

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 25

Nachruf: Blancpain, Henri

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: 05.05.2025

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

gut unterhaltene Blumenrabatten, etwas unterstützt von Rosendornen, auch für Kinder als wirksame Einfriedigung vollkommen genügen. Es ist hier durch sachliches Zusammenarbeiten von Strassenbahn, Tiefbauamt und Gartenbauamt eine in jeder Hinsicht gelungene Anlage geschaffen worden.

Miscellanea.

Elektrifizierung der S. B. B. Die von uns in letzter Nummer angekündigte, vom Schweiz. Wasserwirtschaftsverband und dem Schweiz. Elektrotechnischen Verein eingeladene Diskussionsversammlung¹⁾ hat am 14. d. M. in Bern unter sehr zahlreicher Beteiligung stattgefunden. Ausser den Mitgliedern der genannten Verbände waren zahlreiche Mitglieder der Schweiz. Bundesversammlung, sowie als Vertreter des Bundesrats die Herren Dr. F. Calonder und Dr. L. Forrer, dann die massgebenden Techniker des Eisenbahndepartements und der S. B. B., die hervorragenden Ingenieure aus unsern Eisenbahnkreisen, die Vertreter vieler grossen technischen Verbände u. a. anwesend. Nach Begrüssung durch den Vorsitzenden Prof. Landry hielten die Berichterstatter Obergeringenieur *L. Thormann* und Prof. Dr. *W. Wyssling* ihre einlässlichen Referate. Wir behalten uns vor, auf diese wie auf die anschliessende Diskussion zurückzukommen und teilen für heute mit, dass vom Erstgenannten, als Bauleiter der elektrischen Einrichtungen der Lötschbergbahn, nach einer allgemeinen, vergleichenden Zusammenstellung über die bei Bahnbetrieb angewendeten Systeme, die am Lötschberg erzielten praktisch und ökonomisch sehr günstigen Resultate mit dem Einphasensystem ziffernmässig dargelegt wurden. Prof. Wyssling gab als Generalsekretär der „Studienkommission für elektrischen Betrieb der schweiz. Bahnen“ einen gedrängten, klaren Ueberblick über deren eingehende Prüfung der Fragen, die bekanntlich nach jahrelangem Zusammenarbeiten aller unserer berufenen Behörden und Fachleute zu dem Endergebnis kam, das seither am Lötschberg eingeführte System als für unsere Bedürfnisse am besten geeignet nachdrücklich zu empfehlen. Den genannten beiden Referenten schloss sich das Votum von Generaldirektor *O. Sand* an, der in seiner prägnanten Ausdrucksweise die Zusicherung gab, die Schweiz. Bundesbahnen werden nunmehr ohne weiteres Zögern an die Ausführung der Arbeiten am Gotthard gehen, für die der Verwaltungsrat bereits vor zwei Jahren den Kredit von 38,5 Mill. Fr. gewährt habe.

Herr *W. Boveri* hielt den Schlussfolgerungen der beiden Referenten den Wunsch entgegen, bei Festsetzung des zu wählenden Systems auch die Möglichkeit offen zu halten, für künftige Zeiten zu einer allgemein marktfähigen Form der elektrischen Energie zu gelangen. Ihm antwortete Herr Wyssling unter Betonung, dass für die S. B. B. als Hauptkonsument und Hauptproduzent elektrischer Energie im Lande doch in erster Linie ihre eigenen Bedürfnisse in Frage kommen und massgebend sein müssen.

Herr Dr. *Ed. Tissot*, Präsident der Studienkommission, betonte in einem Schlusswort mit Nachdruck, er nehme an, die Versammlung werde aus den beiden Referaten und den Erklärungen der Generaldirektion die Ueberzeugung gewonnen haben, dass die Frage, was deren *technische* Seite anbetreffe, nunmehr endgültig gelöst sei. Mit den wirtschaftlichen und finanziellen Massnahmen zur Verwirklichung des Problems könne auf dieser Grundlage nunmehr vorgegangen werden.

Nach einstimmiger Annahme einer „Resolution“ schloss der Vorsitzende um 4³/₄ Uhr die Tagung.

Die Wasserversorgung der Stadt Berlin. Gegenwärtig wird Berlin durch zwei Grundwasserwerke mit Trinkwasser versorgt, nämlich durch das seit 1877 bestehende Tegelwerk und das 1893 in Betrieb genommene Werk Müggelsee. Im Tegelwerk sind nach „Gesundheits-Ingenieur“ zur Gewinnung des Grundwassers vier Brunnengalerien mit insgesamt 140 Brunnen von 35 bis 65 m Tiefe vorhanden, die jährlich 24 Mill. m³ abgeben. Das Werk am Müggelsee entnimmt das Grundwasser aus drei Brunnengalerien mit zusammen 350 Brunnen von 40 bis 50 m Tiefe und kann im Jahre im Mittel 36 Mill. m³ liefern. In beiden Werken wird das Wasser, vor der Filtration, in Rieselerkammern einer Enteisung unterzogen. Von den Werken wird es zunächst in hochgelegene Zwischenwerke, bei Charlottenburg und Lichtenberg, gepumpt, die es dann an das

¹⁾ Mit der, entgegen geäußerten Vermutungen, der Vortrag vom 8. d. M. im Zürcher Ing.- und Arch.-Verein in keinerlei Zusammenhang stand.

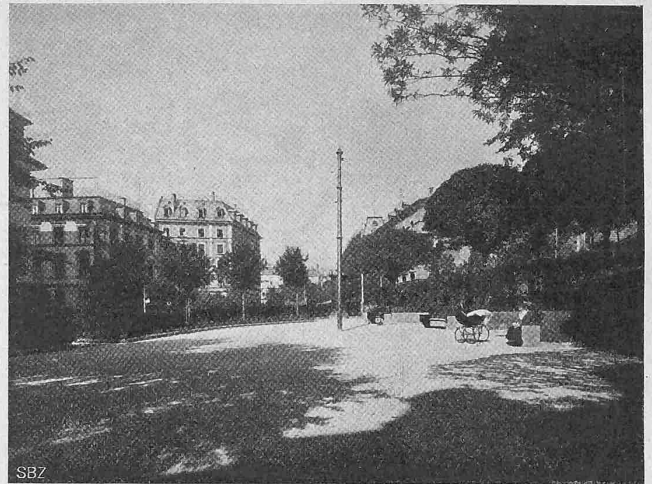


Abb. 8. Blick vom Weinbergfussweg über den Spielplatz.

Rohrnetz abgeben. Im Entstehen begriffen ist ein neues Werk für 14 Mill. m³ Jahresleistung in der östlich von Berlin gelegenen Wulheide, bei dem die Wasserentnahme aus zwei Galerien mit insgesamt 210 bis 240 Brunnen erfolgen soll, und dessen Inbetriebsetzung ursprünglich schon für 1914 in Aussicht genommen war. Ferner ist bei Heiligensee an der Havel ein weiteres Grundwasserwerk für 30 Mill. m³ Jahresleistung geplant. Die Kosten für diese beiden neuen Anlagen sind, ohne Landerwerb, auf 43 Mill. Franken veranschlagt.

Pont Butin in Genf. Der Entscheid für das zur Ausführung zu wählende Projekt ist nunmehr erfolgt und zwar zugunsten des prämierten Entwurfes Nr. 29, abgebildet auf Seite 211 des letzten Bandes (8. Mai 1915), Verfasser Ing. J. Bolliger & Cie., Zürich und Arch. Garcin & Bizot in Genf. Die Wünsche der Genfer gingen auf ein Projekt mit grossem Bogen (Nr. 7 oder 53), die S. B. B. dagegen wollten keinen grossen Bogen, sondern gaben der Viadukt-Lösung (Nr. 15 oder 19) den Vorzug. Das wollten wieder die Schiffahrtsfreunde nicht, und so einigte man sich schliesslich auf einen gut eidgenössischen Kompromis mit zwei Oeffnungen über dem Fluss und einem Pfeiler in Flussmitte. Unter diesen Entwürfen beliebte dann der obenerwähnte, der bei der Ausführung nur unwesentliche Aenderungen erfahren soll. Das ganze Bauwerk wird, mit Rücksicht auf eine Uferausgleichung, etwas gegen das linke Ufer (auf unserer Ansicht nach rechts) verschoben. Am linksufrigen Brückenende wird der niedere Anfahrviadukt durch einen Erddamm ersetzt. In welchem Umfang für die Strassenbrücke Eisenbeton zugelassen werden soll, ist noch nicht entschieden. Die Fundationsarbeiten sollen demnächst in Angriff genommen werden, da die Brücke Ende 1918 vollendet sein muss.

Kantonale Blinden- und Taubstumm-Anstalt Zürich. Das auf dem Entlisberg in Zürich 2 neuerstellte Heim für die kantonale Anstalt für Versorgung und Erziehung von Taubstummen und von Blinden ist mit einer den Zeitläufen angepassten einfachen Feier am 9. Dezember d. J. seiner Bestimmung übergeben worden. Der vom Kantonsbaumeister *H. Fietz* entworfene und ausgeführte Bau ist dem für die neue Anstalt zu Grunde gelegten, sorgfältig durchgearbeiteten Programm in allen Teilen sorgfältig angepasst worden. Wir können unsern Lesern die ausführliche Darstellung des Gebäudes in gleicher Weise, wie uns solche auch bisher bei Hochbauten des Kantons Zürich durch das Entgegenkommen der Baubehörden stets ermöglicht worden ist, in Aussicht stellen, sodass wir uns für heute auf diese kurze Mitteilung beschränken dürfen.

Nekrologie.

† **H. Blancpain.** Aus Freiburg erhalten wir die Mitteilung, dass am 20. Mai d. J. Ingenieur Henri Blancpain, Leutnant im Fliegerkorps der französischen Armee, nordöstlich von Arras bei einem Erkundungsflug gefallen ist.

Henri Blancpain, aus Villeret im Berner Jura stammend, wurde am 6. Juli 1867 geboren. Aus der Volksschule in Villeret ging er an das Collège St. Michel in Freiburg über, machte dann das Technikum in Winterthur durch und bezog im Oktober 1890 die Eidg.

Techn. Hochschule in Zürich, an deren Ingenieurschule er bis zum März 1894 studierte. Nach deren Absolvierung unternahm er mehrfache Studienreisen in Spanien und Italien, war dann in Aegypten bei dem Bau einer Brücke über den Nil beschäftigt und kehrte nach Freiburg zurück, um bei dem Neubau und der Neueinrichtung der von seinem Vater gegründeten Brasserie du Cardinal mit seinen Brüdern tätig zu sein. Als besonders begeistertes Mitglied des Alpenklubs und Freund des Sportwesens zog ihn die Aviatik gleich bei ihrem Entstehen mächtig an, was ihn veranlasste, in die Ecole pratique d'Aviation Blériot in Pau (Pyrénées) einzutreten. Im Begriffe, sein endgültiges Fliegerexamen abzulegen, stürzte er infolge eines Fehlers an seinem Flugzeuge ab und musste dann mehrere Monate im Spital zu Pau und zuletzt in der Klinik von Dr. Clément in Freiburg Heilung suchen. Hier traf ihn im August vorigen Jahres die Kunde vom Kriegeausbruch. Seine in Pau angeknüpften Beziehungen zum französischen Fliegerkorps bewogen ihn, der französischen Regierung seine Dienste anzubieten, die ihn nach kurzer Zeit zum Fliegerleutnant ernannte. Bald nach dem Eintreffen an der Front ist er seinem gefährlichen Berufe zum Opfer gefallen.

† **Adolphe Greiner.** Im Alter von 72 Jahren ist am 20. November d. J. in Seraing bei Lüttich Dr. Adolphe Greiner, Generaldirektor der Société John Cockerill gestorben. Der Verstorbene wurde am 7. Dezember 1843 zu Brüssel geboren und trat bald nach Absolvierung seiner Studien an der Ecole des Mines in Lüttich im Jahre 1864 als Ingenieur-Chemiker in die Stahlwerks-Abteilung der Cockerill-Werke ein. Fünf Jahre später wurde er zum Direktor dieser Abteilung befördert und sodann 1887 zum Generaldirektor des Unternehmens gewählt, welche Stelle er bis zu seinem Tode bekleidete. Unter Greiners umsichtsvoller und zielbewusster Leitung sind die Cockerill-Werke zu einer der bedeutendsten Stahlwerks- und Maschinenbau-Unternehmungen des Kontinents emporgewachsen, deren Erzeugnisse sich eines Weltrufs erfreuen.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Zürich und Vororte (Bd. LXVI, S. 190). Dieser Tage ist das Programm zu diesem grossen Ideen-Wettbewerb zur Ausgabe gelangt. Die Bedeutung des Unternehmens, die überaus grosse Anzahl und der Umfang der dem Programm beigelegten mit besonderer Sorgfalt vorbereiteten Beilagen und die der gestellten Aufgabe angepassten Bedingungen bringen es mit sich, dass wir der Darlegung des Programmes grössern Umfang, als dies bei andern Wettbewerben nötig ist, widmen müssen, was uns in dieser und in der nächsten Nummer des Jahresabschlusses wegen unmöglich ist.

Wir begnügen uns für heute hervorzuheben, dass der Termin für die Einreichung der Wettbewerbsarbeiten auf den **30. Juni 1917** festgesetzt ist und das Preisgericht bestellt wurde aus den Herren:

Stadtrat Dr. E. Klöti als Präsident, Baurat W. Bertsch, Arch., Vorsteher des Stadterweiterungsamtes München, Prof. J. Brix, Ing., Stadtbaurat a. D., Charlottenburg, Edm. Fatio, Arch., Genf, Stadtbaumeister Fissler, Zürich, Obergeringenieur R. Grünhut, Zürich, Prof. Dr. G. Gull, Zürich, Prof. Hermann Jansen, Arch., Berlin, Kantonsingenieur K. Keller, Zürich, Prof. Dr. Karl Moser, Zürich, a. Obergeringenieur, Dr. Rob. Moser, Zürich, Prof. Richard Petersen, Ingenieur, Danzig, Stadttingenieur V. Wenner, Zürich. Als Ersatzmänner wurden bezeichnet: Privatdozent H. Bernoulli, Basel, Stadttingenieur W. Dick, St. Gallen, Prof. Ewald Genzmer, Ing., Dresden, und Arch. Rehors, beigeordneter Bürgermeister, Köln. Dem Preisgericht sind zur Erteilung von fünf Preisen 65000 Fr. und zum Ankauf von Teilentwürfen ein weiterer Betrag von 15000 Fr. zur Verfügung gestellt. Dem Programm sei weiter entnommen, dass bis zum 31. Januar 1916 sämtliche Wettbewerbsunterlagen und die vorhandenen Bebauungs- und Uebersichtspläne der Stadt Zürich und der Vororte im nördlichen Verbindungsgang des dritten Stockwerkes des Stadthauses in Zürich 1 zur Besichtigung ausgestellt sind.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der IV. Sitzung im Vereinsjahr 1915/16,

Mittwoch den 8. Dez. 1915, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Der amtende Vizepräsident Arch. O. Pileghard.
Anwesend etwa 220 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende begrüsst die zahlreich, z. T. auf besondere Einladung hin auch von auswärts erschienenen Gäste. Unter diesen wurden bemerkt hervorragende Vertreter der grossen Elektrizitäts-

firmer, der S. B. B. und der B. L. S. sowie der „Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb“ und eine grosse Zahl anderer Kollegen von Winterthur, Baden, Luzern, Bern usw.

Das Protokoll der letzten Sitzung, veröffentlicht im Vereinsorgan vom 4. Dez., wird ohne Bemerkungen genehmigt. Andere geschäftliche Traktanden liegen nicht vor und es erteilt der Vorsitzende das Wort Herrn Prof. Dr. W. Kummer zu seinem Vortrag über

Die massgebenden Gesichtspunkte bei der Systemwahl der elektrischen Zugförderung.

In etwa einstündiger Rede erläuterte der Referent in klarer Weise den Gegenstand etwas eingehender, aber inhaltlich in selbem Sinne, wie in dem gleichlautenden Aufsatz auf Seite 280 bis 285 der letzten Nummer der Bauzeitung nachzulesen. Die Uebersicht über die Gesichtspunkte: 1. Abstand der Fahrleitungs-Speisepunkte; 2. Einfluss höherer Fahrspannungen auf Sicherheit und Anlagekosten; 3. Die Energiepreise am Speisepunkt, war neben andern Angaben den Zuhörern in Plakatform vor Augen gestellt.

Diskussion.

Ing. H. Haueter, Elektroingenieur der B. L. S., Bern, entrollte anhand graphischer Darstellungen ein interessantes Bild über die Erfahrungen, die von August 1913 bis November 1915 im praktischen Betriebe der Löttschbergbahn mit dem Einphasen-System gemacht worden sind. Er zeigte, wie die anfänglich bedenklich grosse Zahl von Störungen durch Kurzschlüsse auf den Leitungen und durch Fahrzeugdefekte in wenigen Monaten, wie auch die Zugsverspätungs-Statistik nachweist, auf ein unbedeutendes Mass herabgemindert werden konnte, sodass heute der Betrieb als gesichert und normal bezeichnet werden darf.

Ingenieur E. Huber-Stockar erklärte ausdrücklich, nicht in offizieller Eigenschaft (Oberingenieur des Bureau für elektr. Betrieb der S. B. B.) und nicht zur Systemfrage sprechen zu wollen. Dass er selbst von vornherein sein Votum ironisierte, ferner dem Referenten bemerkte, er habe nicht zum angekündigten Thema gesprochen, löste bei diesem (im nachfolgenden Schlusswort) ein Echo aus, das etwas theatralisch ausklang. Leider wurden so die Zuhörer um die aus einer ernsthaften Diskussion erwartete weitere Abklärung möglicher Meinungsunterschiede, sei es bezüglich der Schlussfolgerung des Referenten oder ihrer Ableitung, gebracht.

Privatdozent Korda findet in Ing. Hubers Votum eine sehr höfliche Ablehnung des Gleichstroms; daneben hätte man das Drehstrom-System zu stiefmütterlich behandelt, das neben seinen Nachteilen doch auch unbestreitbare Vorzüge (Einfachheit der Motoren, 2 bis 3 konstante Geschwindigkeits-Stufen, Rekuperation) habe, wie dessen Ausbreitung in Italien beweise.

Schlusswort des Referenten: Auf das Votum Kordas ist zu bemerken, dass anscheinend das Drehstromsystem heute weder von der S. B. B.-Verwaltung, noch von einer unserer Elektrizitäts-Firmer mehr ernsthaft in Erwägung gezogen sei, und deshalb der Hinweis auf das genüge, was man in den Veröffentlichungen der „Studienkommission“ nachlesen kann.

Zum Votum Hubers ist zu sagen, dass die von ihm erwähnte „Ungeduld“ wegen des immer noch ausstehenden System-Entscheidung, wenigstens soweit es den Referenten angehe, einen rein technischen Ursprung habe, indem nämlich das grosse Werk der S. B. B.-Elektrifizierung, eine Angelegenheit der technischen Einheit im Eisenbahnwesen sei und die Schaffung ausserordentlich vieler neuer Normalkonstruktionen bedinge, die nicht früh genug festgelegt werden können, zum Teil sogar abklärende Vorversuche nötig machen. Solange die Systemwahl nicht getroffen ist, müssen diese Versuche logischerweise für verschiedene Systeme gemacht werden, und daraus entstehen eben vergleichende System-Versuche. Da aber von solchen, nach Hubers Aeusserungen, keine Rede sei, so bleibt für die pro 1916 verlangten und erteilten Versuchskredite nur eine Erklärung: Die Systemfrage wird vor Neujahr 1916 gelöst!

Mit einem Dankwort an den Vortragenden und an die Zuhörer für ihr zahlreiches Erscheinen schliesst der Vorsitzende die Sitzung um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Aktuar: C. J.

Mit Bezug auf diese Sitzung hat Herr Ingenieur E. Huber ein „Autoreferat“ eingesandt, das samt Beantwortung durch den Referenten nachstehend (auf S. 298) veröffentlicht wird, weil beides, als ausserhalb der Sitzung erfolgte Aeusserungen, nicht ins „Protokoll“ gehört.

Der Aktuar: C. J.