

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93/94 (1929)  
**Heft:** 22

**Nachruf:** Baur, Caspar

### **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:** 26.11.2024

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

des Vereins deutscher Ingenieure in Danzig abhalten, Die Veranstaltungen des ersten Tages beginnen mit einem Festakt anlässlich des 25-jährigen Bestehens der Technischen Hochschule. Im Rahmen einer ebenfalls in Gemeinschaft mit dem Verein deutscher Ingenieure veranstalteten *Verkehrstagung* wird der bekannte Verkehrsfachmann Prof. Dr.-Ing. Pirath von der Technischen Hochschule in Stuttgart über „Verkehrsprobleme der Gegenwart“, Prof. Dr. Fassbender (Berlin), über ein Sondergebiet des Signalwesens, nämlich über „Die Hochfrequenztechnik im Dienste der Verkehrssicherung“ sprechen.

Die eigentlichen Vorträge der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen finden am Nachmittag des 21. Juni statt und werden sich mit den Hafen- und Flussmündungen im Osten befassen. Hafenbaudirektor Zöllner (Danzig) wird den Ausbau der Schiewenhorster Weichselmündung, bekanntlich eines grossen Durchstiches, behandeln, Stadtbaurat Dr. Ing. E. h. Kutschke (Königsberg) die Frage der für alle Häfen wichtigen Speicherbauten, während Hafenbaudirektor Bruns (Danzig) sich kurz über die Anlagen und Besonderheiten des Danziger Hafens äussern wird. Am 22. Juni werden der Danziger Hafen, insbesondere neue Bauausführungen in Weichselmünde und die Hafeneinfahrt, die jetzt umgebauten Schöpfwerke der Danziger Niederungen, die dort übliche Deichverteidigung, Durchstiche und andere beachtenswerte Anlagen besichtigt werden. Den Abschluss der Tagung bildet ein Vortrag von Museumsdirektor Prof. La Baume (Danzig) über „Geographie und Geschichte der Weichsel-Nogat-Niederungen“.

**Internationaler Kongress für Beton- und Eisenbetonbau, Lüttich 1930.** Die alte berühmte Universitätsstadt rüstet sich zur Hundertjahrfeier der belgischen Unabhängigkeit, die sie im Sommer nächsten Jahres durch eine internationale Ausstellung der Grossindustrie und der angewandten Wissenschaften begehen will. In ihrem Rahmen wird vom 25. bis zum 30. August 1930 der erste internationale Kongress für Beton- und Eisenbetonbau tagen, an dem sich berufene Vertreter dieses Faches aus allen Ländern zu den aktuellen Fragen, sowohl theoretischer als praktischer Natur, äussern werden. Als offizieller schweizerischer Delegierter ist vom Bundesrat Prof. Dr. Max Ritter, Zürich, bezeichnet worden; von Vertretern anderer Länder seien die Namen Mesnager, Feret, Gehler, Emperger, van der Kloes, Rieger erwähnt. — Auskunft über den Kongress erteilt M. John Soubre, ingénieur, 67 rue Paradis, Liège.

**Die Vereinigung schweizer Strassenfachmänner** hielt am 25. und 26. Mai in Lugano ihre diesjährige Hauptversammlung ab. Am Samstag Vormittag berichtete Ing. R. Maillart über die Ergebnisse seiner Studien über die Materialbeanspruchung bei Betonstrassen; der Nachmittag war der Besichtigung des Tracés der projektierten Gandriastrasse gewidmet. Sonntag Vormittag fand die Hauptversammlung statt; nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden sprachen Prof. Dr. P. Schlöpfer über die Eigenschaften der Teer- und Asphaltmischungen und Ing. Hohl, Vizedirektor der „Sesa“, über Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Automobil. Am Montag schloss sich der Tagung eine Besichtigung der oberital. Automobilstrassen an.

**Drei neue Bundesverordnungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens** sind in den letzten Wochen in Kraft getreten: am 24. April die auf Seite 273 abgedruckte Verordnung betr. Einführung der durchgehenden Güterzugbremse (Bauart Drolshammer) im Bereich der S.B.B. und der normalspurigen Privatbahnen, am 15. Mai eine neue Verordnung betr. Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, und heute die Verordnung betr. den Abschluss und die Signalisierung der Niveaureuzungen der Eisenbahnen mit öffentlichen Strassen und Wegen. Wir kommen darauf zurück.

**Das Berner-Alpen-Relief** von Ing. S. Simon †, im Massstab 1 : 10000 nach der von Prof. Albert Heim begründeten Technik der geologisch präzisen Reliefdarstellung erstellt, ist bis zum 9. Juni im Schwurgerichtssaal in Zürich ausgestellt, wo es täglich bis 22 Uhr besichtigt werden kann.

## NEKROLOGE.

† **Julien Chappuis.** Nous empruntons au „Bulletin Technique“ la notice nécrologique suivante sur Julien Chappuis, décédé à Lausanne le 3 avril de cette année.

Né le 15 septembre 1846, à Rivaz, Julien Chappuis avait fait ses études à „l'Ecole Spéciale“ de Lausanne, qui lui conféra, en 1867, le diplôme d'ingénieur. Après avoir exécuté le relevé des mines de sel de Bex, il est engagé, comme dessinateur, par l'ingénieur G. Bridel à Yverdon, qui lui confie bientôt l'étude d'ouvrages importants (viaduc de Vallorbe, pont de Couvet, de Môtier, de la Sauge, installation de l'usine et de la mine d'asphalte à Travers), et plus tard, en sa qualité d'ingénieur en chef de la Correction des eaux du Jura, le nomme chef des „Ateliers et du Service mécanique“, chargé de l'étude et de la construction d'un puissant matériel de dragage et de transport ainsi que de tous les ouvrages métalliques de cette vaste entreprise. Ces travaux terminés, J. Chappuis, en 1874, reprend les ateliers, situés à Nidau, et fonde alors la maison J. Chappuis & C<sup>ie</sup>, plus tard, en 1884, Probst, Chappuis et Wolf, à Berne et Nidau. De 1880 à 1883 J. Chappuis est entrepreneur des terrassements et des dragages du barrage-écluse de Méricourt (Seine-et-Oise), dont il organise et dirige les chantiers avec maîtrise. A cette époque, la Ville de Genève étant en quête d'un entrepreneur pour ses forces motrices, ses délégués: MM. Merle d'Aubigné et Turrettini, après avoir visité les chantiers de Méricourt, passent une convention avec J. Chappuis, qui transfère une partie de son personnel et de son matériel de Méricourt à Genève et prend

la direction de la régie co-intéressée des Forces motrices du Rhône.

La correction du bras droit de ce fleuve ayant été heureusement terminée avant la crue du lac, l'événement fut célébré par un banquet servi en plein lit du Rhône, et J. Chappuis fut comblé d'éloges, grandement mérités. Les services qu'il rendit, de 1884 à 1889, à la ville de Genève furent si appréciés qu'elle lui décerna, lors de l'inauguration du „Bâtiment des turbines“, une médaille d'or frappée tout exprès.

Ensuite, J. Chappuis fut successivement: directeur de l'entreprise, en régie co-intéressée, du chemin de fer de Viège à Zermatt (1889 à 1891); entrepreneur des travaux du canal et du port d'Interlaken (1891-1892); à la même époque, constructeur du chemin de fer de Monistrol à Monserrat, en Espagne; en 1896-1898, constructeur, avec M. Eifel, du viaduc d'Eglisau; en 1898-1900, constructeur des deux réseaux de la „Société des chemins de fer régionaux de Franche-Comté“; entrepreneur des travaux des „Forces motrices du Rhône“, à Saint-Maurice (1902-1904); entrepreneur de la ligne de Chamonix au Montanvers (1904-1907). Il fit des études pour le chemin de fer Beyrouth-Damas et élabora, en collaboration avec le professeur H. Golliez, pour un groupe composé de dix banques russes et de maisons de construction allemandes, françaises et suisses, un grandiose projet de „domestication“ du Dniepr qu'il a décrit dans les numéros du 25 mai et du 10 juin 1915 du „Bulletin technique“.

Telles sont, trop sèchement résumées, les principales étapes de cette belle carrière au cours de laquelle J. Chappuis fit preuve d'une brillante intelligence, allée à de rares qualités de loyauté, de droiture et de bienveillance. Tous ceux qui ont connu cet alerte octogénaire, resté extraordinairement lucide et „vert“ jusqu'aux derniers jours de sa vie, évoquent, non sans émotion, le charme de sa conversation empreinte d'une savoureuse bonhomie, relevée de traits spirituels et malicieux, mais jamais blessants, car cet homme était la bonté même.

**Caspar Baur.** Am 15. Mai 1929 verlor die schweizerische Technik einen ihrer Pioniere auf dem Gebiete der elektrischen Anlagen. Caspar Baur, am 11. Mai 1857 in Birmensdorf bei Zürich geboren, beendigte 1879 seine 1875 an der Fachlehrer-Abteilung am Eidgenössischen Polytechnikum begonnenen Studien mit



JULIEN CHAPPUIS  
INGENIEUR

15 sept. 1846

3 avril 1929

der Ausarbeitung einer im Laboratorium von H. F. Weber entstandenen Dissertation „Experimentelle Untersuchungen über die Natur der Magnetisierungsfunktion“, auf Grund der ihm die Universität Zürich den Titel eines Dr. phil. verlieh. Zufällig hatte sich 1897 der Schreibende, ebenfalls infolge einer von H. F. Weber aufgegebenen Promotionsarbeit, mit der genannten Arbeit von C. Baur zu beschäftigen, ohne indessen ihren Autor schon zu kennen. Bald sollte er indessen die Bedeutung von C. Baur erfahren und in der Folge auch persönlich mit ihm in einen zeitweise ziemlich regelmässigen Verkehr treten. C. Baur war nach Beendigung seiner Studien und einer sechsjährigen Tätigkeit als Lehrer in Genf und Solothurn zur Kabelfabrikation gegangen und bekleidete verantwortungsvolle Stellen in englischen, österreichischen und russischen Kabelfabriken, um schliesslich gegen das Ende des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts bei Aubert, Grenier & Cie., in Cossonay, ein letztes Mal im unmittelbaren Dienste der Industrie tätig zu sein. Hierauf trat er von der Fabrikationstätigkeit zurück und lebte zurückgezogen in Zürich, gelegentlich mit Expertisen, mit der Bearbeitung erfinderischer Ideen und auch literarisch beschäftigt.

Baurs Name trat 1901, zufolge seiner im Londoner „Electrician“ bekannt gegebenen Versuche über den elektrischen Durchschlag erstmals und Aufsehen erregend literarisch hervor. Als 1903 sein Buch „Das elektrische Kabel“ (erwähnt auf Seite 88 von Band 42 der „S.B.Z.“) im Verlag von Julius Springer, Berlin, in erster Auflage erschien, wurde allgemein sein umfassendes theoretisches Wissen und sein praktisches Können auf einem bisher literarisch völlig unbearbeiteten Gebiete anerkennend hervorgehoben. Als 1910 die zweite Auflage dieses Werkes folgte, verwendete sich der Schreibende persönlich für die Gewinnung kompetenter Rezensenten in der schweiz. Fachpresse und hatte den Erfolg, dass dem Buche von Seiten des Schwachstroms im „Bulletin“ des S.E.V. durch Prof. Dr. A. Tobler (Band I, Seite 243), von Seiten des Starkstroms in der „Schweiz. Bauzeitung“ durch Josef Herzog (Band 57, Seite 170) die verdiente fachkundige Wertschätzung ausgesprochen wurde. Im Jahre 1918 sollte C. Baur eine dritte Auflage seines Kabelbuchs bearbeiten; er fühlte sich nach anfänglicher Zusage indessen der Praxis der Kabeltechnik schon zu fern und lehnte schliesslich den Auftrag ab, wobei als Frucht seiner erneuerten wissenschaftlichen Bemühungen nach einigen Jahren noch seine Studie „Die Elektrizität als Aetherströmung“ erschien, die in dieser Zeitschrift (auf Seite 12 von Bd. 90) ebenfalls besprochen wurde.

Caspar Baur war von überaus ruhigem, liebenswürdigem und gütigem Wesen und wird seinen Bekannten in angenehmer Erinnerung bleiben. W. Kummer.

† James Stauffacher ist am 2. April d. J. in Green Bay, Wisconsin, U.S.A., den Folgen einer Magenoperation erlegen. Am 11. Februar 1894 in Schwanden geboren, verlebte Stauffacher seine Jugendzeit im Glarnerland und trat 1913 in die Ingenieurschule der E.T.H. ein, die er 1917, mit dem Diplom versehen, verliess. Nachdem er die ersten Jahre seiner praktischen Tätigkeit im Meliorationswesen und bei Bachkorrekturen in der Schweiz zugebracht hatte, wanderte er im Jahre 1923 nach Amerika aus. Bei der Rock Island Railway Company in Chicago fand er Gelegenheit, sich in die amerikanischen Verhältnisse einzuarbeiten. 1925 siedelte er nach Green Bay über, wo er eine Stelle beim Städtigenieururbureau angenommen hatte. Nach einem Aufenthalt von anderthalb Jahren in Detroit, im Dienste einer grossen Eisenbaugesellschaft, kehrte er Ende 1927 nach Green Bay zurück, um die Leitung des städtischen Ingenieurbureau zu übernehmen. Da entfaltete er nun eine vielseitige Tätigkeit, sodass verschiedene Strassen, Brücken und Gebäude städtischer Betriebe noch lange Zeit von seinem Wirken Zeugnis ablegen werden.

## WETTBEWERBE.

**Neugestaltung des Bahnhofplatzes in Zürich.** Der Stadtrat von Zürich eröffnet unter den in der Schweiz verbürgerten oder seit mindestens einem Jahr niedergelassenen Fachleuten einen Wettbewerb zur Gewinnung von Vorschlägen über die Neugestaltung der Plätze am Hauptbahnhof und die Verkehrsführung in dessen Umgebung im Zusammenhang mit dem provisorischen Umbau des Aufnahmegebäudes der S.B.B. Als Termin für die Einlieferung der Arbeiten ist der 31. August 1929 festgesetzt. Dem Preisgericht gehören an die Stadträte J. Baumann und G. Kruck, Prof. Dr. Ing. O. Blum (Hannover), Regierungs- und Baurat E. Schuppan (Berlin),

Oberingenieur A. Acatos (S.B.B. Zürich), Ingenieur Carl Jegher und K. Hippenmeier, Chef des Bebauungsplanbureau der Stadt Zürich, ferner als Beisitzer mit beratender Stimme Strassenbahndirektor U. Winterhalter, Polizeiadjunkt Chr. Hartmann und Strassenbahningenieur K. Fiedler. Ersatzmänner sind Architekt Th. Nager (S.B.B. Bern), Prof. Hugo Studer, Ing. (Zürich) und Direktor Heinrich Hürliemann (Zürich). Für die Prämierung von höchstens sechs Entwürfen sind 20 000 Fr. ausgesetzt, dazu 5000 Fr. für allfällige Ankäufe. Verlangt werden: Lageplan 1 : 500 mit allen notwendigen Einzelheiten, Längenprofile 1 : 500 und Schnitte 1 : 200 der Unterführungen oder Bauwerke und ein Erläuterungsbericht. — Programm und Unterlagen können gegen Hinterlegung von 40 Fr. bei der Planverwaltung des Tiefbauamtes, Stadthaus, III. Stock, Zimmer 206, je von 9 bis 11 Uhr bezogen werden.

**Umbau des Hotel St. Gotthard in Zürich.** Zur Erlangung von Entwürfen für die teilweise Umgestaltung seines Hauses (Räume im Erdgeschoss und Keller sowie Fassadenänderung) eröffnete Herr E. Manz, der Besitzer des Hotel Gotthard, eine Konkurrenz unter zehn der ersten Architekten Zürichs. Ausser einer Entschädigungssumme von je 1000 Fr. standen der Jury (Stadtbaumeister H. Herter, Arch. Koller, St. Moritz, und E. Manz) 5000 Fr. zur beliebigen Verteilung zur Verfügung. Der Wettbewerb brachte eine Reihe sehr interessanter Lösungen, doch konnte keines der eingereichten Projekte ohne weiteres als Grundlage für die Ausführung in Betracht kommen. Es wurden prämiert:

1. Rang (II. Preis, 1500 Fr.) Otto Honegger, Architekt,
2. Rang (III. Preis, 1200 Fr.) Karl Scheer, Architekt,
3. Rang (IV. Preis, 900 Fr.) Hermann Weideli, Architekt,
4. Rang (V. Preis, 700 Fr.) Karl Egender, Architekt,
5. Rang (VI. Preis, 700 Fr.) Martin Risch, Architekt.

Der Umbau soll nach den Plänen von Arch. Otto Honegger durchgeführt werden.

## KORRESPONDENZ.

Zu der in Nr. 20, Seite 252, erschienenen Mitteilung über *Motorwagen für die Bern-Neuenburg-Bahn* erhalten wir folgende Zuschrift:

In Anbetracht des Umstandes, dass die Fahrleitung Bern-Neuenburg schon im Mai 1928 erstellt und in Betrieb genommen werden konnte, mussten die Konstruktionsfirmen, denen die Lieferung der neuen Motorwagen anvertraut wurde, relativ sehr kurze Liefertermine eingehen, die an die Organisation der Produktionsmittel ausserordentlich grosse Anforderungen stellten. Aus der Mitteilung, dass von den bestellten Motorwagen der von Oerlikon gelieferte als erster die offizielle Probefahrt bestanden habe, soll offenbar der Eindruck erweckt werden, die Maschinenfabrik hätte den Liefertermin eingehalten, bzw. die Konkurrenz in diesem Punkt überflügelt. Nun ist gerade das Gegenteil der Fall, indem im Momente der Ablieferung des ersten Oerlikoner Wagens am 11. April 1929 bereits zwei Sécheron-Wagen auf der Bern-Neuenburg-Linie kollaudiert und (der eine seit fünf Wochen) im Betrieb waren. Auch die erste offizielle Probefahrt am Lötschberg ist von einem Sécheron-Wagen schon am 26. April, d. h. vor derjenigen des Oerlikoner Wagens bestanden worden. Es zeigte sich dabei, dass das Fahrprogramm wesentlich verschärft, d. h. die Umschlagszeiten, die der Abkühlung der elektrischen Ausrüstung zugute kommen, bedeutend verkürzt werden konnten. Bei der daraufhin angeordneten neuen Probefahrt mit verschärften Bedingungen kam dann allerdings der Oerlikoner Wagen zufällig als erster an die Reihe.

Was die Ueberführung der Motorwagen von den Konstruktionswerkstätten bis zur Strecke Bern-Neuenburg anbetrifft, so möchten wir erwähnen, dass auch die Sécheron-Wagen von Genf nach Neuenburg zur Zugförderung herangezogen wurden, nachdem Vorversuche auf der S.B.B.-Linie Genf-Nyon in Gegenwart von Organen der S.B.B. und des Departements die Eignung ergeben hatten. Es dürfte in diesem Zusammenhang auch noch erwähnt werden, dass schon im Jahre 1926 die grossen Lötschberg-Lokomotiven unter Benutzung als Zugmittel nach Neuenburg überführt worden sind, wodurch der Bestellerin bedeutende Frachtersparnisse erwachsen sind.

In der in Frage stehenden Mitteilung wird zudem auf die bedeutend bessern Adhäsionsverhältnisse der neuen Triebwagen gegenüber einem ursprünglichen Projekt der Bahnverwaltung mit zwei