

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 24

Wettbewerbe

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>

stoffe, durch Gasgemische, die Staubexplosionen, die Explosionen durch Verdampfung von Flüssigkeiten und die Explosionen, die durch die Spannkraft von Gasen und Dämpfen verursacht werden. Durch getroffen werden die Zerstörungen, die durch die Zentrifugalkraft rotierender Körper (zersprungener Schwungräder u. a.) oder infolge von Materialspannungen herbeigeführt werden.

Generalbebauungsplan für Budapest. Die ungarische Hauptstadt, die schon bei der Vereinigung von Pest, Ofen und Altöfen vor 36 Jahren einen internationalen Wettbewerb zur Gewinnung eines Bauungsplans im grossen Stil veranstaltet hatte, ist neuerdings, angeregt durch den Wettbewerb für Gross-Berlin, im Begriffe einen neuen Bauungsplan auszuarbeiten. Um der rasch wachsenden Hauptstadt beizeiten den richtigen Rahmen zu geben, hat die Stadtverwaltung beschlossen, die grossen Aussenquartiere aufzuschliessen zur Schaffung grosszügiger Verkehrswege und Freiflächen, sowie zur Anlage einheitlicher Architekturplätze. Budapest hat mit seinen 20000 ha wohl das grösste Stadtgebiet unter den europäischen Hauptstädten. Um ein Gutachten über diese schwerwiegenden Fragen zu erhalten, berief der Magistrat die Architekten *Hermann Jansen* aus Berlin und *Sarinen* aus Helsingfors, die eingehende Vorschläge gemacht haben. Auf Grundlage derselben soll bald an die grosse Aufgabe geschritten werden.

Eine besonders leistungsfähige Windkesselanlage ist seitens der „Anaconda Copper Mining Co.“ in Butte, Montana V. S. A., ausgeführt worden. Im Zusammenhang mit dem Umbau von 25 Dampfwinden von zusammen 40 000 PS Leistungsfähigkeit, aber nur 4000 PS durchschnittlicher Leistung in Druckluftwinden, kamen 32 Windkessel von zusammen rund 2000 m³ Gesamtvolumen zur Aufstellung. Die Speisung der Windkessel erfolgt durch drei zweistufige Kompressoren von je 1500 PS, die in der Minute etwa 570 m³ Frischluft fördern. Zur Aufrechterhaltung eines konstanten Druckes von 6,3 at wurde auf einem benachbarten Hügel in etwa 63 m Höhe über den Windkesseln ein Wasserbehälter von 30,5 m \ominus und 4,6 m Tiefe aufgestellt, der mit den Windkesseln durch eine Rohrleitung in Verbindung steht.

Der Schweiz. Nationalrat hat bei seiner Konstituierung am 4. d. M. zu seinem Präsidenten gewählt *Emil Wild*, Architekt und Direktor des Gewerbemuseums St. Gallen, seit 1893 Mitglied des Rates. Nationalrat Wild hat stets mit viel Umsicht und gründlicher Sachkenntnis seine Stimme zur Wahrung der Interessen der Industrie und der technischen Berufe im Nationalrat erhoben, wofür ihm seine Berufsgenossen zu grossem Dank verpflichtet sind. Wir glauben im Sinne aller Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins zu sprechen, wenn wir unsern Kollegen von Herzen zu der hohen Ehre beglückwünschen, die ihm durch Uebertragung des Vorsitzes in unserer obersten gesetzgebenden Behörde zuteil geworden ist.

Verbindung der Insel Sylt mit dem Festland. Mittelst eines 13 km langen Dammes, der auch eine Eisenbahn aufzunehmen hätte, soll die Insel Sylt mit dem Festlande verbunden werden. Man erwartet, dass sich an diesen Damm natürliche Verlandungen anschliessen werden.

Konkurrenzen.

Die alte Mainbrücke zu Frankfurt a. M. Bei dem Wettbewerb zur architektonischen Ausgestaltung der alten Mainbrücke, von dem wir auf Seite 95 lfd. Bandes berichteten, ist unter 24 Entwürfen der I. Preis (4000 M.) den Architekten *Franz Heberer* und *Hermann v. Hoven*, der II. Preis (3000 M.) dem Architekten *C. F. W. Leonhard* und der III. Preis (2000 M.) dem Stadtbauinspektor *A. Moritz* und dem Architekten *F. Schadt*, sämtlich in Frankfurt a. M., zuerkannt worden. Professor Th. Fischer in München hatte nachträglich abgelehnt sich zu beteiligen, mit dem Hinweis darauf, dass Frankfurt selbst eine genügende Zahl von zur Lösung der Aufgabe berufenen Architekten besitze.

Das erstprämierte Projekt sieht nördlich der Maininsel fünf Brückenbögen vor; auf der Sachsenhäuser Seite überspannen zwei Bögen den Müllermain und den Quai. Das Brückengebäude bleibt an seiner heutigen Stelle und wird als Kaffeehaus ausgebildet. Das von *Fritz Böhle* entworfene Reiterstandbild Kaiser Karls ist vor eine Halle gestellt; deren Treppenanlage führt zur Insel hinab, die in ein Gartenrestaurant umgewandelt wird. Für den Brückenbau ist roter Mainsandstein vorgeschlagen, mit Beton hinterstampft.

† Josef Flury.

(Mit Tafel 65.)

Zu Bern ist am 29. November im noch nicht vollendeten 61. Lebensjahr nach längerer Krankheit Ingenieur Josef Flury, Mitglied der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen, gestorben. Sein Gesundheitszustand hatte ihn schon im vergangenen August genötigt, die regelmässige Tätigkeit zu unterbrechen, und so sehr sich der an unverdrossene Arbeit gewohnte Mann dagegen sträubte, war es ihm nicht mehr vergönnt, sie wieder aufzunehmen; in der Nacht vom 28. auf den 29. November ist er zur letzten Ruhe eingegangen.

Zu Balsthal am 15. Januar 1851 geboren besuchte Flury nach der Volks- und der Gewerbeschule seiner Heimatgemeinde die gewerbliche Abteilung der Solothurner Kantonsschule und trat mit deren Reifezeugnis im Herbst 1868 in die Ingenieur-Abteilung der Eidgenössischen Technischen Hochschule ein. An dieser erwarb er im Frühjahr 1872 das Diplom als Bauingenieur. Er fand alsbald Arbeit bei der schweizerischen Baugesellschaft Ott, Bauer, Egger & Gubser, die den Bau der Jurabahn übernommen hatte und ihm die Bauleitung der Strecken Biel-Sonceboz und Sonceboz-Tavannes übertrug. Mit dem kunstbautenreichen Stück Mahlenwald-Frinvilliers, der Taubenloch-Brücke, einer Anzahl Tunnels und den gewaltigen Stützmauern war hier dem jungen Ingenieur bis Ende 1874 Gelegenheit geboten, sein theoretisches Wissen praktisch zu betätigen und seine Umsicht sowie sein organisatorisches Talent zu bekunden. An diese Arbeiten schlossen sich Studien zu Touristenbahnen im Kanton Bern an, dann die Trassierung Genf-Annemasse und 1875 bis 1876 Vorstudien für die Nationalbahnstrecke Lyss-Zofingen.

Im Jahre 1876 wurde Flury zum solothurnischen Kantons-Ingenieur gewählt; als solcher hat er seinem Heimatkanton besonders im Strassenwesen gute Dienste geleistet. Als dann im Jahre 1879 der damalige Direktor der Emmenthalbahn, Ingenieur H. Dietler, zum Direktor der Gotthardbahn gewählt wurde, bot sich Flury Gelegenheit, als dessen Nachfolger zum Eisenbahnwesen zurückzukehren und sich als Direktor der Emmenthalbahn vornehmlich mit dem Betriebsdienst vertraut zu machen; unter seiner Leitung fand ausserdem der Ausbau der Emmenthalbahn durch Hinzufügung der Strecke Burgdorf-Langnau statt. Im Jahre 1892, zum Mitglied der Direktion der Schweizerischen Zentralbahn berufen, übernahm er in dieser das Betriebsdepartement. Dann kam 1900 der Rückkauf der Zentralbahn durch den Bund, bei welchem Anlasse er, infolge des Vertrauens, das er sich allgemein durch seine fachliche Tüchtigkeit erworben hatte, zum Mitglied der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen gewählt worden ist. Er übernahm wieder das Betriebsdepartement und wurde zudem vom Bundesrat als Vizepräsident bezeichnet. Die Vereinheitlichung des Betriebswesens einer Anzahl, bisher nach verschiedenen Systemen und Grundsätzen, betriebener Bahnen stellte Flury an und für sich eine besonders schwierige Aufgabe. Hierzu kam, dass während in andern grossen Eisenbahnverwaltungen der Expeditions- und Zugsdienst einerseits und der Traktionsdienst andererseits zwei von einander getrennte besondere Departements bilden, deren jedes zu seiner Leitung eine besondere Kraft in Anspruch nimmt, bei den Schweizerischen Bundesbahnen diese beiden Zweige in dem Betriebsdepartement vereinigt wurden. Einem derartigen Uebermass von Arbeit, das mit der sukzessiven Verstaatlichung aller Hauptbahnen immer grösser wurde, konnten auch eine hervorragende Arbeitskraft und eine so kräftige Körperkonstitution, wie sie Flury zu eigen waren, auf die Dauer nicht stand halten, umso mehr als sein hochgespanntes Pflichtbewusstsein ihm nicht erlaubte, solche Arbeit, für die er sich persönlich verantwortlich fühlte, andern Händen anzuvertrauen. Im Laufe des vergangenen Sommers machten sich bei dem frisch und jugendlich aussehenden Manne die Anzeichen eines Leidens bemerkbar, dessen unheilbarer Charakter erst in den letzten Wochen von seinen Angehörigen und Freunden erkannt wurde und von dem ihn, den lebenslang unermüdet tätig, der Tod nunmehr erlöst hat.

Wer gesehen hat, wie Flury im Verein mit seinen Kollegen, mit Umsicht, unerschütterlicher Ruhe und eisernem Fleisse das Ziel verfolgte, das seine Erfahrungen und gründlichen Kenntnisse ihm als das richtige erkennen liessen, der wird ihm die höchste Anerkennung nicht vorenthalten. Als ein Vorbild der Pflichttreue im Wirken für einen der wichtigsten Teile unserer öffentlichen Verwaltung und damit für das Wohl unseres Landes ist er von uns gegangen.