

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 5/6 (1885)
Heft: 10

Nachruf: Stänz, R.

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: 22.11.2024

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

Backsteine aus Abfällen der Spiegelglasfabrication. In der Sitzung vom 6. Februar der „Société des Ingénieurs civils“ in Paris machte Herr Hignette eine interessante Mittheilung über die Verwendung der sich bei der Fabrication von Spiegelglas ergebenden Abfälle. Bekanntlich wird das Spiegelglas durch hölzerne mit Eisen beschlagene Platten, zwischen welche feiner quarzhaltiger Sand gebracht, der reichlich mit Wasser bespült wird, geschliffen. Durch die Manipulation des Schleifens, welche in einem beständigen, durch besondere maschinelle Vorrichtungen herbeigeführten Hin- und Herbewegen der Schleifplatte über dem abzuschleifenden Spiegelglas besteht, vermischt sich der Quarzsand mit Glas- und Eisenpartikeln und wird, nachdem er seine Schärfe verloren hat, als sog. todgearbeiteter Sand in der Nähe der Spiegelglasfabriken abgelagert, wo er bisher als werthloses Material liegen blieb. Dieser Sand enthält etwa 15% Glas- und 2% Eisentheile und da er sehr hygroskopisch ist, so muss er, um zur Backsteinfabrication verwendet werden zu können, zuerst getrocknet und dann unter einem Druck von 300 kg pro cm² in die Form gepresst werden. Die so erhaltenen Stücke werden einer Temperatur von 1500° ausgesetzt. Bei dieser hohen Temperatur geht das Glas eine Verbindung mit dem Sand ein und man erhält ein durchaus neues Product mit neuen Eigenschaften. Die auf diese Weise gewonnenen Backsteine haben bloß ein spezifisches Gewicht von 1,5; sie sind vollkommen weiss und lassen sich durch Säuren nicht angreifen, weshalb sie bei der Fabrication chemischer Producte, besonders bei der Schwefelsäurefabrication, vortreffliche Verwendung finden können. Sie widerstehen ebenfalls dem Frost, was durch Versuche während des strengen Winters von 1880 auf 1881 festgestellt wurde. Was die Festigkeit des Materials anbelangt, so ergeben Versuche, welche im Conservatoire des arts et métiers angestellt wurden, eine Druckfestigkeit von 384—450 kg pro cm². Durch Mischung des Sandes kann man emaillirte Steine von schönster Farbe erzeugen, welche zur decorativen Ausstattung von Façaden und Interieurs verwendet werden können. Verschiedene Architekten wie z. B. Garnier sollen davon bereits Gebrauch gemacht haben. Der Preis dieser Backsteine beträgt je nach dem Format 50—100 Franken pro 1000 Stück.

Zahnradbahn in Algier. Einem uns gütigst zur Verfügung gestellten Privatbriefe von Oberingenieur N. Riggenbach aus Algier entnehmen wir, dass die an anderer Stelle d. Bl. erwähnte, im Bau begriffene Zahnradbahn die Mitte der Stadt Algier mit dem auf einer Hochebene liegende Dorfe El-Bian verbindet. Von dort wird eine Vicinalbahn weiter geführt; die Zahnradbahn dient also hauptsächlich dazu die Anhöhe zu ersteigen. Immerhin soll auch zwischen Algier und El-Bian ein starker Verkehr bestehen, welcher bis anhin durch Omnibusse vermittelt wurde. Die Fahrzeit derselben betrug 50—60 Minuten. Die 1800 m lange Zahnradbahn verlässt Algier bei der Strasse Isly und geht in einem Tunnel unter den Festungswerken durch. Ungefähr in der Mitte der Strecke befindet sich ein 80 m langer Viaduct mit 15 m hohen Pfeilern. Die zu überwindende Höhendifferenz beträgt 250 m. Die Maximalsteigung der Bahn beläuft sich auf 15%, während die mittlere Steigung ungefähr 13% ausmacht. Die gesammte Anlage wird 1½ Millionen Franken kosten. Was den Betrieb der Bahn anbelangt, so soll die Locomotive einen Güterzug mit 25 t Gewicht in 12 Minuten, und einen Personenzug mit 18 t Gewicht in 8 Minuten hinauf befördern.

Sudanbahn. Die englischen Militärbehörden haben endlich beschlossen eine normalspurige Eisenbahn vom rothen Meer nach dem Nil zu bauen, d. h. den Hafenplatz Suakin mit Berber zu verbinden. Die Entfernung dieser beiden Orte beträgt 392 km. Von der Küste des rothen Meeres bei Suakin steigt das Terrain auf eine Länge von 110 bis 130 m beständig bis zu der 860 m über Meer liegenden Passhöhe bei Haraki. Die folgende Strecke von ungefähr 100 km Länge durchzieht eine öde Ebene, die hie und da durch niedrige Hügelketten durchsetzt ist. Von dort neigt sich das Terrain nach dem 300 m über Meer am Nil liegenden Berber. Mit Ausnahme der Strecke bei Haraki stehen dem Bau keine nennenswerthen Terrainschwierigkeiten entgegen. Dagegen wird die Beschaffung des Wassers grosse Hindernisse bereiten. Zwar sollen elf Gruppen von Brunnen auf der Strecke vorhanden sein, die jedoch für technische Zwecke sich als unzureichend erwiesen haben. Es wurde deshalb beschlossen eine 10 cm weite Röhre längs der ganzen Linie zu legen, in welcher das Wasser durch grossartige Pumpenanlagen befördert werden soll. Die Verträge für die Röhren- und Pumpenlieferung sind bereits abgeschlossen und alle hiezu nothwendigen Materialien sollen bis nächsten Mai in Suakin abgeliefert sein.

Brand einer Holzbrücke. In der Nacht vom 2. auf 3. März ist die bei Oberbüren (Ct. St. Gallen) über die Thur führende hölzerne Strassenbrücke niedergebrannt. Die mehr als 200 m lange vor etwa 100

Jahren erbaute und für 72 000 Fr. versicherte Brücke soll durch eine explodirte Petrollampe in Brand gesteckt worden sein.

Bündnerische Alpenbahnen. Als Curiosum sei hier erwähnt, dass die Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen unter der Rubrik *Italien* meldet, das „Bankhaus“ Zschokke & Co. habe die Concession für eine Bahn: Coira-Thusis-Bivio-Cavrecciathal-Malloggia-Chiavenna nachgesucht.

Electriche Beleuchtung in Wien. Die Hofburg mit allen Nebengebäuden, die Hofmuseen, die Hofoper und das neue Hofburgtheater in Wien erhalten electriche Beleuchtung nach dem System Turrettini. Im Ganzen sind 12 000 Glühlampen von je 29 Kerzen Lichtstärke in Aussicht genommen. Kosten: 1½ Millionen Gulden.

Eine Verbesserung am Telephon ist durch Blake, einen der Electriciker der Bell-Telephon-Comp., erzielt worden, indem derselbe einen neuen Uebertrager erfunden hat, der die menschliche Stimme so deutlich und laut wiedergeben soll, dass man nun auch auf weitere Entfernungen sprechen könne.

Eine Ausstellung des bernischen Münsterbau-Vereins, die Alles vereinigen soll, was sich auf die Baugeschichte des Münsters und der ihm verwandten Bauwerke bezieht, wird am 8. dies im Kunstmuseum zu Bern eröffnet.

Der österr. Ingenieur- und Architekten-Verein zu Wien wählte zum Vorsteher für 1885 und 1886 Herrn Stadtbau-director *Franz Berger* und zum Stellvertreter Herrn Centraldirector *Anton Rücker*.

Befestigung von Paris. Die geplante Entfernung des Fortificationsgürtels der Stadt Paris ist vom Kriegsminister abgelehnt worden.

Necrologie.

† **R. Stänz.** Freitag den 27. Februar Morgens 1 Uhr starb in Aarau nach kaum achttägiger aber heftig verlaufender Krankheit an den Pocken R. Stänz, Ingenieur, im Alter von 50 Jahren. Stänz wurde im Jahre 1835 in seinem Heimortorte Küttigen bei Aarau geboren. Er besuchte die dortigen Elementarschulen und wurde nach vollendeter Schulzeit von Lehrer Bircher in Privatstunden weiter unterrichtet, namentlich in den mathematischen Fächern. Von diesem Lehrer sagte Stänz, er habe mehr gewusst, als mancher Professor.

So vorbereitet fand Stänz im Anfange der 50er Jahre Beschäftigung im technischen Bureau der Brüder Alfred und Olivier Zschokke. Bald darauf wurden die technischen Vorstudien und dann der Bau der schweizerischen Centralbahn begonnen und Stänz folgte dem zum Sectionsingenieur der Linie Herzogenbuchsee-Biel ernannten Olivier Zschokke nach Solothurn, wo er lange Zeit als Bauführer, zuletzt als Sectionsingenieur thätig war.

Nach beendigtem Bau besuchte er zu seiner weitem Ausbildung die polytechnische Schule in Zürich und trat dann in den aargauischen Staatsdienst zuerst als technischer Secretär der Baudirection und später als Ingenieur des I. Kreises. In ersterer Stellung projectirte und leitete er den Bau der Distelbergstrasse (Aarau-Entfelden). Als Kreisingenieur zurückgetreten, projectirte er mehrere Strassenzüge, so den am Rohrdorfer Berg und führte auch als Unternehmer die Strasse Henschikon-Wohlen aus.

Mittlerweile wurde der Bau der aargauischen Südbahn Rapperswil-Lenzburg-Muri-Rothkreuz und der Linie Wohlen-Bremgarten beschlossen, dem später das Stück Brugg-Henschikon folgte. Als Sectionsingenieur dieser Linien arbeitete Stänz die Projecte aus und leitete in gleicher Stellung deren Bau, um nachher auch die Betriebs- und Bahnaufsicht dieser Strecken, sowie derjenigen von Aarau-Olten und Aarau-Subrozifingen als Bahningenieur zu führen bis zu seinem kürzlich erfolgten Tode.

Als Experte vielfach in Anspruch genommen, verfasste er auch eine Broschüre über die Tieferlegung des Hallwylersees und im Vereine mit Collegen eine solche sammt einem Entwurf zu einem Bebauungsplan der Stadt Aarau. Für das öffentliche Wohl arbeitete Stänz als Mitglied verschiedener staatlicher und Gemeindecommissionen und Vereine in uneigennützig und fruchtbringender Weise. Er war ein Mann von lauterem und loyalem Character, ein treuer Freund. A.

† **Gottgetreu.** Am 26. Februar starb im Alter von 72 Jahren zu Potsdam der geheime Ober-Hofbaurath Gottgetreu und zwar am nämlichen Tage, an welchem die amtliche Veröffentlichung der Ernennung zu der obgenannten Rangstufe im Reichs- und Staats-Anzeiger erschienen war. Der Verstorbene ist ein Bruder von Professor R. Gottgetreu in München.