

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 11

**Nachruf:** Considère, M.A.

### **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:** 02.04.2025

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

berichtet. Durch eine Hauptleitung von 236 km Länge, wovon 60 km Tunnels, soll das Wasser bis zur Stadt Fasano, und von dort mittels Zweigkanälen und Rohrleitungen von insgesamt über 1600 km Länge bis an die Ufer des adriatischen Meeres geführt werden. Vom Hauptkanal ist nun im Mai dieses Jahres der letzte, 7 km lange Tunnel durchschlagen worden. Es ist daher anzunehmen, dass die Hauptleitung, nach siebenjähriger Bauzeit, in Bälde fertiggestellt sein wird.

#### Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Juli 1914.

| Tunnellänge 8530 m                         |    | Nordseite | Südseite | Total |
|--|----|-----------|----------|-------|
| Sohlenstollen: Monatsleistung . . . . .    | m  | 103       | 240      | 343   |
| Länge am 31. Juli . . . . .                | m  | 4350      | 3943     | 8293  |
| Vollausbruch: Monatsleistung . . . . .     | m  | 118       | 138      | 256   |
| Länge am 31. Juli . . . . .                | m  | 3821      | 3007     | 6828  |
| Gewölbemauerung: Monatsleistung . . . . .  | m  | 135       | 203      | 338   |
| Länge am 31. Juli . . . . .                | m  | 3711      | 2761     | 6472  |
| Mittlere Arbeiterzahl im Tag:              |    |           |          |       |
| Ausserhalb des Tunnels . . . . .           |    | 154       | 193      | 347   |
| Im Tunnel . . . . .                        |    | 401       | 721      | 1122  |
| Im Ganzen . . . . .                        |    | 555       | 914      | 1469  |
| Gesteinstemperatur vor Ort . . . . .       | °C | 11,5      | 19,0     | —     |
| Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sek. |    | 193       | 439      | 632   |

*Nordseite:* Der Vortrieb, der sich im Kimmeridge bewegte, musste wegen Wasserandrangs während sechs Tagen unterbrochen und am 30. Juli definitiv eingestellt werden. Mittlerer Tagesfortschritt 4,1 m.

*Südseite:* Es wurden durchhört: Rogenstein, Varians, Calloviens, Oxford, Birmenstorfer- und Effinger-Schichten. Die Arbeiten waren am 5. Juli wegen Axkontrolle eingestellt. Mittlerer Tagesfortschritt 8 m.

Wie uns die Bauleitung unterm 9. September berichtet, ruhten infolge der allgemeinen Ereignisse die Arbeiten bis Mitte August, dann aber wurde mit Sicherungsarbeiten wieder begonnen. Am 9. d. M. waren im Tunnel Südseite bereits wieder 110 Mann am Kanal, Gewölbabschluss, Sohlengewölbe u. drgl. beschäftigt und z. Z. dürfte sogar der Vortrieb wieder aufgenommen sein. Auf der Nordseite, wo z. Z. 56 Mann im Tunnel arbeiten, wird wegen des Wasserandrangs im Gegengefälle der Vortrieb nicht mehr aufgenommen werden können.

Die, wie man sieht, erfolgreichen Bemühungen der Bauleitung zur Fortführung der Bauarbeiten sind vom allgemeinen Standpunkt aus lebhaft zu begrüssen.

Ein Scheinwerfer von 500 Mill. HK Lichtstärke ist von Ingenieur H. Beck in Meiningen ausgebildet und dadurch ein wesentlicher Fortschritt in der Scheinwerfertechnik erzielt worden. Die bisherigen Versuche, mit Flammenbogenkohlen die Lichtstärke eines Scheinwerfers zu vermehren, hatten wegen der grossen Streuung des Flammenbogenlichts zu keinen nennenswerten Erfolgen geführt. Nun ist es Beck gelungen, bei seiner mit von aussen beheizten Effektkohlen arbeitenden Scheinwerfer-Bogenlampe bei möglichst kleiner Gesamtfläche der Lichtquelle eine grössere Flächenhelligkeit zu erreichen. Praktische Messungen, über die die „E. T. Z.“ berichtet, haben im unmittelbaren Vergleich mit den bisher verwendeten Reinkohlen bei derselben Stromstärke und einem um ein Drittel kleinern Parabolspiegel eine fünfmal grössere Leistungsfähigkeit ergeben.

Neue Hängebrücke über die Seine bei Vitry. Anlässlich des Baus einer neuen Hauptstrasse im Südosten von Paris wird zurzeit bei Vitry-sur-Seine über diesen Fluss eine neue Brücke erstellt, die mit Rücksicht auf ihre Ausführung nach dem eigenartigen System des Obersten Giscard<sup>1)</sup> besonderes Interesse erweckt. Diese Brücke wird nach dem „Génie Civil“ zwei Seitenöffnungen von rund 57 m und eine Mittelöffnung von 130 m überspannen. Als Stützen dienen zwei als Portale ausgebildete Turmpfeiler von rund 40 m Höhe über der Flusssohle, bezw. 26,7 über der Fahrbahn. Letztere erhält 7,4 m Breite mit zwei seitlichen Trottoirs von je 2,3 m Breite. Die Baukosten sind auf rund 1,5 Mill. Franken veranschlagt.

Der Verband Deutscher Zentralheizungsindustrieller wird laut Beschluss seines Vorstandes vom 11. August seine satzungsgemäss vorgeschriebene Jahresversammlung am 18. und

event. am 19. September d. J. in Berlin abhalten. Die Einladungen dazu wurden den Mitgliedern am 14. August zugestellt. Die Tagesordnung enthält neben den üblichen Jahresgeschäften auch die Tätigkeitsberichte der im vergangenen Jahr besonders zahlreich bestellten Sonderausschüsse.

Hochschulkurse für Ingenieure in Darmstadt, Oktober 1914. Die Maschinenbau-Abteilung der Technischen Hochschule Darmstadt hat beschlossen, die für den nächsten Oktober geplanten, auf Seite 159 von Band LXIII von uns erwähnten Hochschulkurse für Ingenieure ausfallen zu lassen und auf eine geeignetere Zeit zu verschieben.

### Nekrologie.

† M. A. Considère, Inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, qui depuis quelques années avait fondé à Paris un bureau d'études de travaux en béton armé très apprécié, vient de mourir à l'âge de 72 ans; c'est une grande perte pour la science de l'ingénieur.

Les travaux variés accomplis par M. Considère dans ses fonctions d'ingénieur du corps des Ponts et Chaussées français pendant son long séjour à Quimper, lui avaient acquis la réputation d'un technicien savant et expérimenté. Son mémoire sur l'emploi du fer et de l'acier dans les constructions paru en 1885 et 1886 dans les Annales des Ponts et Chaussées<sup>1)</sup> attira spécialement l'attention sur lui; sans disposer de laboratoire bien outillé, il sut étudier à fond les propriétés de l'acier et favoriser son emploi dans les travaux de ponts. Son esprit chercheur trouva dans l'étude du béton armé et des nombreuses questions qui s'y rattachent un champ de travail qui devait l'absorber de plus en plus. C'est en 1898 que Considère publiait le résultat de ses recherches sur l'influence des armatures métalliques sur les propriétés des mortiers et bétons. Ses expériences faites sur de petites éprouvettes de mortier ne pouvaient conduire à des chiffres très exacts; d'autres expériences furent nécessaires en France et à l'étranger. Le mérite de M. Considère est d'avoir su tirer d'un petit nombre d'essais l'essentiel de nos connaissances scientifiques sur le béton armé. Rapporteur de la Commission française du ciment armé, il est l'auteur principal du volume publié par cette commission en 1907. Le nom de Considère reste en outre attaché à une ingénieuse application du béton pour augmenter sa résistance à la compression: le béton fretté, dont l'emploi est très étendu. Membre de l'Association internationale d'essai des matériaux, son nom s'imposait en 1907 pour présider la Commission internationale du béton armé qui venait d'être créée; ses travaux privés l'engagèrent à renoncer à la présidence au grand regret de tous ses collègues. D'un abord réservé, M. Considère joignait à une grande modestie une parfaite courtoisie. Plusieurs de nos jeunes ingénieurs suisses ont eu le privilège de commencer leur pratique à son service. F. S.

† P. Weissenbach. Am 7. September ist zu Aarau nach langer Krankheit in seinem 74. Lebensjahr der gewesene Präsident der Schweiz. Bundesbahnen, Plazid Weissenbach, verstorben.

Der „Neuen Zürcher Zeitung“ entnehmen wir folgende kurze Schilderung seines Lebenslaufes: „Erst Anwalt in seiner Heimat Bremgarten und eifriger Politiker, siedelte er in jungen Jahren nach Basel über, um das Direktionssekretariat der Schweiz. Zentralbahn zu übernehmen, wurde später Direktor und Direktionspräsident dieses Unternehmens. Eine Schrift zugunsten der Eisenbahnverstaatlichung hatte in den Neunziger Jahren seine Beseitigung durch die Aktionärversammlung zur Folge. Der Bundesrat bemächtigte sich sofort der freigewordenen Kraft, zog Weissenbach in den Dienst der Eidgenossenschaft und übertrug ihm die eisenbahntechnischen Vorarbeiten für die Verstaatlichung, bei denen ihn bald die, aus andern Gründen als er, gleichfalls brutal entlassenen Nordostbahndirektoren Dr. Eugen Escher und Russenberger unterstützten.“

Nach dem Siege des Verstaatlichungsgedankens im Jahre 1898 war es gegeben, dass Plazid Weissenbach an die Spitze der Generaldirektion trat. Er leitete sie mit zäher Ausdauer und einem festen Willen, der an Hartnäckigkeit streifte. Das schweizerische Eisenbahnwesen kannte er von Grund aus; den scharfen Logiker und

<sup>1)</sup> Vergl. die Eisenbahnbrücke über die Cassagne-Schlucht, Bd. LVIII, S. 352.

<sup>1)</sup> Traduit en allemand par E. Hauff, Vienne, Carl Gerold'sohn 1888.