

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 24

**Nachruf:** Totth, Robert v.

### **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>**

von hervorragendem Nutzen sein werde. Für die *Rheinstrecke Strassburg-Basel* sei ein allgemeines Projekt von der badischen Regierung aufgestellt und bereits der elsass-lothringischen Regierung unterbreitet worden.

Es ist erfreulich zu erfahren, dass an die Erfüllung dieser Vorbedingung für alle Aufwendungen, die am Rhein von Basel aufwärts eingeleitet und zum Teil schon in Angriff genommen sind, nunmehr ebenfalls geschritten werden soll.

**Schmalspurbahn Hergiswil-Stans-Beckenried und Stans-Kerns-Sarnen.** Mit Botschaft vom 27. Mai 1913 beantragt der Bundesrat der Bundesversammlung die Erteilung der Konzession für eine elektrisch zu betreibende meterspurige Nebenbahn I. von Hergiswil über Stans nach Beckenried und II. von Stans über Kerns nach Sarnen.

Die Hauptverhältnisse der beiden Linien sind die folgenden: Länge der Bahn (Neubaustrecke) 24,11 km; Betriebslänge 34,22 km; Maximalsteigung für I 25 ‰, für II 50 ‰, Minimalradius 40 m; Kosten: Bahnanlage und feste Einrichtungen 2 694 700 Fr., Rollmaterial 520 000 Fr., Mobilien und Gerätschaften 51 330 Fr., Verschiedenes 233 970 Fr., zusammen 3 500 000 Fr.

**Zahnradbahn Langwies-Strela-Davosplatz oder Arosa-Furka-Frauenkirch.** Der Bundesrat beantragt die Konzession zu erteilen für eine dieser beiden Linien, die bezwecken, eine direkte Verbindung der im Bau begriffenen Chur-Arosa-Bahn mit Davos herzustellen. Nähere Daten über die beiden Alternativen liegen noch nicht vor. Die Kosten der Linien werden über den Strela zu 3 650 000 Fr., über die „Maienfelder-Furka“ zu 3 250 000 Fr. geschätzt.

**Das Bossard'sche Haus in Luzern,** an der Weggisgasse beim Hirschenplatz, eines der schönsten Patrizierhäuser Luzerns, in dem dessen letzter Besitzer Carl Bossard seine reiche Altertümersammlung eingerichtet hatte, und das dadurch wohl vielen unserer Leser bekannt sein dürfte, ist zwecks Errichtung eines Warenhauses (!) verkauft worden.

**Basler Elektrizitäts-Ausstellung.** In Basel wird am 9. August 1913 auf dem Kohlenplatz beim Bundesbahnhof eine Elektrizitäts-Ausstellung eröffnet werden, in der besonders auch die Verwendungsmöglichkeiten der Elektrizität im Gewerbe, Haushalt u. s. w. vorgeführt werden sollen.

**Die XLV. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins** wird dieses Jahr vom 23. bis 25. August in Lausanne stattfinden. Die Delegiertenversammlung ist für den 23. August in Aussicht genommen.

### Konkurrenzen

**Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee** (Band LXI, Seiten 38, 120 und 313). Wie bereits mitgeteilt, ist das in den interessierten Ingenieurkreisen mit Spannung erwartete Programm des öffentlichen Wettbewerbs zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee nunmehr erschienen. Der Wettbewerb ist vom Mai d. J. datiert und ausgeschrieben von dem *Nordostschweizerischen Verband für die Schiffahrt Rhein—Bodensee* in St. Gallen, der *Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee* in Konstanz und dem *Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein* in Basel. Der Wettbewerb ist international. Gegenstand des Wettbewerbs ist die Erlangung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Rheins von der Birs bei Basel bis in den Bodensee. Dazu soll eine Schiffahrtsstrasse hergestellt werden, die bei einem Wasserstand unter 3,0 m des Basler Pegels mit von Dampfbooten geschleppten Kähnen von 75 m grösster Länge, 11 m grösster Breite und 2 m grösstem Tiefgang zu Berg und zu Tal befahren werden kann.

Das *Preisgericht* besteht aus fünf Mitgliedern, von dem die Grossh. Badische Regierung und der Schweizerische Bundesrat je zwei ernannt haben und der Obmann von den übrigen vier Mitgliedern gewählt worden ist. Es sind das für Baden: der grossherzoglich hessische Geh. Oberbaurat *Imroth* in Darmstadt und der grossherzoglich badische Baurat *Kupferschmid* in Karlsruhe; für die Schweiz: der Direktor der Basler Gas- und Wasserwerke Dr. *Miescher* in Basel und der Präsident der Schweiz. Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein Oberst *Ziegler* in Schaffhausen. Der von den genannten berufene Obmann ist der königlich niederländische Hoofdingenieur-Direkteur van den Rijks-Waterstaat *Jolles* in Arnhem. Dem Preisgerichte sind zur Erteilung von drei Preisen für den

I. Preis 50 000 Fr., für den II. Preis 35 000 Fr. und für den III. Preis 25 000 Fr., zusammen also 110 000 Fr. zur Verfügung gestellt. Entwürfe, die nicht mit einem Preise ausgezeichnet werden, können eine Ehrenmeldung erhalten. Die Prüfung der Entwürfe und die Preisverteilung soll nach den §§ 6 bis 8 der im Jahr 1904 vom „Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ festgestellten Grundsätze für das Verfahren bei Wettbewerben erfolgen.

Die Entwürfe sind spätestens am **10. Dezember 1914** bei dem „*Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein*“ in Basel einzureichen.

Den Bewerbern werden gegen Erlag von 200 Fr. (160 M.), die gegen Einreichung eines Wettbewerbsentwurfes zurückerstattet werden, von dem *Internationalen Rheinschiffahrtsverband* in Konstanz die zur Projektbearbeitung erforderlichen Unterlagen ausgefolgt. Diese bestehen in 14 allgemeinen Plänen mit Lageplänen, Längsprofilen, Querschnitten u. s. w., vier Sonderplänen u. a. m. Ausserdem werden die Bewerber auf die betreffenden Blätter der topographischen Karte von Baden 1:25 000, die geologische Karte der Schweiz 1:100 000 und eine Reihe von Veröffentlichungen des Grossh. Badischen Zentralbureaus für Meteorologie und Hydrographie und der Schweizerischen Landeshydrographie verwiesen, von welchen beiden Amtsstellen nähere Auskünfte zu erhalten sind. Ferner enthält das Programm eine Reihe besonders wichtiger, für die Entwürfe einzuhaltender *Allgemeiner Gesichtspunkte* und *technischer Grundsätze*.

Ein Auszug aus dem Konzessionsentwurf für die Errichtung einer Wasserkraftanlage am Rhein bei Eglisau<sup>1)</sup> ist dem Programm beigebracht.

Die *Darstellung des Entwurfes* soll bestehen aus Plänen, Kostenanschlag und Erläuterungsbericht, sämtlich in deutscher Sprache. Die Gesamtanlage ist in die zur Verfügung gestellten Lagepläne 1:10 000, sowie für den Teil von Basel bis zum Rheinfeld bei Schaffhausen in das Längenprofil 1:25 000 und in die Querprofile einzutragen. Oberhalb des Rheinfelds hat die Einzeichnung nur in den Plänen der Strecken Geishütte bis Stiegen-Eschenz und Gottlieben bis Konstanz zu erfolgen. Die Entwürfe für die Strecken bei Rheinfelden, Waldshut, Rheinau, Schaffhausen sind ausserdem in die zur Verfügung gestellten Sonderpläne einzuzichnen. Die einzelnen Bauwerke sind soweit darzustellen, als zur Nachprüfung des Kostenanschlages erforderlich ist; der Masstab darf nicht kleiner als 1:200 genommen werden. Für den eisernen Ueberbau der Brücken sind nur Skizzen und Gewichtsermittlungen nach den üblichen Formeln zu liefern. Sämtliche Entwürfe werden nach erfolgter Entscheidung des Preisgerichts in Basel zwei Wochen lang ausgestellt werden.

Die mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe werden Eigentum der ausschreibenden Schiffahrtsverbände. Von diesen können auch mit Preisen nicht ausgezeichnete Entwürfe nach Vereinbarung angekauft werden.

Das Programm, in dem alle nähern Angaben enthalten sind, kann unentgeltlich beim „Sekretariat der Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee in Konstanz“ bezogen werden.

**Kreiszollgebäude mit Wohnungen in Lugano.** (Band LXI Seiten 179 und 313). Das Preisgericht hat am 9. Juni seine Arbeiten beendet und folgende Preise erteilt:

- I. Preis (3500 Fr.) dem Entwurf „L. V. G. A.“ des Architekten Prof. *Silvio Soldati* in Lugano.
- II. Preis (3000 Fr.) dem Entwurf „Pro civico Ospitale“ des Architekten *Paolito Somazzi* in Lugano.
- III. Preis (1000 Fr.) dem Entwurf „Dazio“ des Architekten *Adolfo Brunel* in Lugano.

Sämtliche Entwürfe sind vom 9. Juni an während 14 Tagen in der Villa Ciani des Parco civico in Lugano ausgestellt.

### Nekrologie.

† **R. v. Totth.** Am 30. Mai verschied nach schwerem Leiden zu Resicabánya in Ungarn Robert v. Totth, Leiter der Brückenbauabteilung in der dortigen Maschinenfabrik der österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Totth wurde am 23. Dezember 1856 in Temesvar geboren; er trat im Oktober 1874 in die Ingenieurschule der Eidg. Technischen Hochschule ein, die er mit dem Diplom

<sup>1)</sup> Dieser Konzessionsentwurf ist soeben zwischen den Regierungen beider Uferstaaten vereinbart worden; vergl. das Projekt auf S. 130 ffd. Bd. *Red.*

eines Bauingenieurs im Frühjahr 1878 verliess. Er war eine markante Gestalt aus der Garde jener Ingenieure, die in den 70-er und 80-er Jahren des verflorenen Jahrhunderts mit der gründlichen Ausbildung von der Zürcher Schule in ihre Heimat zurückkehrten. Seine Laufbahn begann er 1878 in Resica. Zahlreiche Brücken, besonders seine Theissbrücke, haben durch gute Konstruktion und Schönheit Aufsehen erregt. Er war unermüdlich praktisch tätig, hat aber nie erlahmt, in seiner theoretischen Ausbildung fortzufahren. Noch in den letzten Wochen, als ihm der sichere Tod vor Augen stand, schrieb er über einzelne Fragen aus den Elementen der Mechanik und der Graphostatik Aufsätze in die Zeitschrift ungarischer Ingenieure und Architekten. Mit ihm ist ein ehrenvoller, gerader Mann von uns geschieden, ein unentwegter, begeisterter Schüler der Zürcher Schule, namentlich seiner Lehrer Cullmann und Fiedler, denen er nie genug Dank wissen konnte und deren Werke er, wie kein zweiter, bis auf den Einzelbuchstaben kannte. Wir wollen seinen Heimgang deswegen auch an diesem Orte aufrichtig betrauern.

J. H.

### Literatur.

**Transmissionen.** Wellen-, Lager-, Kupplungen-, Riemen- u. Seiltrieb-Anlagen. Von Ingenieur *Stephan Jellinek*, Wien. Mit 61 Textfiguren und 30 Tafeln. Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 12 M.

In dem vorliegenden, für Studierende höherer Lehranstalten geschriebenen Werke will der Verfasser sowohl für die Konstruktion der Einzelteile von Transmissionen, als auch für die Projektierung ganzer Transmissionsanlagen die grundlegenden Kenntnisse vermitteln. Dass er den ersten Teil der Aufgabe gründlicher erfasst hat, als den zweiten Teil, geht schon aus der Raumeinteilung des Buches hervor; den Einzelteilen sind 150 Textseiten und 25 Tafeln, den Transmissionsanlagen 10 Textseiten und fünf Tafeln gewidmet. Die dargestellten Einzelteile und Anlagen betreffen ausschliesslich österreichische und deutsche Konstruktionen, sodass wegen dieser Einseitigkeit für uns Schweizer das Interesse an diesem Werke übrigens ein sehr geringes ist. Zahnräder und Vorrichtungen zur Veränderung der Umdrehungszahl (Stufenscheiben u. s. w.) hat der Verfasser „mit Rücksicht auf ihre geringe Verwendung im eigentlichen Transmissionsbau“ weggelassen. Dieser Stellungnahme kann man kaum völlig beipflichten. Es sei zugegeben, dass Zahnräder, die für Antriebe mittels Elektromotoren und neuerdings auch für solche mittels Dampfturbinen von grösster Bedeutung sind, vom „eigentlichen“ Transmissionsgebiet abgetrennt werden dürfen; anderseits ist jedoch völlig unzulässig, Stufenscheiben und ähnliche Vorrichtung zur Tourenänderung zu ignorieren. Wie soll der Studierende Transmissionsanlagen für Werkstätten zur Metallbearbeitung entwerfen, ohne dass ihm über Stufenscheiben u. s. w. etwas mitgeteilt wird? Diese Frage ist umso mehr gerechtfertigt, als der Verfasser im Vorwort das „Schlagwort vom elektrischen Einzelantrieb“ zurückweist mit dem Hinweis darauf, dass die mechanische Kraftübertragung vielfach ebenso wirtschaftlich ist, wie der elektrische Antrieb und diesen sogar vereinzelt übertrifft.

W. K.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

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

**Handbuch der Architektur.** Begründet von Dr. phil. und Dr.-Ing. *Eduard Schmitt* in Darmstadt. Viertes Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude. Dritter Halbband: Gebäude für die Zwecke der Landwirtschaft und der Lebensmittelversorgung. Dritte Auflage. Mit 525 in den Text eingedruckten Abbildungen, sowie fünf in den Text eingetragene Tafeln. Leipzig 1913, Verlag von J. M. Gebhardt. Preis geb. 15 M., geb. 18 M.

**Wahl des Grössenwertes der Elastizitäts-Verhältniszahl** und für die Berechnung von Eisenbetonträgern. Von *M. Möller*, Geh. Hofrat, Professor an der Technischen Hochschule in Braunschweig, und Dipl.-Ing. *M. Brunckhorst*, Assistent an der Hochschule. Heft 25 aus: „Deutscher Ausschuss für Eisenbeton“. Berlin 1913, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geb. 1 M.

**Differential- und Integralrechnung.** Infinitesimalrechnung für Ingenieure, insbesondere auch zum Selbststudium. Von Dr. *W. Koestler*, Dipl.-Ing., Burgdorf, und Dr. *M. Tramer*, Zürich. I. Teil: Grundlagen. Mit 221 Textfiguren und zwei Tafeln. Berlin 1913, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 13 M., geb. 14 M.

**Die künstlerische Gestaltung von Eisenkonstruktionen.** Im Auftrage der kgl. Akademie des Bauwesens in Berlin. Herausgegeben von Dr.-Ing. *H. Jordan*, kaiserlicher Baurat, Strassburg i. E., und Dr.-Ing. *E. Michel*, Professor an der Technischen Hochschule Hannover. I. Band: Text. II. Band: Abbildungen. Berlin 1913, Verlag von Carl Heymann. Preis geb. zusammen 30 M.

**Versuche mit eingespannten Balken.** Bericht erstattet von Dr.-Ing. *Fritz Eder von Emperger*, k. k. Oberbaurat. Mit über 250 Abbildungen und zahlreichen Plänen und Tabellen. Heft 4 aus „Mitteilungen über Versuche, ausgeführt vom Eisenbeton-Ausschuss des Oesterr. Ing.- & Arch.-Vereins“. Leipzig und Wien 1913, Verlag von Franz Deuticke. Preis geb. 10 M.

**Wärmetechnik des Gasgenerator- und Dampfkessel-Betriebes.** Die Vorgänge, Untersuchungs- und Kontrollmethoden hinsichtlich Wärmeerzeugung u. Wärmeverwendung im Gasgenerator- und Dampfkessel-Betrieb. Von *Paul Fuchs*, Ingenieur. Dritte, erweiterte Auflage. Mit 43 Textfiguren. Berlin 1913, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 5 M.

**Das Grundbuch nach Schweizer Recht.** Darstellung in Fragen und Antworten. Von Dr. *P. Aeby*, Privatdozent an der Universität Freiburg (Schweiz). Zürich 1913, Verlag von Art. Institut Orell Füssli. Preis geb. 2 Fr.

**Bericht über die Gründungs-Versammlung des Verbandes der gemeinnützigen Bauvereinigungen im Königreich Sachsen** am Sonntag den 27. Oktober 1912 in Dresden. Dresden, Verlag des Verbandes. Preis geh. 50 Pfg.

**Théorie générale du Ciment armé.** Par *Charles Amar*, Ingénieur des Constructions civiles. Paris 1912, Editeur Gauthier-Villars, Prix br. 3 frcs.

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

### Vereinsnachrichten.

#### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### AUSZUG

aus dem

#### Protokoll der Sitzung des Central-Comité vom 4. Juni 1913.

**Generalversammlung 1913.** Der vorgelegte Programmwurf der Sektion Waadt wird besprochen. Die Generalversammlung wird vom 23. bis 25. August 1913 in Lausanne stattfinden. Die Delegiertenversammlung ist auf den 23. August angesetzt. Die Sektion Waadt wird eine kleine Ausstellung von Plänen und Photographien ausgeführter Bauwerke veranstalten; ferner wird ein kleiner technischer Führer der wichtigsten waadtländischen Bauten herausgegeben. Es sollen auch Damen am Feste teilnehmen können.

**Strassenwesen.** Es wird beschlossen, der nächsten Delegiertenversammlung den Beitritt des Vereins zum Internationalen Verband der Strassenkongresse zu beantragen. Stadtgenieur Wenner und der Sekretär werden beauftragt, ein Organisationsstatut für eine zu bildende Fachgruppe für Strassenwesen auszuarbeiten.

**Kurse in Lausanne und Genf.** Es wird beschlossen, Vertreter der Sektionen Waadt und Genf zu einer gemeinsamen Besprechung der Veranstaltung vorläufig eines Kurses in einer der beiden Städte einzuladen.

**Maschinenwesen.** Nachdem auf das Zirkular des Central-Comité zur Teilnahme an einer Besprechung über die Förderung der Arbeiten des Vereins auf dem Gebiete des Maschineningenieurwesens eine Anzahl Mitglieder zustimmend geantwortet haben, wird in nächster Zeit eine erste Sitzung stattfinden.

**Die Statuten der Sektion Graubünden** werden genehmigt.

**Statuten der Sektion Freiburg.** Der vorgelegte Entwurf geht zur Abänderung im Sinne der Organisation der Sektion Winterthur d. S. I. A. und des Technischen Vereins Winterthur zurück.

**Baufachausstellung Leipzig.** Es wird auf Mitte September ein Kollektivbesuch von Mitgliedern des Vereins vorgesehen. Die Einladung und das Programm werden den Mitgliedern so bald wie möglich zugestellt.

**Spezielle Bedingungen für die Ausführung von Plattenarbeiten.** Ein vom Schweizerischen Baumeisterverband zugestellter Entwurf wird der Normalienkommission überwiesen.