

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 1

Nachruf: Berger von Marthalen, Gustav Ad.

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: 06.02.2025

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

INHALT. — An die Leser der „Eisenbahn“! — Necrolog. Gustav Adolph Berger von Marthalen, Zürich, Ingenieur der Gotthardbahn. — S. Bavier's Strassen der Schweiz. — Schweizerische Nordostbahn. — Le palais de Hippodrome. — Briefe aus Amerika. I. Mit 3 Clichés. — Literatur: Electriche Messkunde. Ein Handbuch zum Selbstunterrichte sowie zum Gebrauche für Telegraphenbeamte und Electriciker. — Submissionsanzeiger. — Aus der Fachliteratur. — Geschäftliche Notizen. — Chronik: Cantone, Eisenbahnen, Verschiedenes. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich.

An die Leser der „Eisenbahn“!

In Folge Erledigung meines Vertragsverhältnisses mit den Herren Verlegern bin ich mit dem 30. Juni dieses Jahres nach dreijähriger Thätigkeit als Redactor der „Eisenbahn“ zurückgetreten und benutze gerne meine wenigen Abschiedsworte von dieser Stelle, um der vielen Beweise des Wohlwollens zu gedenken, welche die Presse des In- und Auslandes und namentlich auch die Fachblätter der jungen schweizerischen Zeitschrift angedeihen liessen, und möchte hiemit besonders noch Allen denjenigen den Dank aussprechen, welche das Unternehmen durch Rath und That unterstützten und damit die mir obliegende Aufgabe wesentlich erleichtern halfen.

Hochachtungsvoll

H. Paur, Ingenieur.

Im Anschluss an vorstehende Mittheilungen machen wir hiemit den geehrten Abonnenten unseres Blattes die Anzeige, dass die Redactionsgeschäfte bis zur definitiven Neubestellung der Redaction in zuvorkommender Weise und im Einverständniss mit dem Redactions-Comité von

Herrn Ingenieur *John E. Icely,*

Mitglied des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins sowie des Vereins ehemal. Studirender des eidg. Polytechnikums

übernommen worden sind. Die uns ferner gütigst zugesagte vermehrte Mitwirkung anerkannter Fachmänner aus den verschiedenen Gebieten der Technik, wird es ermöglichen, die „Eisenbahn“ immer reichhaltiger auszustatten.

Die Verlagshandlung
Orell Füssli & Co.

* * *



Gustav Ad. Berger von Marthalen, Zürich,
Ingenieur der Gotthardbahn.

Wiederum hat der Tod ein Menschenleben in der vollen Blüthezeit aus diesem Dasein abgerufen.

Gustav Ad. Berger, Ingenieur bei der Gotthardbahn, starb am 26. Juni Abends 6 Uhr an einem Herzschlage, welcher, wohl die Folge einer vorhergegangenen starken Lungenblutung, einem schönen Leben einen sanften und schmerzlosen Tod bereitete. — Samstags den 29. Nachmittags, wurde er zur ewigen Ruhe bestattet, wobei ihm eine Anzahl Collegen aus den verschiedenen Fachkreisen die letzte Ehre erwiesen.

Trotzdem wir uns mit der Gesinnung des Verstorbenen diesbezüglich in einem Widerspruch befinden, wollen wir doch in nachfolgenden Zeilen versuchen, ganz kurz das Bild desselben niederzulegen, wir glauben damit den vielen Freunden und Be-

kannten des Dahingeshiedenen und namentlich auch denjenigen, welchen die Trauernachricht nicht zukam, einen Dienst zu erweisen.

Gustav Ad. Berger kam zur Welt am 11. Juli 1845.

Sein Geburtsort ist das freundliche Städtchen Nidau am Bielersee. Bis zum 14. Altersjahre besuchte er die dortige Secundarschule; nachher trat er in's Progymnasium über, wo er sich zum Eintritt ins schweizerische Polytechnikum vorbereitete. Schon hier zeigte sich sein aufstrebendes Talent; er soll einer der besten Schüler gewesen sein.

Die Studienzeit fiel in die Jahre 1862—1866.

Nach einem mit Erfolg abgelegten Diplomeexamen trat nun Berger der Reihe nach in die verschiedenste in sein Fach einschlagende, practische Thätigkeit über.

Bei den Herren Ingenieur Freudweiler in Zürich und Lauterburg in Bern, besorgte er die Ausarbeitung einer Anzahl kleinerer Projecte aus den verschiedenen Gebieten des Ingenieurwesens, bei Herrn Linthingenieur Legler in Weesen kam er in nähere Berührung mit den wasserbautechnischen Arbeiten.

In der Zwischenzeit machte er sich an die Lösung der von der Ingenieurschule gestellten Preisaufgabe über eiserne Brücken, für welche ihm der Preis zuerkannt wurde. — Nachdem er noch die Vorarbeiten für die Linie „Romanshorn-Constanz“ im Dienste der Nordostbahn durchgemacht hatte, trat er in die Stelle als Constructeur bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zu Elberfeld. Vornehmlich waren es eiserne Brückenconstructions, mit welchen er sich in dieser schon ganz bedeutenden Stellung zu beschäftigen hatte.

Wieder in die Schweiz zurückgekehrt, trat er in den Dienst der Baugesellschaft der Jurabahnen, und erhielt dort die Bauleitung eines Looses mit drei Tunneln und bedeutenden anderen Kunstbauten.

Vom Jahre 1873 bis zu seinem Ende, war er bei der Gotthardbahnunternehmung bethätigt; anfangs der topographischen Abtheilung zugetheilt, kam er später auf seinen Wunsch zum Baue, und bekleidete der Reihe nach die Stelle eines Adjuncten der Sectionen Locarno und Bellinzona. Vornehmlich war ihm in dieser Stellung neben der Vertretung des Sections-Ingenieurs das Rechnungswesen unterstellt, und es spricht sich Herr Oberingenieur Hellweg in einem uns vorliegenden Zeugniß äusserst anerkennend über seine Leistungsfähigkeit und seine Begabung aus. Kein Wunder also, wenn Herr Berger bald nach der erfolgten Entlassung des grössten Theiles des technischen Personals, wieder zur Unternehmung und zwar in das technische Centralbureau in Zürich berufen wurde.

In der Zwischenzeit hatte er, vereint mit Herrn Eisenbahndirector Dietler, zu Handen des Comité's für die interessirten Gemeinden der rechtsufrigen Zürichseebahn, ein Gutachten über Tracé und Kostenanschlag genannter Bahn auszuarbeiten.

In der letzten Zeit war er viel mit Arbeiten für die bei einem solchen grossen Unternehmen nie ausbleibenden Rechtsstreitigkeiten beschäftigt.

Eine solche Mission führte ihn im Monat Mai nach Bellinzona.

Wahrscheinlich in Folge der starken Temperaturdifferenzen, denen er bei der Reise über den Gotthard ausgesetzt war, befahl ihn schon dort ein starkes Unwohlsein, das sich nach seiner Zurückkunft noch steigerte.

Obnehin von schwacher Constitution, vermochte ihn auch die beste Pflege nicht zu retten.

Mit stiller Resignation, ohne Klagen, sah er mit vollem Bewusstsein seinem Ende entgegen. —

Als Mensch gehörte Berger zu jenen seltenen, biderben Characteren, die mit rückhaltsloser Offenheit ihre Ansichten aussprechen.

Dem Unrecht trat er entgegen mit schneidiger Schärfe, doch sah man stets, dass es ihm nicht um die Person, sondern um die Sache zu thun war.

Ihm nicht näher Stehende suchten unter diesem bescheidenen anspruchlosen Aeussern wohl nicht diese Begabung, diese auf tiefer Grundlage beruhenden Kenntnisse.

Die vielfachen Erfahrungen, die er sich in den verschiedenen Gebieten des Ingenieurwesens erworben hatte, befähigten ihn zu einem competenten Urtheile in technischen Fragen; in

*

dieser Beziehung trugen seine Aeusserungen stets den Stempel absoluter Selbstständigkeit und Objectivität.

Ganz schön und richtig wurden am Grabe vom amtenden Herrn Geistlichen die Worte ausgesprochen:

„Ein hochbegabter Mensch, dem ein unbestechliches Gerechtigkeitsgefühl inne wohnte, ist mit ihm zu früh dahingeschieden.“

„Ein reicher Kranz der schönsten Zeugnisse sprechen für die reichen und schönen Kenntnisse, die er sich angeeignet hatte; leider war es ihm nicht vergönnt, dieselben weiter nach Gebühr verwerthen zu können.“

Nun hat er ausgekämpft und ausgelitten; er ist von uns geschieden, die freundliche Erinnerung aber Aller, die ihm nahe gestanden, bleibt ihm gesichert. G.

* * *

S. Bavier's Strassen der Schweiz

mit 25 Tafeln und Karten. Kl. Fol. Orell Füssli & Co. Zürich 1878.
Preis 20 Fr. geb.

Der schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein hatte, um auf der Pariser Ausstellung Uebersicht dessen zu geben, was die Schweiz auf dem Gebiete der Technik geleistet hat, mehrere Techniker aufgefordert, die verschiedenen Arten von Bauwerken statistisch übersichtlich zu beschreiben.

Eine der bestgelungenen und vorzüglich ausgestatteten dieser Arbeiten hat seeben die Presse verlassen und wir erlauben uns hiermit, die Leser der „Eisenbahn“ auf Bavier's Strassen der Schweiz aufmerksam zu machen.

Es ist dies eine historisch-statistisch-technische Beschreibung des schweizerischen Strassennetzes, so vollständig sie überhaupt nur geliefert werden kann bei der ausserordentlichen Zerrissenheit der schweizerischen Strassenadministrationen, von denen mehrere gar kein Material zu liefern im Stande waren. Immerhin sind die Alpenübergänge, der wichtigste Theil, sehr ausführlich und mit grosser Sachkenntnis vollständig beschrieben.

Herr Bavier beginnt seine historische Einleitung mit der Zeit, in welcher die Schweiz durch die Römer erobert wurde, also ungefähr mit unserer Zeitrechnung.

Nachdem er zuerst die Bauweise beschrieben und auf Taf. I S. 5 durch Querprofile der Strassen und der Saumpfade verdeutlicht, geht er zur Beschreibung der einzelnen Strassenzüge zur Römerzeit über.

Zwei schöne Karten mit Farbendruck, S. 9 und S. 57, geben eine Uebersicht der zur Zeit der Römer und der heute bestehenden Strassen. Bei dem Anblick dieser Karten muss man sich wundern, wie wenig Gebirgsstrassen seit der Römerzeit gebaut worden sind; nur der Canton Graubünden zeigt eine erhebliche Vergrösserung des Netzes, in der Niederung dagegen wimmelt es von neuen Strassen.

Die Strassen zur Römerzeit wurden vorzugsweise auf Grund der von Peutinger gesammelten, und erst lange nach seinem Tode herausgegebenen römischen Militärkarten (Tabula Itineraria Peutingeriana) eingezeichnet, und des Vergleiches wegen der die Schweiz betreffende Theil der Karte Taf. II, S. 9 abgezeichnet. In antiquarischen Kreisen sind diese Tafeln zwar sehr bekannt, immerhin glauben wir, es wird viele Techniker interessieren, zu sehen, wie zur Zeit der Römer Karten behandelt wurden, wesshalb wir für Taf. I diese Tafel ebenfalls abdrucken.

Auf Befehl Julius Cäsars wurden die Strassen der ganzen Welt vermessen, was 32 Jahre in Anspruch nahm, allein erst unter Augustus Octavianus soll der Orbis-pictus, die Zusammenstellung dieser Messungen zu Stande gekommen sein, in den folgenden Jahren wurde derselbe verbessert und das im Peutinger'schen Nachlass gefundene Exemplar trägt die Jahreszahl 393. Es unterliegt also keinem Zweifel, dass wir hier eine Karte aus der römischen Zeit vor uns haben. Sie gleicht jedoch durchaus nicht unsern Karten, indem von Figurenähnlichkeit durchaus keine Spur vorhanden ist. Parallel, horizontal, von links nach rechts und nur durch, die Stationen bezeichnende Staffeln unterbrochen, laufen auf diesen Tafeln alle Ströme, alle

Strassenzüge und das mittelländische Meer, welches auf den ersten drei Sectionen das untere Drittel der Tafel von den zwei obern trennt und nur die Gebirge, welche von den Strassen überschritten werden, durchschneiden diese schief; auf der vierten Section erscheint dann im obern Drittel das adriatische Meer, welches auf die sechste Section rasch herunterfallend sich mit dem Mittelländischen Meere an der Stelle vereinigt, wo Sicilien als langgezogene Insel erscheint, und der Meerbusen von Tarent den übrig bleibenden Streifen nochmals in zwei schmale Streifen hälftet. Auch als lange Insel erscheint auf der siebenten Section der Peloponnes, wonach die Karten sich derart nach Norden wenden, dass auch die Ostgrenze Macedoniens horizontal läuft und demnach rechts, nicht etwa über dem Peloponnes liegt. Ueber der natürlich auch lang gestreckten Insel Creta, achte Section, erhebt sich das Marmara Meer, welches den im obern Drittel hinziehenden Streifen des schwarzen Meeres mit dem untern mittelländischen verbindet. Ganz regelmässig ist wieder die neunte Section geformt. Den mittlern breitem Streifen nimmt Kleinasien ein mit *sehr vielen* Strassenzügen, die beinahe alle von rechts nach links laufen, durch das schwarze Meer ist es von dem jetzigen Russland getrennt, wo auch nicht ein Strassenzug, sondern nur die Namen barbarischer Völker verzeichnet sind. Das mittelländische Meer trennt wieder als ganz schmaler Streifen Kleinasien von Aegypten, das am untern Ufer eine sehr grosse Länge einnimmt. Ganz charakteristisch und sofort erkenntlich ist das Nil-Delta wieder gegeben; es war das möglich, weil nur drei parallele Strassenzüge vorhanden waren. Am Ende dieses Blattes und auf dem nächsten, dem 10., umschlingt der Meeresstreifen des mittelländischen Meeres nochmals die langgestreckte Insel Cyprien und hört dann bei Antiochien auf. Von hier bis zum Ende besteht die Welt nur mehr aus einem einzigen Landstreifen, die Strassenzüge werden seltener, in Folge dessen die Geographie etwas richtiger, und am Ende des Blattes zeigen Inschriften wie *Campi deserti, fines exercitus syriaticae atque commertium barbarorum, deserta* u. s. w., dass die Welt anfängt aufzuhören. In der Section elf belebt sich die Gegend wieder etwas in Mesopotamien. Der Lauf des Euphrat und des Tigris sind bei der geringen Zahl Strassenzüge verhältnissmässig richtig dargestellt worden. Oben rechts sieht man das nach Norden nicht begrenzte Caspische (Hyrcanische) Meer, das ganz deutlich den Oxus aufnimmt, der heute in den nicht mehr angegebenen Aralsee abfließt.

In der letzten Section theilt der Mons Imeus (das Himalaya-Gebirge) das Land in zwei Hälften, auf der untern fliessen der Indus, der Ganges und andere Flüsse rechts; der erstere mündet noch auf dem untern Rand, während der Ganges das alles abschliessende, also das Ende der Welt darstellende Meer am Rande rechts abfließt. Oberhalb des Mons Imeus fliessen noch östlich in dasselbe Meer rechts der Araxes (Jaxartes, heute Syr Darja), so dass also der Aralsee und der Indische Ocean als unbekanntes Meer zusammenhängen. Gerade unter seiner Mündung ist die letzte römische Station und noch etwas tiefer der äusserste Punkt, den Alexander der Grosse erreichte, angegeben.

Auf der Karte sind durch besondere Zeichen die gewöhnlichen Städte, die Festungen, die Bäder, die Reichshauptstädte angedeutet.

Daraus, dass bei den Rändern die Worte durchschnitten sind, geht hervor, dass die verschiedenen Sectionen ein panoramaartiges Ganzes bildeten, den schmalen von England über Gallien, Italien, Griechenland, Kleinasien bis Indien sich erstreckenden Streifen Land darstellend.

Nachdem wir hier kurz den römischen Atlas beschrieben, wollen wir noch einen Blick auf den die Schweiz darstellenden Streifen des beiliegenden Blattes Taf. I werfen.

Oben sehen wir den Rhein zwischen den Vogesen und dem Schwarzwald (Silva Marciana) hervorkommen. Dann folgt der erste oberste Strassenzug von Matricorum (erste Station nach Metz) über Pontesarani und Taberni (Sarrebouurg und Saverne) nach Argentorate (Strassburg). Er setzt sich in der gleichen Richtung längs des Rheines über Augusta Rauracorum (zwischen Basel und Rheinfelden nach Vindonissa (Windisch)). Hier theilt sich die Strasse, der obere Zug lässt den Bodensee im Süden und führt nördlich nach Samulocenis (Tuttlingen) an der Donau.