

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 1

## 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**

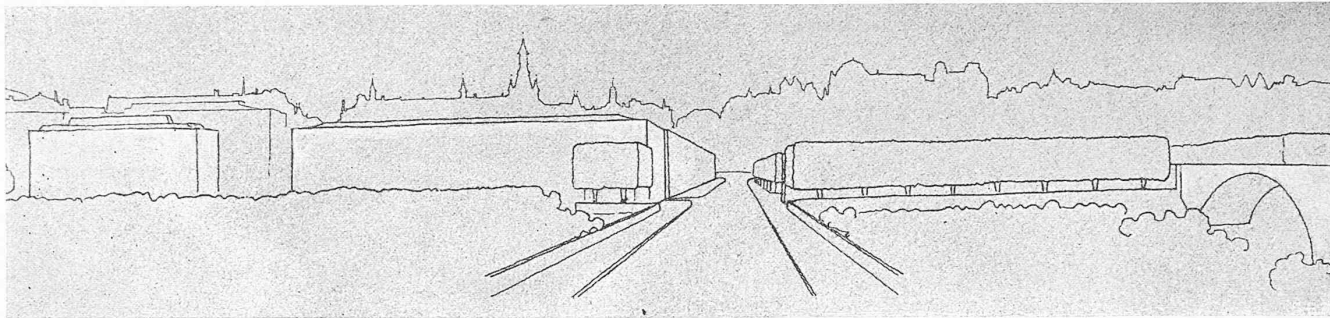
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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.](#)

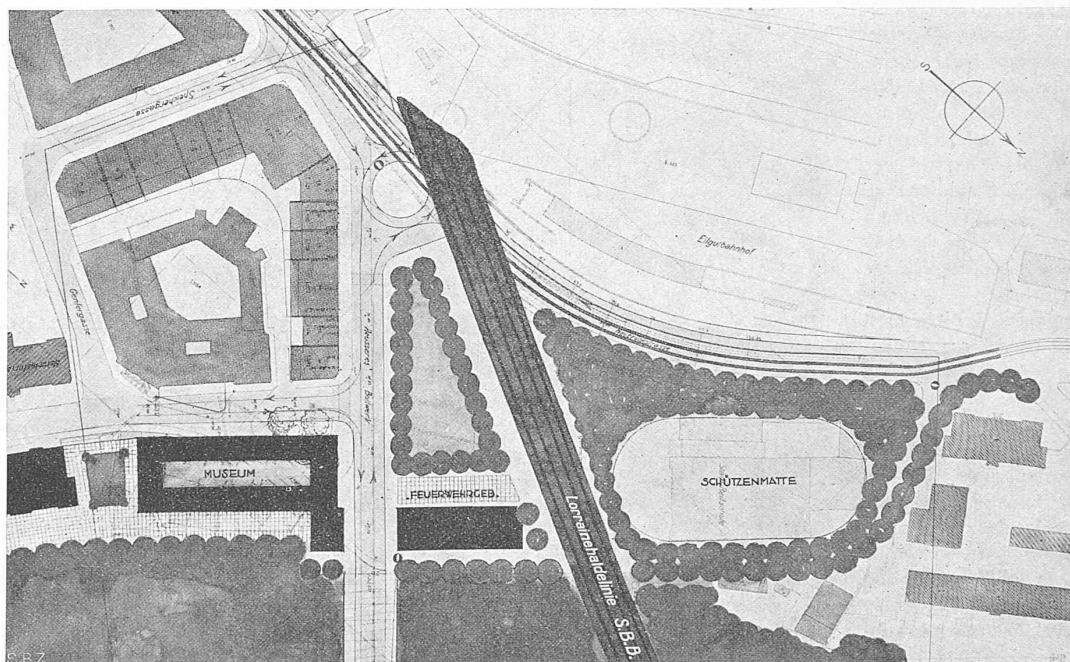
**Download PDF:** 15.03.2025

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



II, Preis Lorrainehalde-Projekt (1500 Fr.): Entwurf Nr. 15. — Verfasser Franz Trachsel, Arch., Bern. — Blick aus Nordost und Lageplan 1 : 2500.

Die Regulierung der Flüsse auf Mittelwasser allein hat sich bei lange anhaltender Trockenheit als unzureichend erwiesen. Lang andauernde Unterbrechungen der Schifffahrt sind die Folge. Diesen katastrophalen Zuständen kann nur durch Regulierung auf Niedrigwasser und durch Zuschusswasser aus entsprechend grossen künstlichen Sammelbecken abgeholfen werden. Bei kanalisierten Flüssen, die zu Kraftwasserstrassen mittels langen Seitenkanälen ausgenützt werden, darf die Fließgeschwindigkeit nicht so gesteigert werden, dass darunter die Manövrierfähigkeit und Sicherheit des Schifffahrtbetriebes leidet.



Der Ausbau der wichtigsten Verbindungskanäle zwischen Donau, Rhein, Elbe und Oder liegt im Interesse Mitteleuropas. Zu vor sollte jedoch unter den beteiligten Staaten eine für das gesamte mitteleuropäische Hauptwasserstrassennetz verbindliche Normung der Kanalausmasse vereinbart werden. Um die Bauwürdigkeit der zukünftigen Verbindungskanäle nicht durch übermässige Vergrößerung ihrer Ausmasse in Frage zu stellen, empfiehlt es sich, die wirtschaftlich nachgewiesene obere Grenze des grössten zulässigen Schiffstypes festzulegen.

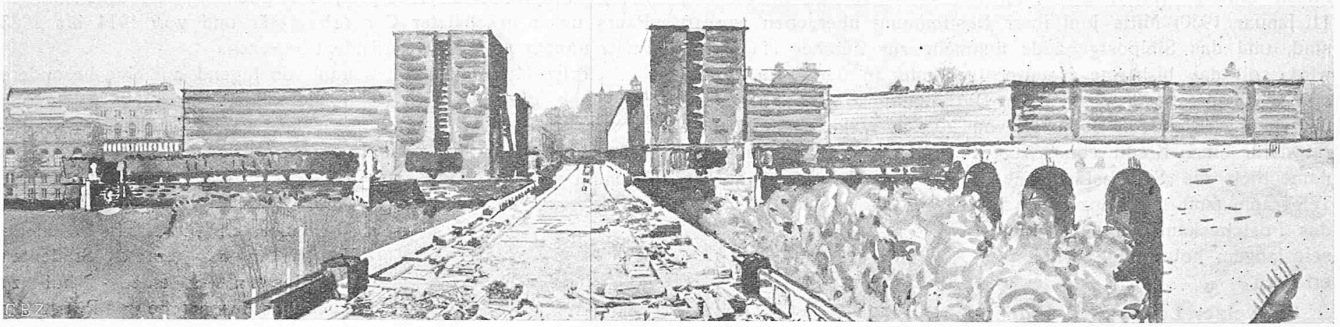
Viele Neuerungen sind in den letzten 20 Jahren zu verzeichnen, die eine Verbesserung der Ausgestaltung der Schleusen ermöglichten. Diese Verbesserungen sind der Schifffahrt in hervorragendem Masse zustatten gekommen und bedeuten zugleich eine grosse Oekonomie an Bau- und Unterhaltungskosten der Objekte selbst. Bei den Umschlags- und Hafeneinrichtungen ist neu das Hinzukommen des Lastkraftwagens, der das Einflussgebiet des Hafens auf einen Kreis von 50 km beeinflusst. Das Eigengewicht des Binnenschiffes ist durch Verwendung von Stahl und durch Schweißen anstatt Nieten bei gleicher Festigkeit geringer geworden. Das gleiche gilt vom Schleppwiderstand infolge besserer Form und grösserer Glätte des Schiffskörpers. Der Wirkungsgrad der Schiffsantriebsmaschine, der Schraube und des Schaufelrades hat sich gebessert. Selbstfahrer und Spezialschiffe werden vielfach bevorzugt.

Zur raschen und richtigen Lösung vieler technischer Probleme der Binnenschifffahrt und Wasserstrassen haben in der letzten Zeit die Schiffsbauversuchsanstalten und Wasserbaulaboratorien durch ihre systematischen vergleichenden Modellversuche in hervorragender Weise beigesteuert.

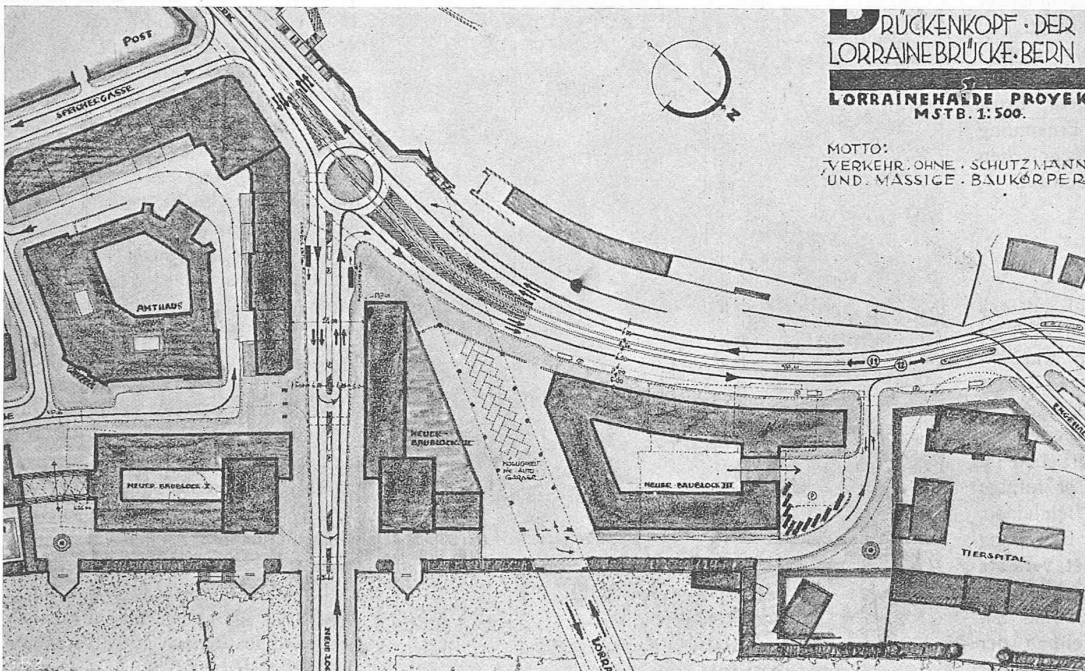
Der Erste Mitteleuropäische Binnenschifffahrtstag fand seinen Abschluss mit einer Besichtigung der Neckarkanalbauten (Untertürkheim, Lauffen und Kochendorf).

## MITTEILUNGEN.

Eine Gasleitung durch den Rhein bei Wiesdorf. Unter den neuern deutschen Ferngasleitungen verdient die Anlage Ruhrgebiet-Köln insofern besondere Beachtung, als die Rohrführung eine Durchquerung des Rheinstromes erforderte. Für diese Durchquerung boten sich verschiedene Ausführungsmöglichkeiten: Ueber- und Unterführungen, Anhängen an vorhandene Brücken, Bau einer unversenkten Rohrhängebrücke oder gar einer Bogenbrücke, bei der die Rohre selbst als Hauptträger dienen würden, und endlich die Unterdükerung. Wirtschaftliche Erwägungen und sorgfältige Untersuchungen über die Zweckmässigkeit führten zu dem Ergebnis, dass nur die Unterdükerung zu empfehlen sei. Die Verlegung des aus zwei Flusstahlrohrsträngen von 400 mm I. W. bestehenden Dükers ist sehr beachtenswert, weil man mit nicht alltäglichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Zunächst bedingte der sehr rege Schiffsverkehr eine so erhebliche Zeitbeschränkung, dass für die Verbindung der verschiedenen Rohrteile zu einem einzigen Rohrstrange und die Verlegung im Flussbette nur zwei Arbeitstage freigegeben werden konnten; eine weitere Erschwerung ergab sich aus der Forderung der Strombauverwaltung, dass während des Zusammenschweissens des Dükers eine Schifffahrtsrinne von mindestens 110 m offen bleiben sollte. Man entschloss sich daher zu dem sogen. Drücke-Verfahren, bei dem der Düker an einem über lose Rollen geführten Zugmittel aufgehängt und durch Nachlassen oder Anziehen dieses Zugmittels bewegt wird. Dabei wurde laut „VDI-Nachrichten“ wie folgt verfahren: Zunächst wurde die zur Aufnahme des Rohres bestimmte Rinne 20 m breit und 3 m tief ausgebaggert. In Abständen von je 20 m wurden nunmehr Böcke zum Aufhängen der Rohre eingerammt; nur eine Schifffahrtsrinne von 110 m Breite wurde freigelassen. Während dieser Zeit waren auf der Helling der Rheinischen Baggerei im Hafen Duisburg-Ruhrort fünf Doppelrohr-



III. Preis Lorrainehalde-Projekt (1000 Fr.): Entwurf Nr. 12. Verfasser Gebr. Keller, Architekten, Bern. — Blick aus Nordwest und Lageplan 1 : 2500.



RÜCKENKOPF · DER  
LORRAINEBRÜCKE · BERN  
LORRAINEHALDE PROJEKT  
M. STB. 1:500.

MOTTO:  
VERKEHR · OHNE · SCHUTZMANN  
UND · MASSIGE · BAUKÖRPER

stränge zusammengesetzt worden. Alle Rohrverbindungen wurden als geschweisste Muffen hergestellt, deren Ausführungsform den Rohren eine gewisse Beweglichkeit verleiht und deren Schweissnähte durch eingeschraubte und verschweisste Nieten gegen Zug und Druck besonders gesichert wurden. So vorbereitet wurden die für die Strombetteiten vorgesehenen vier Rohrstränge auf Lastkähen in den Strom gefahren, an die Böcke gehängt, vernietet und verschweisst. Am 14. Nov. 1929 begann man mit dem Einfahren und Befestigen des Schlussteiles, der an einem quer zum Strome in der freigebliebenen Schiffahrtsrinne verankerten Schiffe eingehängt war, und verband ihn mit den bereits fertiggeschweissten, an den Böcken hängenden Rohrsträngen. Die Dichtigkeitsprüfung wurde in der Nacht vom 14. zum 15. Nov. vorgenommen, und am 15. Nov. konnte die Absenkung des 435 m langen Dükers beginnen. Zu diesem Zwecke waren beide Dükerrohre an zwei Seilen aufgehängt, die ihrerseits in Abständen von je 20 m von den an den Böcken befestigten Flaschenzügen gehalten wurden. Durch Beschwerden der Rohre mit Eisenschienen und Kies und allmähliches Nachlassen der Seile und Flaschenzüge konnten die Dükerrohre trotz der grossen Versenktiefe, die auf der eine Seite etwa 8 und auf der andern 9 m betrug, in rd. acht Stunden abgesenkt werden. Das Drücke-Verfahren, das vorher bereits bei drei Dükerversenkungen in der Ruhr verwendet worden war, hat sich auch unter den schwierigen Verhältnissen im Rheinstrom durchaus bewährt. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen berechtigen zu der Folgerung, dass nicht nur die Absenkezeit um etwa die Hälfte, sondern auch die Gesamt-arbeitszeit erheblich verkürzt werden kann.

**Schweizerhaus der „Cité Universitaire“ in Paris.** Nachdem der grösste Teil der nötigen Baugelder für ein schweizerisches Studentenheim von 42 Betten in Paris durch Schenkungen und durch die Beihilfe des Bundes gesammelt werden konnte, stand

man vor der Frage, wer es bauen soll. Bauherr ist das Kuratorium der Stiftung, bestehend aus Vertretern der schweizerischen Hochschulen, des Bundes und aus den Stiftern grösserer Summen; nach Fertigstellung wird das Haus der „Fondation Deutsch“ übergeben, die das Grundstück zur Verfügung stellt, und die auch den Unterhalt der Studentenhäuser der anderen Staaten übernimmt. Wie wir der Tagespresse (z. B. N. Z. Z. vom 29. Juni) entnehmen, hat nun dieses Stiftungskuratorium unter dem Vorsitz von Prof. Dr. R. Fueter (Zürich) beschlossen, den schweizerischen Architekten *Le Corbusier* in Paris mit der

Aufstellung eines Vorprojektes sowie eines Kostenvoranschlages zu betrauen. Auch bei der Ausführung sollen nach Möglichkeit schweizerische Firmen berücksichtigt werden.

Mit grösster Genugtuung wird man von dieser Absicht, das Studentenhaus von *Le Corbusier* bauen zu lassen, Kenntnis nehmen. Denn gewiss ist niemand geeigneter, als dieser berühmte schweizer Architekt von internationalem Ruf, jungen Leuten ein Heim zu errichten, das sie schon durch seine Architektur veranlasst, sich mit den Ideen der Gegenwart auseinanderzusetzen. Unter den übrigen, architektonisch meist nicht gerade glücklichen Studentenhäusern der „Cité Universitaire“ wird die Schweiz mit einem Bauwerk so fortschrittlicher Gesinnung gewiss Ehre einlegen. P. M.

**Das Bundesamt für Elektrizitätswirtschaft,** über das wir auf Seite 79 und 91 letzten Bandes (8./15. Februar 1930) näheres mitteilten, soll am 1. Oktober mit seiner Tätigkeit beginnen. In seiner Sitzung vom 27. Juni wählte der Bundesrat zum Direktor dieses Amtes Ing. Florian Lusser, von Altdorf, zum Vizedirektor Ing. Harold F. Zangger von Zürich. Ing. F. Lusser hat von 1913 bis 1917 an der Maschinen-Ingenieurabteilung der E. T. H. studiert. Nach dreijähriger Betätigung in der Maschinenfabrik Oerlikon und beim Elektrizitätswerk der Stadt Bern trat er in den Dienst der Kraftwerke Brusio, wo er seit 1921 als Vizedirektor amtiert und u. a. den Bau der elektrischen Anlagen und der Hochbauten der Kraftwerke Palü und Cavaglia leitete. Ing. H. F. Zangger hat gleichfalls im Jahre 1917 seine Studien an der E. T. H. beendet, an der er darauf noch anderthalb Jahre als Assistent von Prof. Dr. W. Wyssling verblieb. Seit 1920 amtierte er als Ingenieur, seit 1921 als Chef der technischen Abteilung des Generalsekretariates des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins und des Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke.

**Hauptpostgebäude Zürich.** Nachdem die neuen Postlokaltäten im Postdienst- und Verwaltungsgebäude (Sihlpostgebäude) am



linken Sihlflur (vergl. den Plan auf Seite 16 letzten Bandes, 11. Januar 1930) Mitte Juni ihrer Bestimmung übergeben worden sind, und das Sihlpostgebäude nunmehr zur Zürcher Hauptpost wird, soll das bisherige Hauptpostgebäude an der Fraumünsterstrasse entsprechend seiner neuen Bestimmung als Zweigpoststelle umgebaut werden. Mit Botschaft vom 20. Juni verlangt der Bundesrat dafür einen Kredit von 805 000 Fr. Bei diesem Umbau sollen namentlich die Schlossfächer-Abteilung, das Geldpostamt, das Telegraphenamtsamt und ganz besonders das Postcheckamt eine bedeutende, seit langem notwendige Erweiterung erfahren.

**Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.** Mit dem 30. Juni ist Ingenieur J. Buchli von seiner Stellung als technischer Direktor der Abteilung Lokomotivbau zurückgetreten, um sich als beratender Ingenieur zu betätigen. An seiner Stelle wurde Oberingenieur Ernst Gysel, unter gleichzeitiger Ernennung zum Vizedirektor, mit der technischen Leitung dieser Abteilung betraut.

### † Fritz Mousson.

Ehrenmitglied der G. E. P.

Der äussere Lebenslauf unseres entschlafenen Kollegen und G. E. P.-Kameraden Fritz Mousson war ein einfacher. Als Sohn des Zürcher Juristen und stadträtlichen Rechtskonsulenten Mousson kam er am 6. Oktober 1869 zur Welt. Schon im zweiten Lebensjahr erlitt er infolge einer Kinderlähmung ein Beinleiden, das ihn zeitlebens in freier Bewegung hemmte. Dessenungeachtet verlebte er eine frohe Jugendzeit; er besuchte die Schulen der Vaterstadt und absolvierte die Industrieabteilung der Kantonschule, um dann in dreijähriger Mechaniker-Lehrzeit bei Escher Wyss & Cie. zunächst die praktische Seite seines künftigen Ingenieurberufes gründlich kennen zu lernen. Derart vorbereitet bezog Fritz Mousson im Herbst 1890 das Eidg. Polytechnikum, dessen mechanisch-technische Abteilung er im Frühjahr 1894 als Maschineningenieur verliess. Sogleich trat er wieder bei Escher Wyss & Cie. in Zürich in Stellung, zunächst als Ingenieur; 1907 wurde er Adjunkt des technischen Direktors, seit 1908 mit Prokura, und schliesslich mit Neujahr 1910 Direktor. Vor zwei Jahren erlitt Mousson ein Augenleiden, das seine Sehkraft so stark einschränkte, dass er ungefähr vor Jahresfrist sich gezwungen sah, seine Arbeit niederzulegen und damit die ihm so lieb gewordene Firma zu verlassen. Seither war unser Freund ein gebrochener Mann; zur Untätigkeit verurteilt, verdüsterte sich der einst so frohe und rastlos tätige Mann, sodass ihm der Tod, in den er am frühen Morgen des 20. Juni unvermerkt hinüberschlummerte, als Erlöser erschien.

Die grosse Beliebtheit des Verstorbenen und die Wertschätzung, die weite Kreise seiner Kollegen für ihn hegten, ist wohl vor allem auf seine langjährige Wirksamkeit in der G. E. P. zurückzuführen. Wir glauben daher, sein Andenken nicht besser ehren und sein Bild nicht treffender wiedergeben zu können, als durch die Worte, mit denen in unser Aller Namen der Präsident der G. E. P., Direktor Henri Naville, anlässlich der Trauerfeier von dem zu früh von uns gegangenen Freunde Abschied nahm:

„Als gegenwärtiger Präsident der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, sowie im Namen des Schweiz. Ing.- & Arch.-Vereins, der Eidg. Volkswirtschaftsstiftung, des Aluminiumfonds und vieler Hunderte ehemaliger Polytechniker komme ich, um von unserem lieben Freunde Fritz Mousson, den Krankheit und Tod zu früh von uns genommen haben, Abschied zu nehmen. Für unsere Generation hat Fritz Mousson während vieler Jahre die Gesellschaft ehe-

maliger Polytechniker verkörpert, ist er doch seit dem Tode Heinrich Paur's unser geschätzter Generalsekretär und von 1914 bis 1923 unser temperamentvoller Präsident gewesen.

Fritz Mousson hatte schon von Jugend auf eine besondere Begabung, gleichgesinnte Kameraden zu gemeinsamer Arbeit und heiterer Geselligkeit zu vereinigen; er war der geborene Vereinspräsident und leitete schon während seiner Studienzeit 1893 den Verband der Studierenden am Polytechnikum. Zu jener Zeit gründete er auch, mit Hans Nabholz, den Akademischen Maschinen-Ingenieur-Verein, der noch heute die Studenten der Maschinen-Ingenieur-Schule zu fachlicher Aussprache und Pflege der Freundschaft verbindet.

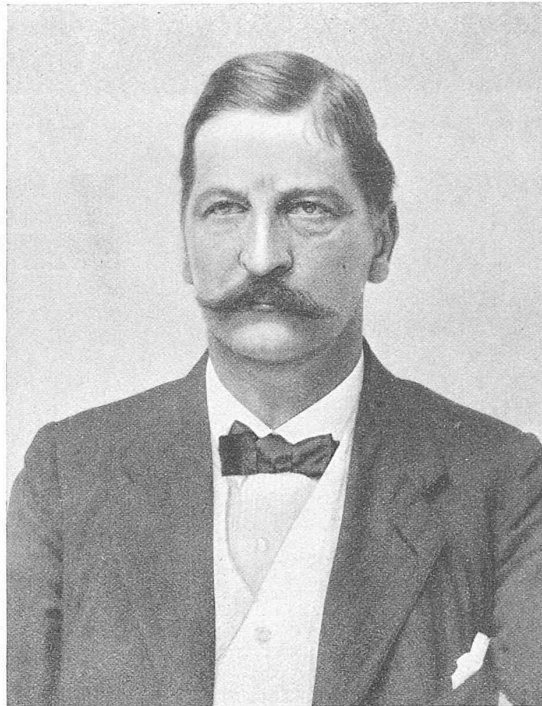
Ing. Heinrich Paur hatte seit Gründung der G. E. P. 1869 bis zu seinem 1903 erfolgten Tode in vorbildlicher Weise als Generalsekretär der Gesellschaft seines Amtes gewaltet und es war keine leichte Sache, für ihn einen ebenbürtigen Ersatz zu finden. Es war das Verdienst unseres damaligen Präsidenten Gen.-Dir. Otto Sand, die besondere Befähigung Moussons für diesen Posten erkannt und ihn dazu berufen zu haben; 1904 an der Generalversammlung in Basel wurde der neue Generalsekretär auch in den Ausschuss der G. E. P. gewählt. Er fand bald Gelegenheit, seine besondere Eignung bei der Veranstaltung der 50-Jahr-Gründungsfeier der E. T. H., die 1905 von der G. E. P. organisiert wurde, an den Tag zu legen; jene Feier, die vielen von uns in guter Erinnerung bleibt, war auch, dank Moussons gewissenhafter und kluger Vorarbeiten, in jeder Beziehung ein voller Erfolg.

Elf Jahre lang war Mousson Generalsekretär gewesen, als er an der besonders festlichen Generalversammlung anlässlich der Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914, kurz vor Ausbruch des Weltkrieges, als Nachfolger Robert Winklers zum Präsi-

denten gewählt wurde. Gleich schon an dem der Sitzung folgenden Bankett bewies er, dass er der geeignete Mann war, unserem flotten, fröhlichen, geistreichen Präsidenten Winkler nachzufolgen; als nämlich dieser, wegen des üblichen Tischlärms, gegen Schluss seiner Abschiedsrede ganz heiser wurde, sprang der neue Präsident Mousson mit Stentorstimme ein und stellte sofort Ruhe und Autorität im Saale wieder her.

Unter der Präsidentschaft Moussons organisierte die G. E. P. unter den Mitgliedern die grosse Rundfrage über die Ausbildungsziele an unserer Technischen Hochschule. Die vielen Hunderte von wohlbedachten Antworten der Kollegen aus der Praxis bildeten in einer Denkschrift zusammengefasst für den Schweiz. Schulrat ein wertvolles Material für die Neuordnung des ganzen Studienplanes. Es war Moussons Verdienst, diese für unsere Techn. Hochschule wertvolle Veranstaltung richtig eingeleitet und deren Verarbeitung zu brauchbaren Unterlagen veranlasst zu haben. Ebenfalls unter seinem Präsidium unternahm es die G. E. P., zur Feier ihres eigenen 50-jährigen Bestehens (1919) und aus Dankbarkeit für die Beendigung des Weltkrieges eine grosszügige Sammlung zu veranstalten und mit deren Ergebnis die Eidgen. Volkswirtschaft-Stiftung zu gründen, in deren Stiftungsrat Mousson seit der Gründung bis zu seinem Tode die G. E. P. vertrat. Was bei dieser für unsere Volkswirtschaft so wichtigen Gründung von unserem Präsidenten an Arbeit und Ueberlegung geleistet werden musste, wissen alle, die ihm in der betr. Kommission zur Seite standen.

Dank seiner frühzeitigen Betätigung in der Zürcher Maschinen-Industrie und in der G. E. P. hatte Mousson eine grosse Zahl der Gründer unserer Gesellschaft noch persönlich gekannt; als angehender Gesellschafter wusste er im gemüthlichen Teil unserer Aus-



FRITZ MOUSSON

MASCHINEN-INGENIEUR

DIREKTOR VON ESCHER WYSS & CIE.

GEW. PRÄSIDENT UND EHRENMITGLIED DER G. E. P.

6. Oktober 1869

20. Juni 1930