

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 35/36 (1900)  
**Heft:** 21

**Nachruf:** Lindley, William

### **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:** 01.04.2025

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

schacht von 3 m Lichtweite abgeteuft, welcher, 20 m vom Förderschacht entfernt, zwei auf 480 bzw. 580 m Tiefe liegende Stollen verbindet. Die Beschaffenheit des zu durchteufenden Gebirges war genau bekannt; auf ganze Tiefe war dasselbe sehr standfest und hatte in der oberen Hälfte regelmässige, in der unteren gestörte Schichtungen. — Die obere Schachthälfte wurde nach dem gebräuchlichen Verfahren zuerst provisorisch ausgezimmert und dann ausgemauert. Bei der unteren Schachthälfte ging man jedoch sofort zu einer definitiven Verkleidung mit Beton über, von dessen Billigkeit, Wasserundurchlässigkeit und festem Anhaften an den Gesteinswänden man sich Vorteile versprach. — Bei der Standfestigkeit des Gebirges durfte man 3—4 m, manchmal noch mehr, ohne Verbölung abteufen. Dann errichtete man 0,30—0,50 m über Schachtsohle einen zerlegbaren Holzkranz und hierauf eine Verschalung, welche bei 0,25 m Abstand von den Schachtwänden, mit diesen die Form für die Verkleidung bildete.

In diese Form wurde der im Freien bereitete Beton eingeschüttet und fest gestampft. Hierauf konnte ein folgendes Schachtstück abgeteuft und mit Beton verkleidet werden. Bei Entfernung der Verschalungen durfte man die erhärtete Verkleidung wegen ihres festen Anhaftens an den rauhen Gesteinswänden gefahrlos frei hängen lassen. — Der Beton wurde aus Schlackencement-Mörtel mit Zusatz von 3—5 cm grossen Schlacken oder Steinschlag gebildet. Der Mörtel hatte das Mischungsverhältnis von 1 Vlm. Cement auf 4 Vlm. Schlackensand (= 1:2 in Gewt.). — Der zur Verwendung gelangte Schlackencement soll besser als natürlicher und ebensogut wie der 50—100% teurere künstliche Cement gewesen sein. Gegenüber dem gebräuchlichen Verfahren des Ausmauerns nach vorangegangener Auszimierung, soll das Beton-Ausbau-Verfahren ganz erhebliche Ersparnisse an Zeit, Arbeitslöhnen und Baumaterialien gestatten. — m —

#### Weltausstellung in Paris 1900.

Nachstehend sind die vom Bundesrat ernannten schweizerischen Mitglieder des internationalen Preisgerichts in denjenigen Klassen angeführt, welche für die Leser unseres Blattes besonderes Interesse haben:

**Kunstschulen:** Dr. Eugen Richard, Ständerat, Genf. **Gemälde, Kartons, Zeichnungen:** Chs. Giron, Maler, Vevey.

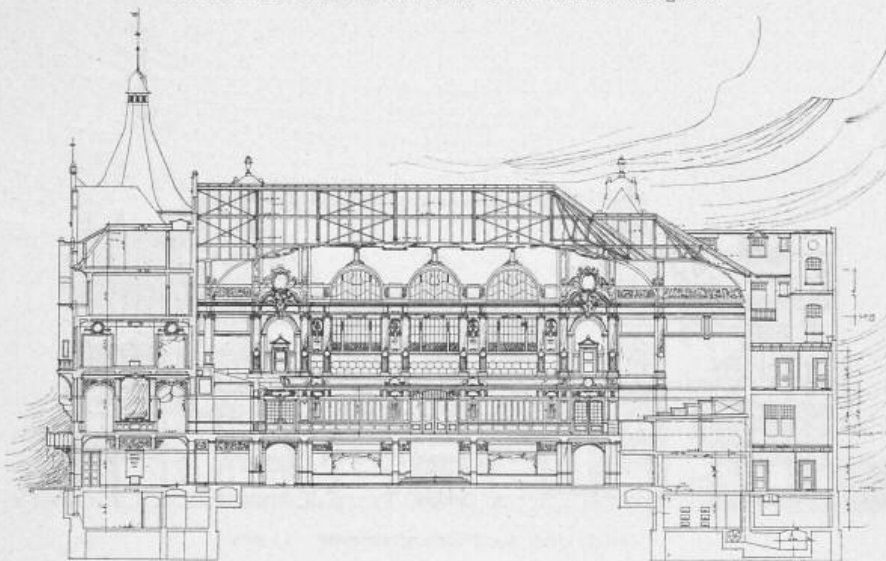
(H. Sandreuter, Maler, Basel, Suppleant). **Bildhauerei und Graveurarbeiten:** (Suppleant: Jos. Chiatone, Bildhauer, Lugano). **Photographie:** F. Pricam, Photograph, Genf. **Buchhandel, Musikverlag, Buchbinderei, Zeitungen, Plakate:** H. J. Burger, Direktor des Polygraphischen Instituts, Zürich. **Karten, Globen, Topographie:** Major L. Held, I. Topograph des eidgen. topographischen Bureaus, Bern. **Präzisionsinstrumente, Münzen, Medaillen:** Prof. Henri Dufour, Lausanne. **Dampfmaschinen:** Prof. Stodola, Zürich. **Verschiedene Motoren:** Prof. F. Prasil, Zürich. **Verschiedene Maschinen und Apparate des allgemeinen Maschinenbaues:** (Suppleant: Constant Buttica, Ingenieur, Genf). **Werkzeugmaschinen:** (Suppleant: Rob. Meier,

Direktor der L. v. Koll'schen Eisenwerke, Gerlafingen). **Erzeugung und mechanische Ausnutzung der Elektrizität:** Oberst Th. Turrettini, Präsident der schweiz. Landesausstellung von 1896, Genf. (Suppleant: Prof. Wyssling, Zürich). **Elektrische Beleuchtung:** Prof. Palaz, Lausanne. **Verschiedene Anwendungen der Elektrizität:** Prof. Dr.

F. Weber, Zürich. **Material der Eisenbahnen und Tramways:** Roman Abt, Ingenieur, Luzern. (Suppleant: Victor Duboux, Ingenieur, Lausanne). **Material und Verfahren des landwirtschaftlichen Betriebes:** (Suppleant: C. Moser, Direktor der landwirtschaftlichen Schule Rütli, Bern). **Fixe Dekoration der öffentlichen Gebäude und des Wohnhauses:** E. Jung, Architekt, Winterthur. **Apparate und Verfahren für Beleuchtung,** ausgenommen elektrische: Ed. Des Gouttes, Ingenieur, a. Gasdirektor, Genf. **Material und Verfahren der Spinnerei und Seilerei:** Prof. Rud. Escher, Zürich. **Hygiene:** Prof. Dr. Roth, Zürich.

#### Konzerthaus des Männergesangsvereins Strassburg i. E.

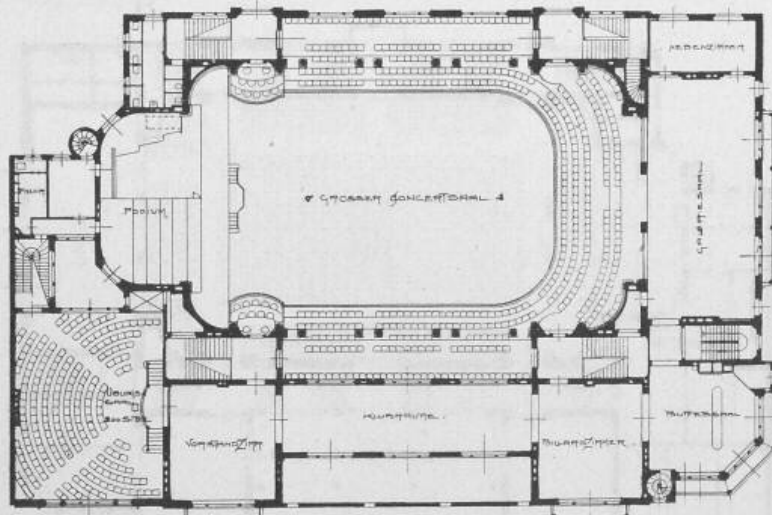
Architekten: Kuder & Müller in Zürich und Strassburg i. E.



Längenschnitt 1:500.

**Aluminium-Elektroden für Bogenlampen.** Der Amerikaner G. Heidel hat eine elektrische Bogenlampe konstruiert, bei der die negative Elektrode aus Aluminium anstatt aus Kohle besteht. Der Erfinder behauptet, dass bei der Verwendung eines Aluminiumstabes als negative und eines Kohlenstabes als positive Elektrode die Lichtwirkung des Bogens eine viel grössere sei, da das Aluminium nur sehr langsam und ganz allmählich verzehrt wird, während die Verbrennung des positiven Kohlenstabes viel vollständiger vor sich geht, sodass, praktisch genommen, die ganze Kohle verbrennt. Der Aluminiumstift überdauere die positive Kohlenelektrode viele Male,

woraus sich ein Ersparnis an negativen Kohlenelektroden, als auch an Arbeit für das Einsetzen derselben ergebe.



Grundriss vom II. Stock. 1:500.

#### Konkurrenzen.

**Evangelische Kirche in Bieblich a. Rh.** (Bd. XXXIV, S. 184). 122 Entwürfe wurden eingereicht. I. Preis (2500 M.) Arch. Karl v. Loehr in Karlsruhe, II. Preis (1500 M.) Prof. Vollmer und Prof. Jassoy in Berlin, III. Preise (je 1000 M.) Arch. Kuhlmann & Rüter in Charlottenburg und Arch. Konr. Prévôt in Kassel.

**Entwürfe für Arbeiterwohnhäuser in Kirchdittmold bei Kassel.** (Band XXXIV, S. 216). Es sind 65 Entwürfe eingegangen. I. Preis (800 M.) A. Genschel in Hannover, II. Preis (600 M.) C. Reinschmidt in Solingen, III. Preis (400 M.) Hessemer & Schmidt in München, IV. Preise (von je 200 M.) Krämer & Herold in Düsseldorf und Becher in Dresden.

#### Nekrologie.

† William Lindley. Am 22. Mai ist im 92. Lebensjahre zu London Herr Ingenieur W. Lindley gestorben, ein namhafter Techniker, welcher sich in Deutschland frühzeitig um die Förderung der Städtekan-

lisation verdient gemacht hat. Lindleys Name trat zuerst in die Oeffentlichkeit, als er beim grossen Hamburger Brande i. J. 1842 dem weiteren Umsichgreifen des verheerenden Elementes durch umfangreiche Häuser-sprengungen vorbeugte. Hauptwerke des Verstorbenen sind die 1842 bis 1860 nach seinem Projekt und unter seiner Leitung ausgeführte Entwässerungsanlage der Stadt Hamburg, sowie diejenige der Stadt Frankfurt a. M.<sup>1)</sup>, welche 1867 unter seiner Oberleitung begonnen und nach seinem Rücktritt von diesen Posten, i. J. 1878, durch seinen Sohn, Herrn Baurat H. W. Lindley, zu Ende geführt wurde.

† **Theodor Baumgartner**, Direktor des Technikums Winterthur, ist am 23. Mai infolge eines Herzschlages im Alter von 51 Jahren verschieden.

## Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

**Festsetzung der Einlagen in die Erneuerungsfonds.** Replik an das h. schweizerische Bundesgericht für 1. die Direktion der Gotthardbahn, 2. die Direktion der Jura-Simplon-Bahn, 3. die Direktion der Schweizer Nordost-Bahn, für sich und die Bötzbahn, 4. das Direktorium der Schweiz. Centralbahn, für sich, die Aarg. Südbahn und die Wohlen-Bremgartenbahn, 5. die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen, Rekurrenten gegen den h. Bundesrat der Schweiz, Eidgenossenschaft, Rekursbeklagten.

**Anleitung zur Untersuchung der Hebezeuge und Prüfung ihrer Tragorgane im Betriebe.** Aufgestellt nach den Beschlüssen der 6. Hauptversammlung des Vereins deutscher Revisions-Ingenieure zu Ilseburg, am 4. September 1899. Berlin 1899. Polytechnische Buchhandlung A. Seydel. Preis 0,25 M.

**Skizzen für Wohn- und Landhäuser, Villen etc.** hauptsächlich Holzarchitekturen. Herausgegeben von *Jacq. Gros*, Architekt in Zürich. II. Serie, 60 Tafeln in 10 Lieferungen. I. Lieferung. Preis pro Lieferung 2 M.

**Die Einkammer-Schnellbremsen für Eisenbahnzüge.** Erwiderung auf die irreführenden Ausführungen der Firma M. Schleifer in Berlin von *Alb. Kapteyn*, Generaldirektor der Westinghouse Eisenbahn-Bremsen-Gesellschaft. 1900.

**La Plomberie au point de vue de la salubrité des maisons.** Eau, air, lumière. Par *S. Stevens Hellyer*. Traduit de l'anglais sur la cinquième édition par *G. Poupard fils*. Paris, 1900. Librairie polytechnique Ch. Béranger, Editeur.

**Die praktische Verwendung der Marmore im Hochbau,** deren Bearbeitung und Verkaufswert nebst Aufzählung der bekanntesten Marmorarten und erläuternden Zeichnungen. Von *Gustav Steinlen*, Architekt. München, 1900. Verlag von Ed. Pohl. Preis 1,50 M.

Redaktion: A. WALDNER  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Association des anciens élèves de l'école polytechnique fédérale suisse de Zurich

*Messieurs et chers collègues,*

Nous avons l'honneur de vous informer qu'à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, notre société tiendra sa

#### 26<sup>me</sup> Assemblée générale à Paris.

Vous êtes cordialement invités à assister à cette séance qui aura lieu à l'Hôtel des Ingénieurs civils de France, 19 Rue Blanche, le

**Mardi 5 juin à 4 heures de l'après-midi,**

avec l'ordre du jour suivant:

1. Ouverture de la séance, rapport du comité.
2. Comptes 1898 et 1899; Budget 1900/01; Proposition concernant la réduction des contributions annuelles des anciens membres en un seul paiement.
3. Election des membres du comité et des vérificateurs.
4. Date et lieu de la prochaine Assemblée générale.
5. Conférences par M. *Guillaume*, Ingénieur à l'Institut international des poids et mesures à Paris et par M. *Imfeld*, Ingénieur topographe.

Nous espérons que vous voudrez bien prendre part, en grand nombre, à cette réunion et nous vous prions d'agréer, Messieurs et chers collègues, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Zurich, avril 1900.

Au nom du Comité central:

Le président: *O. Sand*.  
Le secrétaire: *H. Panr*.

<sup>1)</sup> S. Schweiz. Bauztg. 1890 Bd. XV S. 131, 146.

## Programme définitif

pour la

### XXVI<sup>e</sup> Assemblée générale à Paris en juin 1900

Les dames sont admises à toutes les réunions à partir du 4 juin inclusivement, sauf à l'Assemblée générale du mardi 5 juin et à la visite des ateliers du Creusot et des forges et chantiers de la Méditerranée, au Havre.

**Samedi et dimanche de la Pentecôte, 2 et 3 juin**

**Soir, de 9 à 11 heures.** — *Réception intime*, 83, Avenue du Bois-de-Boulogne, au domicile particulier de M. *Max Lyon*; distribution de cartes pour le banquet du 5 juin et pour les visites par groupes<sup>1)</sup>. — On peut se rendre chez M. *Max Lyon* en voiture ou par le chemin de fer de la Gare Saint-Lazare à la Gare de l'Avenue du Bois-de-Boulogne (15 minutes).

**Lundi de Pentecôte, 4 juin**

**Soir, de 7 à 11 heures.** — *Souper à la carte et Kneipe* dans les chalets de Wolfenschiessen et Launen (1<sup>er</sup> étage réservé) situés à l'intérieur du Village Suisse; distribution de cartes pour le banquet du 5 juin et pour les visites par groupes. On peut entrer au Village Suisse soit par l'Exposition, au Champ-de-Mars, soit directement par l'Avenue de Suffren, à côté de la Grande Roue; les personnes entrant, à partir de 6 heures du soir, par l'Avenue de Suffren, n'auront pas à donner de ticket d'entrée à l'Exposition.

**Mardi 5 juin**

**Matin, à 10 heures.** — *Visites par groupes.*

a. Usines électriques de la Compagnie parisienne de l'air comprimé, du Quai Jemmapes, 132, sous la conduite de MM. *René Kachlin* et *Welter*, membres de la Société, et MM. *Journet*, Directeur de la Compagnie et *Jess*, Ingénieur principal des usines de la Compagnie.

b. Ateliers de fabrication et Musée de la manufacture nationale des Gobelins, 42, Avenue des Gobelins, sous la conduite de MM. *Schanstein* et *Fatio*, membres de la Société, et M. le Directeur général de la manufacture.

**Midi et demie.** — *Déjeuner en commun* dans un restaurant du Vieux Paris.

**Soir, de 4 à 6 heures.** — Assemblée générale à l'Hôtel de la Société des Ingénieurs civils de France, Rue Blanche, 19, salle du rez-de-chaussée.

Conférence sur les progrès des sciences physiques pendant les dix dernières années, par M. *Guillaume*, Ingénieur, attaché à l'Institut international des poids et mesures, à Paris.

Conférence sur le relief de la Jungfrau, exposé au Village Suisse, par l'auteur du relief, M. *Imfeld*; on peut le visiter sur présentation de la carte de membre de l'Association.

**Soir, 7 heures et demie.** — Banquet au Palmarium du Jardin d'Acclimatation, en tenue ordinaire de ville<sup>2)</sup>; le banquet aura lieu sous la présidence d'honneur du docteur Lardy, ministre plénipotentiaire de Suisse à Paris. On pourra se rendre directement, après l'Assemblée générale, au Jardin d'Acclimatation, en prenant le chemin de fer à la Gare Saint-Lazare (5 minutes de l'immeuble de la Société des Ingénieurs civils de France) pour la Gare de la Porte-Maillot; de là, il y a un quart d'heure à pied jusqu'au Jardin d'Acclimatation, situé à l'intérieur du Bois de Boulogne; de la Porte Maillot on peut, au lieu d'aller à pied, prendre le petit tramway à poneys qui mène de la Porte Maillot au Jardin d'Acclimatation. Prix de la course en voiture jusqu'à la porte Maillot 1,75 Fr., jusqu'au Jardin d'Acclimatation, 3,75 Fr., pourboire compris. L'entrée a lieu directement dans la Palmarium par la route qui mène de la porte Maillot à Madrid, et qui se trouve à l'intérieur du bois de Boulogne.

Près de la Porte Maillot se trouvent diverses attractions pour la soirée, telles que le Combat Naval et le Théâtre Géant Columbia; pour ces représentations il est indispensable de se munir d'avance de billets à une agence des théâtres, telle que celle du 38 de l'Avenue de l'Opéra.

**Mercredi 6 juin**

**Matin, à 8 heures et demie.** — *Visites par groupes.*

a. Usine élévatoire de Colombes, sous la conduite de MM. *Alfred Schmid* et *Albertini*, membres de la Société, et de M. *Lannay*, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Directeur de l'assainissement de Paris. Rendez-vous à 8 h. 30 à la Gare Saint-Lazare, devant le guichet de distribution des billets de la ligne d'Argenteuil; départ du train à 9 h. 5; arrivée à Colombes à 9 h. 22. Retour, départ de Colombes à 11 h. 37, arrivée à la Gare Saint-Lazare à 11 h. 53.

Les personnes qui voudront visiter le champ d'épandage d'Achères seront obligées d'y consacrer l'après-midi.

**Matin, à 9 heures.** — Nouvelle Gare d'Orléans et Hôtel Terminus de cette gare au Quai d'Orsay, le long de la Seine, sous la conduite de MM. *Max Lyon* et *René Kachlin*, membres de la Société, et de M. *Brière*, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Ingénieur en chef de la voie et des travaux neufs, et de M. *Sabouret*, Ingénieur principal du même service de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.

<sup>1)</sup> On est instamment prié de se munir de plus tôt possible de la carte pour le banquet, qui sera aussi distribuée, comme les autres cartes, le vendredi 1<sup>er</sup> et le samedi 2 juin, de 10 h. à 11 h. 45 du matin et de 3 h. à 5 h. du soir au bureau de M. *Max Lyon*, 44, Boulevard Haussmann. Pour tous renseignements complémentaires, écrire à M. *Max Lyon*, 44, Boulevard Haussmann, à Paris; Adresse télégraphique: Orisind Paris; Téléphone, Boulevard Haussmann, No. 232—38; Avenue du Bois-de-Boulogne, No. 694—99.

<sup>2)</sup> La carte du banquet portera un talon qui servira d'entrée au palmarium du Jardin d'Acclimatation.