

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 21/22 (1893)  
**Heft:** 17

**Nachruf:** Stänz, Joh. Rud.

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.02.2026

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

direktor v. Leibbrand mit einem eleganten, kühnen Stichbogen von 50 m lichter Spannweite, 5 m Pfeilhöhe und sog. verlorenen Widerlagern, bzw. Erhöhung der Spannung im Fundament, auf 60 m bearbeitet. Die 8 m breite Fahrbaahn liegt in 3% Steigung und schneidet die Donau unter 75°. Auf dem linken Ufer ist eine schief gestellte Pfahlfundation im Kiesbett des Flusses, auf dem rechten ein Felsfundament vorgesehen. Der ganze Bau wird aus Stampfbeton von Portlandcement hergestellt. Der grosse Brückenbogen, an welchem sich beidseitig halbkreisförmige Durchlässe anschliessen, erhält entsprechend der statischen Berechnung eine Stärke von 1,0 m bis 1,4 m und im Scheitel sowie in beiden Kämpfern eiserne Scharniere. Die Pläne (statische Berechnung, Voranschlag etc.) wurden in Stuttgart von Reg.-Baumeister Schweizer, Abteil.-Ingenieur bei der Strassenbauinspektion Ulm, ausgearbeitet und demselben auch die Leitung des Brückenbaues übertragen.

Zu demselben sind etwa 500000 kg Portlandcement erforderlich, welche nach Massgabe des Baufortschrittes dem Unternehmer seitens der Bauleitung zur Verfügung gestellt werden. Bei der Offertverhandlung wurden die Cementlieferung der Stuttgarter Cementfabrik Blaubeuren und die eigentlichen Ausführungsarbeiten samt Gründung, Gerüsten etc. im Gesamtbetrag von 43000 Mark (ohne Cementlieferung) dem Bauwerksmeister Buck in Ehingen a./D. als Meistabbieter mit 9% unter den Voranschlagspreisen übertragen.

vorgekommener Schienenbrüche. An einem einzigen Tage wurden nicht weniger als 81 Schienenbrüche gemeldet. Die Bahn hat den bekannten rheinischen Langschwellen-Oberbau. Die angestellten Untersuchungen haben darauf hingewiesen, dass auf dieser Bahn, die Steigungen bis 16,6% hat, an einem sehr kalten Tage ein Bremser die Bremse eines 15 t Wagens festgedreht hatte. Die hierdurch festgestellten Räder schleiften und es bildete sich auf dem Reifen eine fingertiefe Rille. Da die Bremsstange riss, so wurden die Räder wieder gelöst, die beim Rundlauf bei jedem Umgang hammerartig auf die Schienen niederfielen und sie durchbrachen. Diese Erklärung für das Vorkommen wird auch dadurch bestätigt, dass immer zwei Brüche einander gegenüber lagen. Die Schienen bestanden aus Stahl und waren 130 mm hoch. Der Wagen diente für den Kohlentransport.

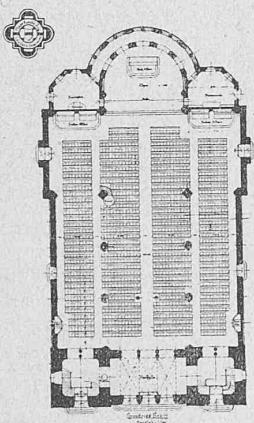
**Die Ausdehnung des Telephon-Netzes in den Vereinigten Staaten** betrug in Tausenden von Kilometern am 1. Januar:

1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893.  
835 1330 1844 2196 2493 2769 3242 3900 4479 5306 6104 6736.

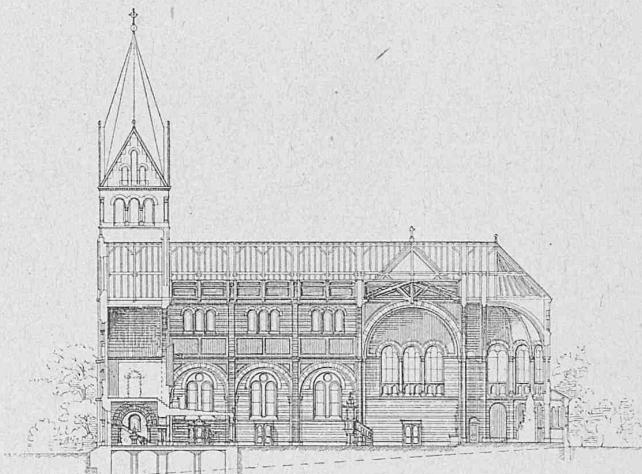
**Das Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen im Kt. Zürich** wurde in der Volksabstimmung vom 23. ds. mit 26334 gegen 20473 Stimmen angenommen. Näheres über das Gesetz, welches sofort in Kraft getreten ist und durch welches die Bauordnung für die Städte Zürich und Winterthur vom 30. Juni 1863, sowie alle damit zusammen-

#### Wettbewerb für eine Pfarrkirche in Zug.

III. Preis. Motto: „Laudate Dominum“. Verfasser: Paul Reber, Arch. in Basel.



Grundriss 1 : 1000.



Längenschnitt 1 : 800.

Der Vollendungstermin ist auf 15. November 1893, die Dauer der Garantiezeit auf 5 Jahre festgesetzt.

Bei der Betonbereitung will der Unternehmer die sog. Kugelmühle in Anwendung bringen, welche aus einer 1,5 m weiten, 1 m langen Trommel von Eisenblech besteht. In diese Trommel kommen außer den Betonmaterialien 50 Stück je 10 k schwere Stahlkugeln, worauf die Mischung bei 150 Umdrehungen etwa 10 Minuten lang für jede Portion stattfindet.

Heilbronn, 24. April 1893.

R. Bechtle, Ingenieur.

**Ein Apparat zum Erkennen innerer Fehler im Konstruktionsmaterial**, namentlich in Schienen, Achsen, gewalzten Trägern etc. ist kürzlich im Materialdepot der französischen Nordbahn, zu Ermont, erprobt worden und er hat seine Probe gut bestanden. Es wurde damit eine grosse Zahl von Schienen untersucht, wobei es gelang, nicht nur die vollkommenen Stücke von denen zu unterscheiden, die mit Fehlern behaftet waren, sondern es konnte auch die Stelle genau bezeichnet werden, wo sich innere Schäden vorsanden, die dann beim nachträglichen Bruch der Schienen offen zu Tage traten. Das Prinzip, auf welchem der von Herrn L. de Place erfundene Apparat beruht, besteht in einer sinnreichen Anwendung des Telephons, des Mikrophons und eines Tommessers. Je nach Klangfarbe und Stärke eines durch das Telefon übertragenen Tones, der durch einen auf den zu untersuchenden Konstruktionsteil anschlagenden Hammer hervorgerufen wird, kann auf das Vorhandensein von Fehlern und Schäden im Material geschlossen werden.

**Eigentümliche Schienenbrüche.** Im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin machte der Geh. Oberbaurat Stambke Mitteilungen über einen eigenartigen Fall auf der Linie Neuwied-Siershahn der Westerwaldbahn

hängenden, dem neuen Gesetz widersprechenden Verordnungen und Reglemente aufgehoben sind, findet sich auf Seite 104—106 unserer letzten Nummer.

#### Konkurrenzen.

**Stadterweiterungsplan für München.** (Bd. XVIII S. 31, Bd. XIX S. 171). Eingesandt wurden bloss 13 Entwürfe. Es wurde weder ein erster noch ein zweiter Preis zuerkannt, sondern die verfügbare Summe von 15000 Mark gleichmässig an folgende Bewerber verteilt: HH. C. Aengeneyndt in Hannover, A. Fröhlich & W. Brüning in Plauen, Joh. Lehnert in Berlin und Prof. C. Henrici in Aachen. Lobende Erwähnung fanden noch die Entwürfe der HH. Mich. Dosch und Prof. Hauberrisser in München; letzterer Entwurf wurde zum Ankauf empfohlen.

#### Nekrologie.

† Joh. Rud. Stänz. In Basel starb am 10. dies im Alter von 58 Jahren Joh. Rud. Stänz, Bahningenieur der schweizerischen Centralbahn. Derselbe trat am 8. April 1853 in den Dienst der Verwaltung. Eine wissenschaftliche Ausbildung hatten ihm zu jener Zeit seine Mittel nicht erlaubt, aber er fand in dem damaligen Sektionsingenieur, Hrn. Oberst O. Zschokke, einen trefflichen Lehrmeister und machte unter dessen Leitung vorerst auf der Linie Aarau-Olten, später auf der Sektion Solothurn-Biel die Vorarbeiten und den Bau mit. Im Jahr 1858 wurde er nach Basel versetzt und nahm unter Leitung des damaligen Sektionsingenieurs Merian am Bau des Bahnhofs Basel thätigen Anteil und wurde nach Eröffnung des Bahnbetriebs dessen Adjunkt. Als Merian im

Jahr 1862 zum Kantonsingenieur von Basel-Stadt ernannt wurde, trat Stänz an dessen Stelle als Bahningenieur.

Was Stänz an wissenschaftlicher Bildung abging, suchte er durch unermüdlichen Fleiss zu ergänzen und in manchen schwierigen Fällen wusste er mit seiner reichen Erfahrung und praktischem Sinn das Richtige zu treffen.

Seit 30 Jahren bekleidete er die verantwortungsvolle Stelle eines Bahnmeisters der Linie Basel-Olten und der Verbindungsbaahn und hat mit seltener Gewissenhaftigkeit und unverdrossenem Pflichteifer bis zu seinem letzten Tage seinem Berufe gelebt. Stänz nahm es sehr ernst mit den Pflichten eines Bahnbeamten, und wie er allezeit mit gutem Beispiel voranging, wusste er dadurch auch sein Personal zu pünktlicher Dienstleistung anzuspornen.

Seine Kollegen hatten auf den 8. dies eine kleine Feier zu seinem 40jährigen Dienstjubiläum veranstaltet, aber ein tragisches Geschick wollte es anders.

Nachdem er noch am Abend vorher durch eine bezügliche Einladung hoch erfreut worden war, nahm er am Morgen noch die Glückwünsche seiner Untergebenen, sichtlich gerührt, entgegen. Aber bald darauf traf ihn in seiner Wohnung ein Schlaganfall, dem er am Montag früh erlag.

Mit Stänz ist ein wackerer, bescheidener Mann dahingegangen, den sich mancher junge Bahnbeamte zum Muster nehmen darf. Seine Vorgesetzten verlieren in ihm einen ihrer zuverlässigsten Beamten, seine Kollegen einen liebenswürdigen Freund!

M.

Redaktion: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selina) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

VIII. Sitzung vom 5. April 1893.

Vorsitzender: Herr Architekt Gull.

Anwesend: 31 Mitglieder.

Nach Vorlesung und Genehmigung des Protokolls macht der Vorsitzende aufmerksam auf die im Saal ausgestellten, in flotter Aquarellmanier ausgeführten Farbendrucke der Ausstellungsbauten in Chicago, welche von den Herren Hofer & Burger nebst einer Anzahl Photographien in freundlicher Weise dem Verein zur Besichtigung zugestellt worden sind.

Es folgt darauf ein Referat des Herrn Stadtpräsident Pestalozzi über den Entwurf des neuen Baugesetzes, namens der seiner Zeit vom Vorstand bestellten siebgliedrigen Kommission, bestehend aus den Herren Stadtpräsident Pestalozzi, Stadtbaumeister Geiser, Architekt G. Gull, Architekt Alf. Weber, Baumeister Fritz Locher, Kreisingenieur v. Muralt und a. Stadtrat Ulrich. Die Kommission hatte in zwei Sitzungen den Entwurf durchberaten und kam zum Resultat, dass wenn auch einzelne Bestimmungen nicht allseitig befriedigen können, der vorliegende Entwurf doch einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem bestehenden Bau- gesetz bedeute und daher dem Verein zur Annahme zu empfehlen sei.

Ein ausführliches Referat über den Vortrag sowohl, als auch über die sich daran anschliessende Diskussion findet sich in der Schweiz. Bauzeitung Nr. 16 Seite 104—106.

Hierauf wird Herr Ing. Meissner in Zürich in den Verein aufgenommen.

Zum Schluss macht Herr Ing. Jegher die Mitteilung, dass Herr Prof. Pernet für die Mitglieder des Ingenieur- und Architekten-Vereins

und der Gesellschaft ehem. Polytechniker am Sonntag den 9. April, vormittags 10<sup>1/2</sup> Uhr, in seinem Auditorium im Physikgebäude einen Vortrag mit Demonstrationen über die *Ausbreitung der elektrischen Kraft* unter Vorführung der Versuche von Hertz und von Lecher veranstalten wird; Herr Jegher ersucht die Mitglieder um zahlreiche Teilnahme.

Hiemit wird die Reihe der ordentlichen Sitzungen des Winters 1892/93 geschlossen.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich. Sektion Zürich.

Sonntag den 7. Mai

### Exkursion nach der Süd-Ost-Bahn.

#### Programm.

|          |        |  |
|----------|--------|--|
| 6 Uhr 22 | Vorm.  | Absfahrt von Zürich nach Zug.  |
| 8 "      | "      | Zug nach Arth per Schiff.  |
| 9 " 20   | "      | Arth Goldau mit Extrazug der S. O. B.  |
| 9 " 30   | "      | Ankunft in Steinerberg. Besichtigung der Bahnanlage. Fusstour längs der Bahnlinie bis Sattel event. Rothenthurm oder Abstecher nach Morgarten. |
| 12 " 02  | Nachm. | Absfahrt von Sattel.   |
| 12 " 15  | "      | Rothenthurm.   |
| 12 " 44  | "      | Ankunft in Schindellegi.   |
| 1 " —    | "      | Gemeinsames Mittagessen (Gasthof zum Hirschen).  |
| 2 " 30   | "      | Spaziergang nach Feusisberg, allwo kräftige Stärkung! Abstieg nach Richtersweil (event. Pfäffikon od. Wöllerau).                               |
| 6 " 55   | event. | 8 Uhr 36 Rückfahrt nach Zürich ab Richtersweil (Zug 6 Uhr 55 hat in Zürich noch Anschluss nach Luzern und Winterthur).                         |

Jeder Teilnehmer hat ein *Rundfahrtbillet F 17* (Zürich-Zug-Zugersee-Arth-Goldau-Wädensweil-Zürich) zu lösen. Preis Fr. 9.50 II. Klasse. Für das gemeinsame Mittagessen im Hirschen-Schindellegi ist ein Preis von Fr. 2.50 vereinbart.

Sollte wegen ausgesprochen schlechtem Wetter die Fahrt Sonntags den 7. Mai nicht stattfinden können, so wird dieselbe auf den nächstfolgenden Sonntag verschoben. Hievon würde Samstag den 6. Mai allen angemeldeten Teilnehmern Mitteilung gemacht. *Erfolgt keine Mitteilung, so findet die Exkursion statt. Anmeldungen sind bis spätestens den 3. Mai an Herrn H. Paur, Ing., Münzplatz 4, Zürich, zu richten.*

Der Vorstand.

#### Stellenvermittlung.

On cherche pour une usine de la France un chimiste pour analyses, recherches et surveillance de la fabrication. (887)

On cherche pour la France un ingénieur-mécanicien comme chef de fabrication dans une usine de produits chimiques. (888)

Gesucht für sofort in ein Architektur-Bureau ein flotter Zeichner mit etwas Praxis. (889)

Gesucht mehrere junge Ingenieur-Topographen (Schweizer). (890)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur,

Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

## XXIV. Adressverzeichnis.

Die Mitglieder werden gebeten, ihre

### Adressänderungen

für das Adressverzeichnis, welches dieses Jahr in *reduzierter Ausgabe* erscheint, beförderlich einsenden zu wollen.

## Submissions-Anzeiger.

| Termin | Stelle                                       | Ort                        | Gegenstand   |
|--------|--|----------------------------|--|
| 1. Mai | Kirchenbaubureau<br>Haldeneggquartier        | Zürich I                   | Zimmer-, Dachdecker- und Schmiedearbeiten, sowie Lieferung von etwa 60 Fenster-gittern in Gusseisen zum katholischen Kirchenbau Zürich.                  |
| 1. "   | Tiefbauamt III, Kreis-gebäude Badenerstrasse | Zürich III                 | Kanalisationsarbeiten in der Kanonengasse Zürich III   |
| 1. "   | Bautechniker Kopp                            | Rorschach                  | Malerarbeit, Bildhauerarbeiten, sowie Lieferung der Rouleaux zum Schulhausbau Rorschach.   |
| 3. "   | Architekt Brenner                            | Kurzdorf<br>bei Frauenfeld | Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Flaschner-, Schlosser-, Dachdecker-, Glaser- und Maler-Arbeiten zu einem neuen Zeughause in Frauenfeld.              |
| 3. "   | Oberingenieur<br>der Gotthardbahn            | Luzern                     | Parquerie- und Schreiner-Arbeiten mit den zugehörigen Schlosser- und Glaser-Arbeiten für das Aufnahmsgebäude auf der neuen Station Gordola-Val-Verzasca. |
| 6. "   | Alfred Maag                                  | Oberglat                   | Maler- und Dachdecker-Arbeiten am Kirchturm Oberglat.  |
| 6. "   | Bauverwaltung                                | Aarau                      | Lieferung und Einrichtung einer Centralheizung im Kantonsschulgebäude Aarau.   |
| 8. "   | Wasserversorg.-Kommission                    | Truns (Graubünden)         | Herstellung der Wasserversorgung.  |
| 10. "  | Albert Wyss, Posthalter,<br>in Neuhaus       | Walkringen (Bern)          | Anstrich des Schulhauses im Dorfe Walkringen.  |
| 15. "  | C. Gremlí                                    | Kreuzlingen                | Herstellung von 50 Kreuzstöcken-Fenster samt Vorfenstern zu einem Fabrikbau.   |