

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 9

## **Sonstiges**

### **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:** 14.03.2025

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

gilt, auf dem Boden der Gleichberechtigung gemeinsam mit andern Nationen an der Förderung des Verkehrs, an seinem Fortschritt zu arbeiten. In der Schweiz war es Basel, von dem der erste Gedanke der Flusschiffahrt ausging. Dieser Gedanke hat nun die ganze Schweiz erobert. Die Fahrt der Kongressteilnehmer auf dem Rhein war eine glänzende Kundgebung für die Schifffahrt. Es wird aber viel gemeinsame Arbeit nötig sein, um den Gedanken zu verwirklichen. Wenn wir zu praktischen Ergebnissen kommen wollen, dann heisst es *einerseits nüchtern vorgehen, die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt auf den einzelnen Gewässern prüfen*, andererseits aber da, wo diese Prüfung ein günstiges Resultat ergibt, alle Energie einsetzen. Die Basler haben nicht nur die Schifffahrt bis Basel angestrebt, sondern wollen sie weiter fortsetzen. Sie haben sich auf eine höhere Warte gestellt. Das nationale Interesse der Schweiz liegt ihnen am Herzen, und unser Volk hat die Auffassung, dass im Rhein eine nationale Kraft liegt, die zum Wohle der ganzen Schweiz ausgenützt werden soll. Die eidgenössischen Behörden werden diese Fragen prüfen und mit vereinten Kräften, getragen von dem Gedanken an das nationale Interesse, werden wir an die Lösung der Aufgabe gehen. Einer von nationaler Solidarität getragenen weitsichtigen Verkehrspolitik brachte Calonder sein Hoch.

### Miscellanea.

**XLV. Generalversammlung des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins.** Am 24. August hat vormittags die diesjährige Generalversammlung des S. I. & A.-V. in Lausanne getagt, der am Abend des 23. August die Delegiertenversammlung vorausging, während sich am Sonntag Nachmittag und am Montag eine Reihe festlicher Veranstaltungen anschloss, die von der einladenden Sektion Waadt des S. I. & A.-V. und dem Waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Verein den Kollegen des schweizerischen Vereins geboten wurden. Wir teilen, ohne den offiziellen Protokollen oder der üblichen Festberichterstattung vorgreifen zu wollen, heute nur mit, dass bei Anwesenheit von rund 250 Teilnehmern die Veranstaltung den schönsten Verlauf genommen hat, begünstigt von prächtigem Wetter und unter Anwesenheit zahlreicher Damen der Vereinsmitglieder.

In der Delegiertenversammlung wurde nach Entgegennahme des Geschäftsberichtes des Zentralkomitees, der den Mitgliedern in den letzten Tagen auch gedruckt zugestellt worden ist, die Rechnung von 1911/12 sowie das Budget für 1913 gutgeheissen, ein Statut für die Einführung der *Stellenvermittlung* (mit geringen Abänderungen dem in Band LXI, Seite 287 veröffentlichten Entwurf entsprechend) provisorisch auf zwei Jahre angenommen, sowie das Zentralkomitee neu bestellt. Aus diesem ist Professor Dr. F. Bluntschli auf seinen Wunsch ausgeschieden. Die Delegiertenversammlung bestätigte für die nächste zweijährige Amtsdauer als Präsident Ingenieur H. Peter, Wasserwerksdirektor der Stadt Zürich, sowie die beiden rangältesten Mitglieder des Zentralkomitee, Architekt O. Pflughard und Stadtingenieur V. Wenner. Weitere zwei Mitglieder sind statutengemäss durch die Sektion Zürich zu bezeichnen als der Sektion, welcher der Präsident entnommen ist.

Die Generalversammlung ernannte zu Ehrenmitgliedern Professor Dr. F. Bluntschli und alt Gotthardbahndirektor Dr. H. Dietler und nahm mit Akklamation die Einladung der Sektion Waldstätte an, die nächste Generalversammlung im Jahre 1915 in Luzern abzuhalten.

Infolge vorgerückter Stunde musste Ingenieur C. Buttiaz seinen sorgfältig vorbereiteten Vortrag über die Wasserverhältnisse im Kanton Waadt, der von zahlreichen anschaulichen Projektionsbildern begleitet war, leider stark abkürzen; demungeachtet erntete er reichen Beifall.

Das Programm zu dem die Generalversammlung begleitende Feste (siehe auf Seite 70 dieses Bandes) konnte, dank der guten Führung durch das unermüdete Lokalkomitee und namentlich der Umsicht von dessen Präsidenten, Ingenieur L. de Vallière, pünktlich und zu allseitiger Zufriedenheit durchgeführt werden.

Eine elektrische Zahnradbahn von Bagnères de Luchon nach Superbagnères in den französischen Pyrenäen, die wesentlich durch schweizerische Ingenieurertätigkeit geschaffen wurde, ist vor Jahresfrist in Betrieb genommen worden. Es handelt sich um eine meterspurige Anlage mit Zahnstange nach System Strub, die bei einer Längenentwicklung von 5,5 km einen Höhenunterschied

von 1166 m überwindet. Zum Betriebe dient Drehstrom von 3000 Volt und 50 Perioden aus der Usine de la Picadère, der als solcher der zweipoligen Kontaktleitung und der Schienenrückleitung zugeführt wird. Als Triebfahrzeuge sind drei zweiachsige Lokomotiven in Verwendung mit je zwei Drehstrommotoren von je 160 PS Stundenleistung, die direkt für 3000 Volt gewickelt sind und mittels Rotor-Regulierwiderständen gesteuert werden können. Zur elektrischen Bremsung wird die Stromrückgewinnung angewendet; für die mechanische Bremsung sind zwei unabhängig von einander arbeitende kombinierte Band- und Klotzbremsen angeordnet, die auf die Triebzahnäder wirken, sowie eine auf die Motorbremsscheiben arbeitende Bandbremse, die automatisch bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von etwa 20% ausgelöst wird und imstande ist, den Zug auf kurze Distanz zum Stillstand zu bringen. Die normale Zugskomposition umfasst eine Lokomotive und zwei Anhängewagen im Gesamtgewicht von 38 t. Die auf ein zweiachsiges Drehgestell und auf eine weitere Laufachse aufgebauten Personen-Anhängewagen sind teils als offene, teils als geschlossene Wagen ausgeführt und fassen je 60 Fahrgäste; sie können von Hand durch Vermittlung eines Bremszahnades von der Plattform aus gebremst werden. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge ist für die Bergfahrt auf 7,8 km/std, für die Talfahrt auf 8,2 km/std normiert. Die elektrische Beleuchtung der Züge wird bei 110 Volt durch einen besondern Beleuchtungs-Transformator vermittelt. Der elektrische Teil der Lokomotiven ist durch die A.-G. Brown, Boveri & C<sup>ie</sup>, Baden, erstellt worden.

**Bündner Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Chur.** Zweck dieser Zeilen ist, unsere Fachkreise, insbesondere die Architekten, auf diese wegen ihrer künstlerischen Gediegenheit entschieden sehenswerte Ausstellung aufmerksam zu machen. Sie liegt auf dem Platze der obern „Quader“, dessen Lageplan unsere Leser in Band LX, Seite 224 finden, wo der erstprämierte Entwurf zum neuen Sekundar- und Handelsschulhaus der Architekten Schäfer & Risch dargestellt ist. Das Schulhaus ist nach den Plänen der Architekten im Rohbau bereits fertig, sein Torbau an der Masanserstrasse dient der Ausstellung, deren Architekt ebenfalls Herr Risch ist, als Eingang. In neun provisorischen Hallen, die sich um einen mittlern Kuppelbau, die Kunstaussstellung, gruppieren und die zweckmässigerweise durch gedeckte Laubengänge unter sich verbunden sind, einem grossen Massivbau (Hotelwesen, Touristik und Sport), sowie einer Anzahl besonderer Pavillons, werden die Landeserzeugnisse gezeigt. Sowohl Anlage und Durchbildung der geschickt beleuchteten Ausstellungsbauten, wie namentlich auch die Ausstellungsgegenstände selbst stehen auf erfreulicher Höhe und verdienen alle Anerkennung. An vielen handwerklichen Erzeugnissen (wir nennen als Beispiel nur die Kunstschmiedearbeiten von Gestle in Chur) spürt man den Einfluss, die leitende Hand des Architekten; das gleiche ist der Fall in der Raumkunstausstellung. Aber nicht nur den Architekten, auch den Ingenieuren wird, z. B. in den Darstellungen des kantonalen Bauamtes, manches Interessante geboten, sodass wie gesagt ein gelegentlicher Besuch in Chur nur empfohlen werden kann.

**Raum und Bild.** Unter diesem Titel ist gegenwärtig und noch bis zum 31. Oktober d. J. im Zürcher Kunstgewerbemuseum eine Raumkunst-Ausstellung zu sehen, die bezweckt, die Wirkung flächig dargestellter Wandgemälde in enger Verbindung mit der architektonischen Raumausbildung zu zeigen. Zu diesem Zweck haben je ein Architekt und ein Maler zu gemeinsamer Arbeit sich zusammengetan und je einen Raum geschaffen, so Bollert & Herter mit E. Stiefel in Zürich, Streiff & Schindler mit E. Würtenberger, Pflughard & Häfeli mit Aug. Giacometti, Curjel & Moser mit Heinr. Altherr in Stuttgart. Ausser diesen auf einheitliche Wirkung abzielenden Räumen enthält die Ausstellung eine Reihe von modernen, dem gleichen Zweck bestimmten dekorativen Glasmalereien (z. B. Kirchenfenster) verschiedener Künstler (u. a. Goller und Thorn-Prikker in Ausführungen von Heinersdorff, Berlin) von z. T. ausserordentlich starker Wirkung, ferner kleinplastische Arbeiten in Holz, Bronze und Stein. Die Ausstellung, auf die wir hoffen, eingehender zurückzukommen, sei angelegentlichst zum Besuch empfohlen.

**Deutsch-skandinavischer Verkehr.** Auf der für den Verkehr zwischen Deutschland und Skandinavien dienenden Dampferlinie Sassnitz-Trelleborg sind durchgreifende Verbesserungen beabsichtigt. Da die zwei deutschen und zwei schwedischen Dampfer, die jetzt den Verkehr besorgen, nur noch kurze Zeit zur Bewältigung des Verkehrs ausreichen werden, ist eine Vermehrung der Fahrzeuge geplant. Vor allem soll, einem schwedischen Vor-

schlage gemäss, eine Güterdampffähre von 113 m Länge mit drei Geleisen gebaut werden, auf der ein Güterzug von 25 bis 30 Wagen untergebracht werden kann. Diese Güterzugfähre soll eine Geschwindigkeit von 12 Knoten erhalten und für die Ueberfahrt Sassnitz-Trelleborg 5 Stunden brauchen. Die Personenfähren besitzen zurzeit eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten und benötigen zur Ueberfahrt 3 $\frac{1}{2}$  Stunden. Weiter hat man sich für eine Verbreiterung der Einfahrtsrinne in Trelleborg entschlossen, was ebenfalls eine Verbesserung der Linie bedeutet. Ausserdem ist der Bau einer festen Eisenbahnbrücke zwischen Stralsund und Rügen geplant, deren Kosten auf rund 19 Millionen Fr. veranschlagt sind.

**Badischer Bahnhof in Basel.** Der Bezug des neuen badischen Bahnhofes in Basel ist für den 14. September vorgesehen. Was den bisherigen dortigen Bahnhof nebst Umgelände anbelangt, so hat der Regierungsrat den vom Finanzdepartement vorgelegten notariellen Kaufvertrag über das *Areal des alten badischen Bahnhofes* ratifiziert. Das Areal misst 149353 m<sup>2</sup> mit Gebäulichkeiten im Brandversicherungswert von 1397000 Fr. Der Kaufpreis beträgt 3416706 Fr., zahlbar in drei Jahresraten von 1913 bis 1915.

### Nekrologie.

† **G. Weber.** Zu Winterthur ist am Morgen des 23. August der Direktor des kantonalen Technikums, Professor Gustav Weber, im Alter von nicht ganz 55 Jahren von einem langwierigen Leiden erlöst worden. Weber war von seinen Kollegen und ehemaligen Schülern, nicht minder aber auch von allen andern Fachgenossen hochgeschätzt und genoss auch bei der übrigen Einwohnerschaft seiner zweiten Heimat, die er in Winterthur gefunden hatte, das grösste Ansehen; sein Heimgang hat allgemein tiefe Trauer hervorgerufen. Wir entnehmen dem warmempfundenen Nachrufe eines Freundes und Kollegen im „Neuen Winterthurer Tagblatt“ vom 25. August die folgenden Angaben über Lebenslauf und Wirken des Verstorbenen:

„Gustav Weber wurde am 2. Oktober 1858 in Baden bei Wien geboren, wo sein Vater als Bureauchef der Leesdorfer Filiale von Escher, Wyss & Cie. wirkte. Im Jahre 1868 siedelte die Familie nach Zürich über, wo Weber an der Kantonsschule sein Maturitätsexamen bestand. Vom Herbst 1876 bis Herbst 1880 studierte er an der Eidg. Technischen Hochschule Mathematik, Physik und Astronomie und erwarb sich das Diplom eines Fachlehrers in mathematisch-physikalischer Richtung. Zur weiteren Ausbildung bezog er noch zwei Semester die Universität Berlin, wo er die Vorträge und Uebungen der Physiker Helmholtz und Kirchhoff besuchte. Ausserdem belegte er Kollegien über Physiologie bei Dubois-Reymond und hörte bei den Philosophen Paulsen, Zelter, Lotze und Lasson. Im Herbst 1881 zum Assistenten des physiologischen Instituts der Universität Heidelberg ernannt, vertauschte er diese Stelle aus Familienrücksichten — sein Vater war indessen gestorben — mit einer Assistentenstelle an der Eidg. Technischen Hochschule.

Im Herbst 1883 erfolgte seine Wahl als Lehrer für *Mathematik und Physik* am Technikum Winterthur und später, anlässlich der Errichtung einer Abteilung für *Elektrotechnik*, als Hauptlehrer dieses Faches. Dieser Uebergang in ein zwar verwandtes Gebiet, das ihm aber in seinen praktischen Anwendungen teilweise noch nicht geläufig war, veranlasste Weber, für das Wintersemester 1896/97 um Urlaub einzukommen. Er zog wieder nach Berlin, um namentlich an der physikalischen Reichsanstalt sein Wissen zu ergänzen und zu vertiefen und kehrte mit einer Fülle neuer Eindrücke und Anregungen im Frühjahr wieder nach Winterthur zurück. Vor vier Jahren wurde ihm anlässlich der Berufung seines Vorgängers, Dr. E. Bosshard, an die Eidg. Technische Hochschule die Direktion des Technikums übertragen.

Seinen Schülern war Weber ein wohlwollender Freund; seine Methode, ferne von der Pedanterie des öden Formelreiters, lag vor allem auch darin, seine Schüler zu bewusster Mitarbeit anzuregen, und um ihnen die Schule nicht langweilig, sondern eher zu einem angenehmen Aufenthalt zu machen, liebte er es, seinen Vortrag mit treffenden Vergleichen zu würzen oder mit launigen Witzworten zu beleben. Was ihm aber ganz besonders die Anhänglichkeit seiner Schüler sicherte, war die selbstlose Aufopferung in seinem Amte und das warme, wohlwollende Interesse, das er einem jeden, namentlich auch den Schwachbegabten, entgegenbrachte. Diese Anteilnahme reichte weit über die Schulzeit hinaus; der Kontakt mit den

„Ehemaligen“ reifte manches engere Freundschaftsverhältnis. Er hatte die Genugtuung, eine grosse Anzahl seiner Zöglinge in bedeutende Stellungen aufrücken zu sehen und zu erfahren, dass diese Männer der Schule, aus der sie hervorgegangen, und ihren Lehrern ein dankbares Gedächtnis bewahrten.

Von Webers äusserem Lebensgange ist noch zu erwähnen, dass er lange Jahre dem Grossen Stadtrate von Winterthur angehörte und diesen während einer Amtsperiode präsidierte. Als begeisterter Freund der Musik hat er im Musikkollegium für das musikalische Leben Winterthurs gewirkt. Besondern Dank schuldet ihm die Stadt Winterthur für die Bereitwilligkeit, mit der er ihr jederzeit seine gediegenen Kenntnisse und Erfahrungen in seinem Spezialfache, der Elektrotechnik, zur Verfügung stellte.“

Allen, die Weber näher standen, sei empfohlen, den Nachruf, dem Vorstehendes entnommen ist, an erwähnter Stelle nachzulesen; er gewährt einen tiefen Einblick in das Wesen des Betrauten.

### Literatur.

**XLV<sup>me</sup> Assemblée Générale de la Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes. Album de Fête.** Das Organisationskomitee, das von der Sektion Waadt des S. I. A. V. und dem Waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Verein mit der Vorbereitung und der Durchführung des schönen Festes beauftragt war, hat die Teilnehmer u. a. auch mit einem sorgfältig zusammengestellten und vornehm ausgestatteten *Festalbum* erfreut. In diesem hat Ingenieur *A. Marguerat* in Lausanne als Gruss der festgebenden Verbände eine Auswahl der im Waadtlande in den letzten Jahren auf den verschiedenen, von unsern Vereinsgenossen gepflegten Gebieten geleisteten Arbeiten und erstellten Werke getroffen und in vorzüglicher Weise dargestellt. Den Teilnehmern am Feste ist darin ein mit Dank entgegengenommenes Erinnerungszeichen an die schönen am Leman verlebten Tage geboten.

Der Inhalt der Schrift ist aus den Titeln der Kapitel zu erkennen, die lauten: Hydro-elektrische Anlage in Montcherand, Bau des Crédit Foncier Vaudois in Lausanne, Quaierweiterung in Vevey, Royal Hotel in Lausanne, Pont Ch. Bessières Lausanne, Banque Nationale Lausanne, Temple de Saint-Paul, Grosse Bahnhofhalle Lausanne, Banque Fédérale Lausanne, Bahnlinie Frasnè-Vallorbe, Synagoge in Lausanne, Rhonebrücke in Collombey, Hotel de la Paix, Bahnhof Lausanne, Kasino Lausanne, Bahnhof Puidoux-Chexbres, Schwimmdock der Comp. générale de Navigation, Casino du Rivage, Vevey, Anlagen der Société des forces motrices de la Grande-Eau, Knabenvolksschule Vevey, Zahnradbahn Blonay-les Pléiades, Dampfboot „La Suisse“, Grands Magasins de l'Innovation Lausanne, Lausanner Gaswerk in Malley, Institut Lémania in Lausanne, Uferschutz Decauville, Seilbahn Les Avants-Sonloup und Elektrizitäts-Laboratorium der Ingenieurschule Lausanne.

Die Abbildungen zu diesen Artikeln sind den Abonnenten des „Bulletin Technique de la Suisse Romande“ grossenteils bekannt, während unsere Leser, die nicht zugleich auch die zweite Vereinschrift halten, Gelegenheit haben, in dem Festalbum sich eine schöne Sammlung von sorgfältigen Abbildungen aus dieser zu beschaffen. Wir empfehlen denen, die nicht in der Lage waren, das Fest mitzumachen, sich beim Lokalkomitee (Präsident Ingenieur *L. de Vallière* in Lausanne) noch rechtzeitig um Ueberlassung der Festschrift zu bewerben.

**Constructions métalliques. Résistance des Matériaux, Assemblages, Poutres, Colonnes. Planchers, Escaliers, Combles, Ponts.** Par *J. Bonhomme*, ingénieur des arts et manufactures, et *E. Silvestre*, professeur à l'école nationale d'arts et métiers d'Aix. 436 Pages, avec 867 figures et deux planches. Paris 1913, H. Dunot et E. Pinat, éditeurs. Prix broché 18 Fr.

In diesem Werk behandelt der erste Teil (S. 1—105) ziemlich ausführlich die Grundlagen der Statik statisch bestimmter Tragwerke, sowie kurz die Materialprüfung. Der zweite Teil (S. 105—137) beschäftigt sich mit den Baustoffen und ihrer Bearbeitung in der Werkstatt, sowie mit den Schrauben und Nietten. Im dritten und vierten Teil (S. 138—244) folgen die Verbindungen der Eisenteile unter sich, die Ausbildung vollwandiger und einfacher gegliederter Träger. Im fünften Teil (S. 245—427) werden Anwendungen im Hochbau und Brückenbau: Säulen, Fachwerkwände, Decken, Treppen, Dachstühle, einfache Brücken behandelt. In diesem letzten Teil sind auch die Montage der Brücken, die Belastungs-