

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 16

Sonstiges

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: 16.05.2025

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

Die LII. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Breslau 1911 ist auf die Tage vom 12. bis 14. Juni eingeladen. Die Sitzungen vom Montag den 12. Juni sind geschäftlichen Vereinsangelegenheiten gewidmet; für die beiden folgenden Tage sind Vorträge vorgesehen. Näheres wird später mitgeteilt werden.

Samstag den 10. Juni und eventuell Sonntag den 11. Juni tritt der Vorstandsrat des Vereins zur Erledigung einer Reihe geschäftlicher Traktanden, Wahlen, Rechnungsabnahme usw. zusammen.

Schmalspurbahn Chur-Schanfigg-Arosa. Die eidg. Räte haben gemäss der bundesrätlichen Botschaft vom 31. März d. J. die im Dezember 1905 an Ingenieur R. Wildberger in Chur, Ingenieur J. Englert in Basel, Müller, Zeerleder & Gobat in Zürich und Ingenieur L. Thormann in Bern erteilte Konzession für eine elektrisch zu betreibende Schmalspurbahn von Chur durch das Schanfigg nach Arosa auf ein Aktionskomitee übertragen. Dieses ist im Begriff, Verträge über die Ausführung der Arbeiten mit Unternehmern abzuschliessen.

Der Hamburger Elbetunnel, dessen Bau im Juli 1907 begonnen wurde, geht seiner Vollendung entgegen und soll im Juni d. J. eröffnet werden. Wie früher berichtet,¹⁾ ist die Bauausführung von Ph. Holzmann & Co um die Summe von 10 Millionen Mark übernommen worden; nach neuen Berichten stellen sich die Kosten endgültig auf 11 Millionen Mark.

Deutsche Rheinhafenanlage bei Basel. Der Kreis Lörrach bewirbt sich um Errichtung einer Hafenanlage am Rhein in der Nähe von Basel auf deutschem Gebiete. Die badische Regierung soll, nach der „Frkf. Ztg.“, dem Plane geneigt sein und zugesagt haben, der Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Ein Bohrloch von 2240 m Tiefe hat man nach der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ bei Czuchow in Schlesien erstellt und dabei eingehende Temperaturmessungen vorgenommen; es wurden in 500 m Tiefe 26°, in 1000 m 40°, in 1500 m 69° und in 2221 m 83,4° festgestellt.

Jubiläum des Linthkanals. Die Gemeinden der Linthgegend Bilten, Nieder- und Oberurnen, Näfels und Mollis, sowie jene am Wallensee, bereiten sich vor, den Tag des 8. Mai festlich zu begehen, als Gedenkfeier an die vor hundert Jahren erfolgte Eröffnung des Escherkanals.

Konkurrenzen.

Verwertung des der römisch-katholischen Gemeinde Basel gehörenden Areals in der Kannenfeldstrasse (Bd. LVI S. 363, Bd. LVII S. 202 und 213). Unserer Mitteilung in letzter Nummer fügen wir noch bei, dass die Ausstellung der Pläne bis und mit Sonntag den 30. April im Ausstellungssaal des Gewerbemuseums an Werktagen von 10 bis 12 und von 1 bis 5 Uhr, an Sonntagen von 10^{1/2} bis 12^{1/2} und von 2 bis 5 Uhr geöffnet ist.

Als Verfasser der mit Ehrenmeldungen bedachten Entwürfe nennen sich für das Projekt „Vorhof“ II Architekt *Paul Truniger* in Wyl (St. Gallen), für das Projekt „Facit“ Architekt *Albert Rimli* in Frauenfeld.

Lorrainebrücke in Bern (Band LVI Seite 314, Band LVII Seite 202 und 213). Auf Wunsch der Verfasser des preisgekrönten Entwurfes mit dem Kennwort „Wo Berge sich erheben“ teilen wir mit, dass ausser den Verfassern noch als Unternehmer und für die verbindliche Offerte zu nennen sind: *Marbach & Sohn* in Bern und *Gribi & Co* in Burgdorf.

Post- und Telegraphen-Gebäude in Murten (Band LVII, Seite 103 und 129). Es sind rechtzeitig 97 Entwürfe für diesen Wettbewerb eingereicht worden. Voraussichtlich wird das Preisgericht Mitte nächster Woche zusammentreten.

Nekrologie.

† **Viktor Tschuy.** Im hohen Alter von 88 Jahren starb am 10. April nach langer Krankheit zu Solothurn Ingenieur Viktor Tschuy, während langer Jahre Mitglied des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, ein in Solothurn und auch in weitem Kreisen hochangesehener Mann. Tschuy wurde am 30. Januar 1823 in Grenchen geboren; in Solothurn besuchte er das Gymnasium und studierte hierauf nach glänzend bestandener Maturität an der Universität Heidelberg und am Polytechnikum zu Karlsruhe. In das neugegründete schweizerische Eisenbahnbureau berufen, trat er von hier

¹⁾ Band L, Seite 321 und Band LIII, Seite 92.

aus in Stellung beim Bau des Hauensteintunnels, wo er dem Bureau von Obergeringenieur v. Pressel und Oberbaurat v. Etzel zugeteilt war. In dem gemüthlichen Olten hat er seine schönsten, sonnigen Jahre verbracht, im Verkehr mit einem Kreise junger, aufstrebender Talente, wie Riggensbach, v. Sprecher, Pressel u. a. Nach dem Schachteinsturz im Mai 1857, bei dem 62 Arbeiter ihren Tod fanden, war Tschuy unter den ersten, die den frei gewordenen Schacht wieder betraten. Nach vollendetem Tunnelbau nahm er die Stelle eines Stadtgenieurs von Solothurn an, die er neun Jahre lang inne hatte, worauf er als Sektionsingenieur für die Gotthardbahn an der Projektierung der Strecke Altdorf-Göschenen tätig war. Von dieser Arbeit weg trat er in die Dienste der Schweizerischen Zentralbahn, die ihm die Bauleitung der Strecke Wangen-Solothurn-Büren-Lyss übertrug. Nach Vollendung dieses Baues nahm Tschuy dauernd Stellung in Solothurn als Verwaltungsrat und Kommissär der Bürgerdomänen, in welchem Amte er 23 Jahre lang bis zum Jahre 1900 gewirkt hat. Während seiner ganzen Laufbahn nahm er stets regsten Anteil an dem Schicksal seiner Untergebenen und Arbeiter, sodass sein Andenken, wie bei seinen Fachgenossen, so auch in weiten Kreisen seiner Schutzbefohlenen in Ehren weiter leben wird.

Literatur.

Die normalen Eigenschaften elektrischer Maschinen. Ein Datenbuch für Maschinen- und Elektroingenieure und Studierende der Elektrotechnik. Von Dr.-Ing. *Rudolf Goldschmidt*, Privatdozent an der Technischen Hochschule in Darmstadt. In Oktavformat mit 68 Seiten und 34 Textfiguren. Berlin 1909, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 3 M.

Da die quantitativen, bei der Herstellung elektrischer Maschinen erzielten oder normal verwendeten Daten über Umdrehungszahl, Spannung, Ueberlastbarkeit, Wirkungsgrad usw. denen, die elektrische Maschinen in Gebrauch haben, im allgemeinen fremd sind, so hat es der Verfasser des vorliegenden Büchleins unternommen, über diese Daten eine übersichtliche Aufstellung zu bieten. Der auf die in normalen Maschinen auftretenden Effektverluste bezügliche Teil des Büchleins entstammt einem Vortrag, den der Verfasser im Januar 1908 vor der Institution of Electrical Engineers in London gehalten hat, und gehört zum besten, was der Verfasser dem Leser zu bieten weiss. Die Berechtigung und der Nutzen der kleinen Schrift sind unbestreitbar, es kann diese allen Nicht-Elektrotechnikern, die mit elektrischen Maschinen zu tun haben, bestens empfohlen werden; auch Elektrotechniker, soweit sie nicht selbst bereits über grosse Erfahrungen mit elektrischen Maschinen verfügen, werden die Schrift zu schätzen wissen. W. K.

Der Elektromotor im Kleingewerbe und Handwerk, unter besonderer Berücksichtigung der Kostenpunktsfrage und Wirtschaftlichkeit. Von Ingenieur *Ludwig Hammel*. In Oktavformat mit 154 Seiten und 142 Abbildungen. Frankfurt a. M. 1910, J. D. Sauerländers Verlag. Preis geh. 3 M., geb. M. 3,50.

Das vorliegende kleine Werk, das aus Vorträgen des Verfassers vor gewerblichen Vereinen hervorgegangen ist, behandelt in allgemein verständlicher Form die für verschiedene Zweige des Kleingewerbes und Handwerks üblichen Einrichtungen für elektrischen Betrieb der einschlägigen Arbeitsmaschinen. Neben dem Elektromotor selbst werden auch die erforderlichen elektrischen Nebeneinrichtungen, sowie die zum Antrieb nötigen Triebwerke ausreichend erörtert und insbesondere an meist gut gewählten und reich illustrierten Ausführungsbeispielen wertvolle Winke für die Installation solcher Anlagen geboten. Die Abschnitte über Anlagekosten und Betriebskosten hätten unseres Erachtens etwas sorgfältiger behandelt werden sollen, um ihren Zweck hinreichend zu erfüllen. Immerhin bietet das Büchlein dem Gewerbetreibenden und Handwerker, sowie auch Installateuren elektrischer Anlagen manche wertvolle Angabe. W. K.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Taschenbuch zum Abstecken der Kurven an Strassen und Eisenbahnen. Von C. *Knoll*. Dritte Auflage. Neu bearbeitet von W. *Weitbrecht*, Professor für geodätische Fächer an der kgl. Baugewerkschule und an der kgl. württembergischen Fachschule für Vermessungswesen in Stuttgart. In zwei Bänden. Mit 65 Abbildungen und 11 Zahlentafeln. I. Band: Text. II. Band: Zahlentafeln. Leipzig 1911, Verlag von Alfr. Kröner. Preis beider Bände geb. 5 M.

Die feuerfeste Industrie. Eine Darstellung der zu Verwendung kommenden Rohmaterialien und deren Bestandteile. Anleitung zur Fabrikation feuerfester Produkte aller Art unter besonderer Berücksichtigung der Schamottesteine. Beschreibung der einschlägigen Maschinen, Hilfsapparate und Brennöfen. Die Anwendung der feuerfesten Produkte in verschiedenen Industrien mit Bauverträgen über die Ausführung von Ofen- und Feuerungsanlagen. Von *Paul Werner*, techn. Leiter einer Schamottefabrik. Mit 46 Abbildungen. Wien und Leipzig, A. Hartleben's Verlag. Preis geh. 4 M., geb. M. 4,80.

Les Enroulements industriels des machines à courant continu et à courants alternatifs. Théorie et Pratique. Par *Eugène Marce*, ancien élève des écoles d'Arts et Métiers, ing. dipl. de l'école supérieure d'électricité. Avec une préface de *Paul Janet*, Directeur du Laboratoire central et de l'Ecole supérieure d'Electricité. Paris 1911, Gauthier-Villars, imprimeur-libraire. Preis geh. 9 Fr.

Ueber die Zerstörungen in tunnelartig gelochten Gesteinen. Von *Alph. Leon* und *F. Willheim*. Hiezu 20 Textfiguren und zwei Tafeln. 11. Mitteilung aus dem mechanisch-technischen Laboratorium der k. k. techn. Hochschule in Wien. Sonderabdruck aus der „Oesterr. Wochenschrift für öffentl. Baudienst“. Wien 1910, Verlag von Lehmann & Wentzel, G. m. b. H.

Der Betonpfahl „System Mast“. Ein neues Gründungsverfahren mit „Betonpfählen in verlörener Form“. Von Ingenieur *H. Struif*, ständiger Assistent an der kgl. Techn. Hochschule Berlin. Mit 16 Textfiguren. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 60 Pf.

Kerbrösse und Kerbwirkung. Von Privatdozent Dr. *Alph. Leon*. Hiezu 13 Textfiguren und 28 Tafelfiguren. 10. Mitteilung aus dem mechanisch-technischen Laboratorium der k. k. techn. Hochschule in Wien. Wien 1910, Verlag von Lehmann & Wentzel, G. m. b. H.

Elementar-Mechanik für Maschinen-Techniker. Von Dipl.-Ing. *Rudolf Vogdt*, Oberlehrer an der kgl. Maschinenbauschule Essen-Ruhr, Reg.-Baumeister a. D. Mit 154 Textfiguren. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 2,80.

Beanspruchung und Durchhang von Freileitungen. Unterlagen für Projektierung und Montage. Von *Robert Weil*, Dipl.-Ing. Mit 42 Textabbildungen und drei Tafeln. Berlin 1910, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 4 M.

Les Substances isolantes et les Méthodes d'isolement utilisées dans l'industrie électrique. Par *Jean Escard*, ing. civ. Paris 1911, Gauthier-Villars, imprimeur-libraire. Preis geh. 10 Fr.

Maschinenelemente. Von *Georg Lindner*, Professor an der Technischen Hochschule zu Karlsruhe. Stuttgart 1910, Deutsche Verlags-Anstalt. Preis geh. M. 8,50, geb. 10 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Bericht über die Fröhlichkeits-Konkurrenz vom 15. März 1911.

Es lag nahe, dem Programm des fröhlichen Abends die Aktualitäten des Vereinslebens der jüngsten Zeit zu Grunde zu legen, und da sei zunächst der Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Enge gedacht. Sie bildete die Staffage für all den Zauber der losgelassen wurde, indem die Saaltüre in der vordern Ecke mit einem vorgesetzten Tunnel-Portal versehen war, aus dem ein richtiges Normalspurgeleise mit 40 kg-Schienen in den Saal und längs der Fensterwand hinlief. Um der bekanntlich sehr geringen Ueberlagerung des projektierten Tunnels etwas entgegenzukommen, hatte man für dessen Ausmauerung ein scheidelrechtes Gewölbe angewendet, ohne indessen dadurch verhindern zu können, dass das erste unterfahrene Haus sich mit angsterfüllter Miene dem Portal bedenklieh zuneigte. Vorsichtigerweise kündete ein Maueranschlag der Unternehmung an, dass sie jede, auch die vertraglich übernommene Verantwortung für die Ereignisse des Abends von vorneherein ablehne. Nichtsdestoweniger kamen alsbald ohne Störung auf einem Rollwagen von 1,60 × 2,60 m Plattformgrösse der Wirt mit dem Suppenhafen und acht Festungsfarn aus dem Tunnel zu fahren, womit der Betrieb eröffnet war. Der zweite Zug brachte die Kapelle Muth und so gings ergötzlich weiter, denn jede Produktion durfte nicht

anders als via Wollishofertunnel angefahren und auf der rollenden Bühne abgehalten werden.

Von den Produktionen seien genannt eine flott gezeichnete *Schnitzelbank*, zu der M. Häfeli die Begleitstrophen „sang“. Besonders hergenommen wurden darin die Kollegen Kunkler in Nöten auf Monte sacro, der Golfspielende Weissenbach, Gull auf der Mensur mit Sierks, C. Jegher als Museumsdiener Herrn Quartierplan-Keller in die Städtebau-Ausstellung lockend, Moser den Bahnhof Enge suchend, Becker Gross-Zürichs Boden abtastend und noch mancher Andere, vor Allem aber unser hochverehrtes, mit fünf Präsidentschaftskronen geziertes Vereinsoberhaupt Pflighard, in dessen starker Hand alle Zügel zusammenlaufen.

Als weitere „Nummer“ trat unser beliebter *Max Guyer* auf mit einem ungelungenen Vortrag über den Wert der Statistik. Was er uns da aus den Geheimnissen offenbarte, die er auf seiner statistischen Walze zum Privatgebrauch registriert, löste manche stürmische Lachsalve aus. Ebenfalls grossen Beifall fand Architekt *Hans Haller* mit seinen zur Laute gesungenen, feinen, altfranzösischen Liedchen und anderen Stücken bis zum bayrischen Schwalenschär. Weiter produzierte Architekt *Ziegler* ein Projekt für einen beim Rathause über der Limmat schwebenden Löwenzwinger zur Züchtung der Zürcher Wappentiere. Die etwas ausführlichen Erklärungen fanden ein vorzeitiges Ende, indem von ruchloser Hand an einem langen Seil der Bühnenwagen sachte, sachte in den Tunnel zurückgezogen wurde. Diese Zugsabfertigung verschaffte auch dem Löwenzwinger einen vollen Lacherfolg.

Das Hauptstück des Abends aber bildete eine beschränkte Konkurrenz für den *Bebauungsplan Gross-Zürichs*, die von einem aus Rom bezogenen Preisgericht alter Senatoren in weisser Toga beurteilt wurde. Die fünf Bewerber kamen, einer nach dem andern, jeder mit seinem Entwurf angefahren und erklärten der Jury (um ihr das Nachdenken zu ersparen) die Vorzüge ihrer Ideen jeweils persönlich. Dieses Verfahren hat sich als vortrefflich erwiesen, denn es ist doch klar, dass niemand alle Vorzüge eines Entwurfs so genau kennt, wie sein Autor. In der Tat blieben auch alle fünf Entwürfe in engster Wahl und prämiert wurden alle ex æquo mit einer Flasche Rheinauer Korbwein. Einzig der Entwurf M. Häfelis erhielt wegen seiner künstlerischen Qualitäten das Recht der Publikation im Vereinsorgan.¹⁾ Da die Verhandlungen der Jury öffentlich waren, erschien auch die Abfassung eines Juryberichtes überflüssig, ein weiterer Vorzug des neuen Wettbewerb-Verfahrens, das in keiner Phase das Licht der Öffentlichkeit zu scheuen hat. Wir müssen uns daher mit einer ganz kurzen Skizzierung begnügen. Der Entwurf, in dem die Ingenieure des städtischen Tiefbauamtes ihren gepressten Herzen Luft machten, sah vor, um endlich einmal die Grundwasser-Diskussion betr. der Linksufrigen abzuschneiden, links- und rechtsufrige Seebahn zusammenzulegen, als Unterseebahn durch See und Limmat zu führen, dann mit Spitzkehre durch die Sihl aufwärts mit der Sihltalbahn zu vereinigen usw. Hauptvorteil: Wegfall aller Expropriationen; durch Verlegung der Kreisdirektion ins Landesmuseum würde auch der Hauptbahnhof für städtische Zwecke verfügbar u. s. f.

Architekt Bischoff entwickelte Gross-Zürich nach Ansicht der Autoritäten sehr richtig um das „silberne Horn“ des Sees, mit Rapperswil als neuem Zentrum. Nur Stadthaus und Polytechnikum würden als Denkmäler früherer Zeiten erhalten bleiben.

Max Guyer entwickelte ausserordentlich tiefsinnige Grundsätze, die ihn zu einem ganz raffinierten Stadterweiterungssystem führten. „Jedem das Seine“ war sein Leitsatz, der ihn einen Bürgerplatz und eine Sechseläutenstrasse, einen Resolutionsplatz und eine Demonstrationsstrasse schaffen liessen; letztere Strasse kreuzt alle Bahnen à niveau, um den Demonstrationen durch Hemmung des Bahnverkehrs möglichst Nachdruck zu verleihen u. s. w.

C. Jegher zeigte im Masstab 1:50 an einem Planausschnitt, wie man gerade und krumme, breite und schmale Strassen schaffen, kurz allen modernen Stadtplanungsforderungen nachleben kann und dabei doch im Interesse des Schutzes der bestehenden Ortsbilder die Baublöcke so formen und mit Baulinien und andern Schikanen belegen kann, dass das lästige Bauen von selbst aufhört.

Endlich das Beste, Häfelis Entwurf, der seinem Namen alle Ehre macht; ihm lag der Gedanke zu Grunde, dass die Stadt der

¹⁾ Zu unserem lebhaften Bedauern hat die Zensurbehörde aus wichtigen Gründen die Veröffentlichung dieses Planes verboten. Er kann aber von Interessenten besichtigt werden auf der
Redaktion.