefunden, in allen Zweigen der Wasserbaukunst seine hervorragende Begabung in theoretischer wie praktischer Hinsicht darzutun, Werke schaffend, die als mustergültig anzusehen sind und seinen Namen auch ausserhalb Deutschlands rühmlichst bekannt machten: so die Elbekorrektion, welche der Schifffahrt einen leistungsfähigen Weg nach Hamburg eröffnete, ferner die nach seinen Entwürfen und unter seiner Leitung ausgeführte Kanalisierung des Main, die Rheinkorrektion zwischen Mainz und Bingen. Eng und dauernd mit dem Namen des Verstorbenen verknüpft ist aber namentlich der Bau des Nordostsee-Kanals, welcher mit seinen mächtigen Schleusen, seinen kühn gespannten Brücken und den zu einer hohen Vollkommenheit gesteigerten Betriebsanlagen für die deutsche Ingenieurkunst ein rühmliches Zeugnis bildet. Des Verstorbenen Verdienst ist es, dem vom Hamburger Rheder Dahlström und Baurat Boden gefertigten Entwurf für den Bau des Kanals nach tiefgreifenden Aenderungen eine solche Gestalt gegeben zu haben, dass er allen Ansprüchen an leichte Benutzbarkeit für Kriegs- und Handelszwecke gerecht zu werden vermochte. Eine von Baensch verfasste, eingehende Denkschrift über die wirtschaftliche Bedeutung des neuen Schifffahrtsweges ist im Zusammenhange mit jenen Arbeiten zu erwähnen, deren Ausführung er unter ausserordentlicher persönlicher Hingabe und entscheidender Einwirkung geleitet hat. Die Vollendung des Kanals brachte ihm verdiente Anerkennung von Seiten der Regierung durch die Ernennung zum wirklichen Geheimen Oberbaurat mit dem Prädikate Excellenz, während ihm seine Geburtsstadt Zeitz das Ehrenbürgerrecht verlieh und die namhaftesten deutschen Fachvereine zu auszeichnenden Kundgebungen Anlass nahmen. Auch gelegentlich seines fünfzigjährigen Dienstjubiläums am 1. April d. J. wurde er durch eine hohe Ordensverleihung ausgezeichnet. Ein schlichtes, anspruchsloses und freundliches Wesen haben dem Verstorbenen, der sich, abgesehen von den letzten Tagen schwerer Krankheit, bis vor kurzem einer ungewöhnlichen körperlichen und geistigen Rüstigkeit erfreute, die Zuneigung seiner Amtsgenossen und aller ihm näher getretenen Fachkollegen gewonnen. Mit ihm hat die preussische Regierung einen ihrer ausgezeichnetsten Beamten und hervorragendsten Wasserbautechniker verloren.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Frühjahrs-Sitzung des Gesamt-Ausschusses
27. März 1898, 10 Uhr, in Luzern (Hôtel Gotthard).

Anwesend: die Herren A. Jegher, Präsident, Rudio, Paur, Peter, Wüest, Gremaud, Guyer, Charbonnier, Bertschinger, Autran, Sand. Herr Gotthardbahndirektor Dieder als Gast.

Entschuldigt: die Herren Mezger, Kunz, Bezzola, Schneebeli.

Der Vorsitzende, Herr Jegher, begrüsst die Anwesenden bestens. Das Protokoll der letzten Sitzung wurde in der Schweiz. Bauzeitung vom 6. Nov. 1897 publiziert und vom engern Ausschuss gutgeheissen. Es wird stillschweigend genehmigt.