

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 19

Nachruf: Mast, Jakob

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>

† Jakob Mast.

(Mit Tafel 55.)

Am 20. Oktober ist eines unserer ältesten, treuen Vereinsmitglieder von uns geschieden. Im 70. Lebensjahr starb zu Vitznau am Vierwaldstättersee Ingenieur Jakob Mast infolge eines Tags zuvor erlittenen Schlaganfalles, unerwartet und schmerzlos. Ein an Arbeit überreiches Leben hat damit einen jähren, schönen Abschluss gefunden.

Jakob Mast stammte aus dem Thurgau, wo er in Dettighofen bei Kreuzlingen am 9. März 1841 als Sohn einfacher Landleute geboren wurde. Die Ruhe der einfachen Umgebung seiner ersten Lebensjahre hat seinem Charakter auf Lebensdauer die Richtung vorgezeichnet und die guten Eigenschaften, die wir an unsern Thurgauer Mitbürgern schätzen, die ruhige Ueberlegung, das zähe und unentwegte Festhalten an dem für richtig Erkannten, sie haben auch ihn von den bescheidenen Anfangsstellungen als angehender Ingenieur bis zu den verantwortungsvollen Posten eines Leiters grosser Unternehmungen und eines Direktors der Schweizerischen Zentralbahn geleitet. Dabei ist er seinem bescheidenen und doch bestimmten Wesen, das ihm Ansehen und Sympathie zugleich bei Kollegen wie bei Untergebenen gewann, stets treu geblieben.

Seine Schulbildung genoss Mast an der Sekundarschule in Altnau und dann von 1856 bis 1860 an der Kantonsschule Frauenfeld. Im Herbst 1860 bezog er unsere schweizerische technische Hochschule. Die goldene Studienzeit genoss er in vollen Zügen und die Erinnerung an die fröhlichen Tage in Zürich hat sein ganzes Leben verschönt. Noch vor etwa zehn Jahren, als er sich in Vitznau ein ruhiges Heim einrichtete, das er zuerst nur im Sommer und seit zwei Jahren auch im Winter bewohnte, schmückte er darin einen Saal mit den Erinnerungszeichen an die schöne Studentenzeit; kein grösseres Vergnügen kannte er, als darin die immer kleiner werdende Zahl der Genossen jener Tage und auch die jüngern Kollegen der G. e. P. zu begrüßen und mit ihnen sich der Erinnerung an unsere Alma Mater zu erfreuen.

Im Herbst 1863 waren die drei Jahreskurse der Ingenieurschule absolviert und mit gründlichen Kenntnissen ausgerüstet trat der Jünger Culmanns in das Leben hinaus. Die Lehrzeit begann er in der Schweiz; er kam am 4. Oktober 1863 als Zeichner in das Ingenieur-Bureau, das Ingenieur Richard Wieland aus Basel in Freiburg zur Leitung des Fahrdienstes der „Oron-Bahn“ (Lausanne-Freiburg-Bern) errichtet hatte. Mit seinem ersten Chef trat er im Juni 1864 in die Dienste der bernischen Staatsbahn (Bern-Biel-Neuenstadt und Bern-Langnau) über, wo er zunächst in Langnau und dann im Zentralbureau Bern mit Abrechnung und kleinen Ergänzungsbauten beschäftigt wurde. Diese Linien waren damals schon im Betrieb; der Wunsch, bei Neubauten Arbeit zu finden, veranlassten Mast, sich an die Württembergischen Staatsbahnen zu wenden, wo ältere Kollegen von Zürich und neuerworbene Freunde von den bernischen Bahnen bereits Anstellung gefunden hatten. Dem Bauamte Waldsee im Allgäu zugeteilt, arbeitete er (1866) zunächst an der Projektierung jenes Teils der Württembergischen Staatsbahnen und wurde im Juni 1868 nach Riedlingen versetzt als Bauführer des III. Loses bei Zell an der Donau, das eine Donaubrücke, Donaukorrektur und einen grossen Einschnitt im Juragebirge enthielt; rechtzeitig wurden die hier vorkommenden Wasser- bzw. Fundierungsbauten zu Ende 1868 vollendet und dann bis zum März 1870 die andern Arbeiten durchgeführt. Es waren das für Mast schöne Jahre, in denen er neben seinen beruflichen Pflichten viel Zeit und Gelegenheit fand, im Verkehr mit den Kollegen beim Bau, dann aber auch im Umgang mit den Einwohnern der württembergischen Städtchen, Land und Leute, sowie die dortigen Verhältnisse kennen und schätzen zu lernen und seine Lebensauffassungen und Anschauungen zu bereichern.

Obschon er sich in der dortigen Stellung wohl befand, weckte doch namentlich ein Besuch der damals im Bau befindlichen Brennerbahn in Mast das Verlangen nach Beschäftigung bei Werken grösserer Bedeutung und er folgte deshalb gerne einem Rufe der Generalunternehmung der österreichischen Nordwestbahn, der im März 1870 an ihn erging. Hier wurde ihm als Sektionsingenieur die Strecke Kolin-Goltsch-Jenikau mit einer Elbebrücke bei Kolin und im Juli 1870 noch die Leitung der angrenzenden Sektion übertragen, mit Sitz in Deutschbrod. Er hatte dabei den Bau von rund 120 km zu leiten. Nach deren Fertigstellung, im November 1871, wurde er als Oberingenieur der Bauunternehmung nach Tetschen

versetzt zur Leitung des Baues Aussig-Neschwitz und zur Projektierung und Ausführung der Linie bis an die Grenze und des Anschlusses an die sächsische Staatsbahn, welche Strecken im Oktober 1874 in Betrieb kamen. Es war das eine strenge Arbeitszeit mit den zum Teil schwierigen Bauten im Quaderbergtunnel, bei der grossen Elbebrücke bei Mittelgrund mit 25 — 101 — 101 — 25 m Spannweite (deren Fundation durch Klein, Schmolz & Gärtner pneumatisch ausgeführt wurde), der Bahnhofanlage in Tetschen u. a. m. Einen angenehmen und ebenfalls lehrreichen Unterbruch erfuhren für Mast diese Arbeiten durch Besuch und Studium der Wiener Weltausstellung vom Jahre 1873. Als im Juni 1872 die Nordwestbahn den Vertrag mit der Generalbauunternehmung gütlich löste, trat Mast in gleicher Stellung und ohne Unterbruch der Arbeiten in die Dienste der Gesellschaft. Im April 1875 war die Abrechnung der Unterbauarbeiten an die Baudirektion nach Wien abgeliefert und er verlies Böhmen bezw. Oesterreich nach vierjährigem Aufenthalt und reichen Erfahrungen mit freundlichen Erinnerungen an seine Vorgesetzten, Kollegen und weitem Bekannten in den Tetschen benachbarten grössern Städten, sowie in Wien. Manche seiner Kollegen hat er später am Gotthard wieder gefunden, so namentlich den Baudirektor der österreichischen Nordwestbahn, Ingenieur Wilhelm Hellweg.

Anfang Mai 1875 ist Mast als Sektionsingenieur für die Bau-sektion Luzern bei der Gotthardbahn eingetreten, die um die gleiche Zeit Ingenieur W. Hellweg als Oberingenieur gewonnen hatte. Er hatte die Baupläne Luzern-Immensee-Arth-Steinen und Zug-Arth aufzustellen. Im Oktober d. J. wurde ihm aushülfweise das Studium der Tracés von Erstfeld bis Wassen mit dem Pfaffensprungtunnel übertragen. Im Sommer 1876 bereiste er mit dem Oberingenieur die ganze Linie, besuchte auch die Brenner- und die Pustertalbahn und wurde hierauf mit Ausarbeitung von Detailplänen und Ueberprüfung der von den Sektionen eingereichten Ausführungspläne beauftragt.

Ende Juni 1877 trat er infolge der Finanzkrise aus dem Dienste der Gotthardbahn und siedelte nach Basel über, dem mit einzelnen Unterbrüchen ein grosser Teil seiner künftigen Arbeit namentlich bei der Erstellung der Rheinbrücken gewidmet sein sollte.

Er nahm Dienste bei der Baufirma Philipp Holzmann & C^o in Frankfurt a. M., die gemeinsam mit Gebrüder Benckiser in Pforzheim den Bau der Wettsteinbrücke übernommen hatte und wurde mit der Leitung sämtlicher Bauten dieses von den Ingenieuren W. Lauter in Frankfurt und B. Bilfinger in Pforzheim entworfenen Bauwerkes betraut. Die Brücke wurde am 7. Juni 1879 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Unmittelbar an diesen Bau schloss sich jener der untern Basler Brücke, der Johanniterbrücke, die von der Stadt den gleichen Unternehmern übertragen worden war. Die Arbeiten begannen am 25. Oktober 1879 und schon am 15. Juli 1882 konnte die Brücke feierlich eingeweiht werden, d. h. 10 Monate vor dem im Bauvertrag vorgesehenen Termin. Während des Baues der Johanniterbrücke hatte die Unternehmung die Unterbauarbeiten der Reussbrücke der S. C. B. in Rothkreuz mit pneumatischer Fundierung, sowie die Erstellung der Strassenbrücke über die Aare in Olten übernommen, dergleichen die Wiesenbrücke und andere Fundierungsarbeiten in Basel.

Gleichzeitig mit der Leitung dieser Arbeiten beschäftigte er sich mit dem Projekt der Quaibrücke in Zürich, deren Ausführung auf Grund des ebenfalls von den Ingenieuren W. Lauter in Frankfurt a. M. und B. Bilfinger in Pforzheim aufgestellten Entwurfes mit Bauvertrag vom 18. März 1882 an Schmid-Kerez, Philipp Holzmann & C^o und Gebr. Benckiser übertragen wurde. Vom Mai 1882 bis Oktober 1883 führte Mast diesen Bau zu Ende. Gleichzeitig bildete er mit dem Frankfurter Hause eine Unternehmerfirma „Philipp Holzmann & Jakob Mast“, die von der Stadt Zürich im Sommer 1882 die Durchführung der bereits begonnenen Quaubauten übernahm. Diese Arbeiten wurden vom Oktober 1882 bis November 1887 erstellt. Während dieser Zeit arbeitete Mast Vorlagen aus für eine Hafenanlage in Giurgevo (Rumänien), für die Raab-Regulierung in Oesterreich u. a., die zu keinen Geschäftsabschlüssen führten. Dagegen wurde der Quaubauunternehmung Zürich im Sommer 1886 die Rekonstruktion der Pfeiler an der Strassenbrücke in Ragaz übertragen.

Ebenso begannen die Vorarbeiten zu der Schmalspurbahn Landquart-Davos, deren Ausführung von dem Basler Bank-Konsortium, das die Mittel dafür aufgebracht hatte, der Firma Philipp



JAKOB MAST

Ingenieur

Geb. 9. März 1841

Gest. 20. Okt. 1910

Seite / page

256(3)

leer / vide /
blank

Holzmann & Jakob Mast übergeben wurden und deren Entwurf und Ausführung vom Jahre 1888 bis Juli 1890 ganz von Mast besorgt worden ist. Vorher hatte er, von November 1887 bis März 1888, die Projektierung der strategischen Bahn Weitzten-Immendingen längs der schweizerischen Grenze durchgeführt und deren Bau eingeleitet; dieser ist, da sich Mast ganz dem Bau Landquart-Davos widmen wollte, dann von Oberingenieur F. Hennings zu Ende geführt worden.

In der gleichen Zeit hat er an der Offertstellung von Philipp Holzmann & C^o für den Nordostseekanal von Kiel bis Brunsbüttel an der Elbe mitgewirkt, welche Arbeiten dann zum Teil dieser Firma übertragen worden sind.

Als die Arbeiten an der Linie Landquart-Davos zu Ende gingen, erhielt Mast eine Berufung als Mitglied der Direktion der Schweizerischen Zentralbahn in Basel. Diese Stellung hat er Anfang Juni 1890 angetreten und bis zum Oktober 1897 inne gehabt. Obschon ihm hier die Leitung des Baudepartements übertragen war, konnte ihm die Stellung keine Befriedigung gewähren, da der relativ nicht starken Inanspruchnahme für Neubauten eine Anzahl administrativer, formeller Geschäftserledigungen gegenüberstanden, die sich in anbetrachter der bevorstehenden Verstaatlichung noch unerquicklicher gestalteten und zu seiner gewohnten freien und selbständigen Arbeitsweise gar zu sehr in Widerspruch standen. Unter diesen Verhältnissen begann seine Gesundheit zu leiden und er zog es vor, die Direktionsstelle aufzugeben.

Im Jahre 1898 trat er als Kommanditär der Firma Alb. Buss & C^o in Basel bei und war Direktor der A.-G. bis 1904, seit welchem Jahre er nur noch dem Verwaltungsrat angehörte. Als Direktor beteiligte er sich mit Ingenieur J. Rosshändler und den Architekten F. v. Thiersch und E. Faesch an dem Wettbewerb für die mittlere Basler Rheinbrücke und hatte die Freude, dass sein Projekt mit dem ersten Preis¹⁾ ausgezeichnet und die Arbeit seiner Firma im Verein mit Philipp Holzmann & C^o in Frankfurt übertragen wurde.²⁾ Mast hatte somit die Genugtuung, seinen Namen in Basel mit der Baugeschichte aller drei Rheinbrücken verbunden zu sehen. Während seiner Tätigkeit im Hause Alb. Buss & C^o sind durch dieses die Arbeiten an den Bahnen Erlenbach-Zweissimmen, Bern-Neuenburg, Solothurn-Münster, Hartberg-Friedberg (in Steiermark), Berninabahn und Romanshorn-St. Gallen ausgeführt worden.

An allen diesen Arbeiten nahm er auch als Verwaltungsrat lebhaften Anteil, immerhin ermöglichte ihm seine Stellung, abgesehen von Expertisen, wie z. B. für den Bau des Rickentunnels, zu der ihn in letzter Zeit das Bundesgericht berufen hatte, grösserer Ruhe zu pflegen, zu welchem Zwecke er im letzten Jahre sich ganz nach seinem ländlichen Sitze am Vierwaldstättersee zurückgezogen hatte. Grosse Freude bereitete es ihm, hier Freunden und Bekannten sein Haus und die ganze Anlage zu zeigen und sich mit ihnen vergangener Zeiten und Mühen zu erinnern. Vor bald einem Jahre ging seine Frau zur ewigen Ruhe ein; der Verlust lastete schwer auf ihm und mag seine Widerstandsfähigkeit geschwächt haben. Dabei war er aber munter und beteiligte sich lebhaft an allen ihn interessierenden Anlässen, so kürzlich noch an der Eröffnungsfeier der Bodensee-Toggenburgbahn. Nun ist auch er heimgegangen nach einem langen Leben voller Arbeit, ohne die Mühsal des Alters gekannt zu haben. Er lebt in der Erinnerung seiner Freunde und im Andenken der Vielen, die an seinen Arbeiten teilnehmen durften.

XII. Internat. Schiffahrtskongress Philadelphia 1912.

Das schweizerische Mitglied der Internationalen permanenten Kommission der Schiffahrtskongresse, Herr Oberbauinspektor A. von Morlot, teilt uns mit, dass das Generalsekretariat des Kongresses in Brüssel ihm zur Kenntnis gebracht habe, dass belgische Ingenieurkorps habe beschlossen, den XII. Internationalen Schiffahrtskongress auf das Jahr 1912 nach Philadelphia einzuladen. Gleichzeitig wurden seine Mitglieder eingeladen, sich durch Berichte und Mitteilungen an dem Kongresse zu beteiligen. Der Generalsekretär hat das schweizerische Mitglied der Kommission eingeladen, in gleicher Weise zu verfahren, und Herr A. von Morlot wendet sich an die schweizerischen Ingenieure, die sich um die Schiffahrt interessieren, mit dem Ersuchen, ihre Anmeldungen spätestens bis zum 15. Januar

¹⁾ Band XXXIX, Seite 23 und 30 mit Abbildungen.

²⁾ Eingehende Baubeschreibung in Band XLVII, S. 1 u. ff. mit Abbildungen.

1911 an ihn gelangen zu lassen, er wird sie unverzüglich an das Generalsekretariat weiterleiten.

Die Internationale ständige Kommission hat für den nächsten Kongress folgende *Fragen* und *Mitteilungen* aufgestellt:

I. Binnenschiffahrt. *Fragen:* 1. Verbesserung der Flüsse durch Regulierung und Baggerung und gegebenenfalls durch Sammelbecken. Untersuchung darüber, unter welchen Umständen es zweckmässig ist, derartige Arbeiten vorzunehmen, anstatt den Fluss zu kanalisieren oder einen Seitenkanal anzulegen. 2. Abmessungen von Änen mit grossem Verkehr in einem bestimmten Lande. Schiffahrtsbetrieb. Einrichtung der Schleusen. 3. Zwischen- und Endhäfen. Verbindung zwischen Wasserstrasse und Eisenbahn. Ueberlastungsrichtungen für den Umschlagverkehr.

Mitteilungen: 1. Verwendung des Eisen-Betons bei Wasserbauten. 2. Neuerungen in der Ausgestaltung von Binnenwasserstrassen, insbesondere Schutz der Kanalufer. 3. Ausgestaltung der Schiffahrt auf grossen Strömen mit geringem Tiefgang. Schiffe und Maschinen.

II. Seeschiffahrt. *Fragen:* 1. Dockanlagen (Trockendocks, Schwimmdocks, Hellinge usw.). 2. Abmessungen der Seekanäle mit Rücksicht auf die mutmasslichen Grössenverhältnisse zukünftiger Seeschiffe. 3. Mechanische Hafen-Ausrüstung.

Mitteilungen: 1. Kräftige Bagger. Mittel zum Entfernen von Felsen unter Wasser. 2. Neuere, in den Hauptseehäfen ausgeführte Bauten unter besonderer Berücksichtigung von Hafendämmen und Wellenbrechern. Verwendung des Eisen-Betons; Mittel zur Sicherung seiner Haltbarkeit. 3. Brücken, Schwebefähren, Tunnel unter Seeschiffahrtstrassen. Wirtschaftliche und technische Untersuchung. 4. Sicherung der Seeschiffahrt, Leuchtbojen.

Zur Besetzung der Kreisdirektion V der S. B. B.

Unsere auf Seite 213 dieses Bandes gebrachte Notiz hat einem wohlunterrichteten Kollegen Anlass zu der folgenden, kürzlich an uns gelangten Einsendung gegeben.

„Die Notiz in Nr. 16 der Schweiz. Bauzeitung vom 15. X. 10 betr. Nachfolge für den verstorbenen Herrn Direktor Simen bedarf der Berichtigung. Es handelt sich nicht unbedingt um Ersatz für den Inhaber des Rechtsdepartements, denn für dieses sitzt bereits eine sehr geeignete Persönlichkeit in der Kreisdirektion V, nämlich der derzeitige Präsident Herr Zingg, der Jurist ist, gegenwärtig aber dem Betriebsdepartement vorsteht. In Wirklichkeit fehlt also in der Kreisdirektion ein Mann an die Spitze des Betriebs- und nicht des Rechtsdepartements. Hierfür hat der Kanton Tessin ohne Zweifel keinen Kandidaten; es ist daher umso unverständlicher, wenn er trotzdem wieder „einen Vertreter in der Kreisdirektion V erhalten soll“. Es wäre sehr zu begrüssen, wenn sich die Bauzeitung damit nicht „abfinden“ würde, wie sie nach der erwähnten Notiz zu beabsichtigen scheint, sondern auch fernerhin energisch gegen solchen Missbrauch unseres grössten und wichtigsten Staatsbetriebes zu politischen Zwecken aufträte.“

Indem wir diese Äusserung wiedergeben, können wir auf das hinweisen, was der Bundesrat selbst in der Antwort an den Regierungsrat des Tessins auf dessen Eingabe vom 8. März 1909 erklärt hat. Letzterer hatte das Verlangen gestellt, dass in die dreigliedrige Direktion des Kreises V ein Tessiner zu wählen sei. Der Bundesrat schrieb damals (siehe Bundesblatt Nr. 43 vom 27. Okt. 1909, Seite 879) wörtlich was folgt:

„Im Falle der Ergänzung der Kreisdirektion V werden wir als Wahlbehörde wie bis anhin in erster Linie auf die Befähigung der in Betracht kommenden Kandidaten und nicht auf die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Kanton Wert legen. Ueber die bisherigen Wahlen, die nach diesem Grundsatz vorgenommen wurden, sind keinerlei Klagen wegen Ausschliesslichkeit oder dergleichen laut geworden, obschon mehrere Kantone, die sowohl an Flächeninhalt und Bevölkerungszahl als an Bedeutung für die Bundesbahnen dem Kanton Tessin gleichkommen, in den betreffenden Kreisdirektionen nicht vertreten sind. Wir sind daher der Ansicht, dass auch in Zukunft den Kreisdirektionen der Bundesbahnen der Charakter von Behörden rein administrativer Natur gewahrt werden soll.“

Der Bundesrat hat dadurch der *einzig richtigen* und für die *Bundesbahnen allein zuträglichen Anschauung* Ausdruck gegeben und damit überall ungeteilten Beifall geerntet.