

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 47/48 (1906)  
**Heft:** 24

**Nachruf:** Folly, J.

#### **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:** 01.02.2026

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

Die üblichen Temperaturmessungen in den 1,5 m tiefen Sondierlöchern sind weitergeführt worden. Wir stellen sie wie üblich in den Tabellen III und IV zusammen.

Die *Unfälle*, von denen sich 9 auf der Nordsseite und 19 auf der Südseite ereigneten, verliefen alle ohne bleibende Nachteile, bis auf einen, der den sofortigen Tod des Betroffenen zur Folge hatte.

### Miscellanea.

**Die Erhaltung des Heidelberger Schlosses.** Die auch von uns bereits anlässlich der Besprechung der von Oberbaurat Eggert in Berlin vorgeschlagenen Sicherungen für den Otto-Heinrichbau des Heidelberger Schlosses<sup>1)</sup> angekündigte Gutachten der badischen Regierung<sup>2)</sup> ist dem Landtage zugegangen. Darnach dürfe mit der Wiederherstellung des Otto-Heinrichbaues nicht länger gezögert werden. Als leitender Grundsatz soll gelten, dass die Wiederherstellung auf das unumgänglich Notwendige zu beschränken ist. Nach dem Urteil der Sachverständigen, dem sich die Regierung anschliesse, hat die Wiederherstellung die Ausbesserung der Umfassungsmauern, die Ergänzung und soweit nötig die Neuerstellung der zur Gewährleistung der Standfestigkeit des Baues notwendigen inneren Mauern und endlich die Errichtung eines Daches zu umfassen. Allein das Erdgeschoss soll vollständig ausgebaut werden, weil dadurch die Standfestigkeit des Gebäudes besonders erhöht werde; die Obergeschosse sind nur mit den der Konstruktion halber erforderlichen Decken und Stützwänden zu versehen, wobei jedoch auf jede künstlerische Ausschmückung der Räume der Obergeschosse zu verzichten ist. Die Frage, welche Form dem aufzubringenden Dach gegeben werden soll, ist noch nicht gelöst.

**Monatsausweis über die Arbeiten am Ricketstunnel.** Im Monat Mai betrug der mit Handbohrung erzielte Vortrieb auf der Südseite 110,0 m, auf der Nordsseite 67,6 m, wodurch die Richtstollenlänge südseits auf 2761,0 m, nordseits auf 3423,1 m, im ganzen auf 6184,1 m oder 71,9% der ganzen Tunnellänge gebracht wurde. Die Länge des Firststollens betrug am Ende des Berichtsmonats südlich 2563 m, nördlich 1818 m, im ganzen demnach 4381 m, der Vollausbruch dementsprechend südseits 2486 m,<sup>3)</sup> nordseits 1760 m, zusammen 4246 m. In den Widerlagern war das Mauerwerk auf der Südseite auf 2417 m,<sup>3)</sup> auf der Nordseite auf 1728 m, zusammen auf 4145 m, in den Gewölben bezw. auf 2392 m und 1674 m, zusammen auf 4066 m fertig gestellt. Die mittlere Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter betrug 1096. Das Tunnelwasser wurde am Südportal mit 26 Sek.-l, am Nordportal mit 2 Sek.-l gemessen, die Temperatur des Felsens vor Ort südseits mit 20,3°C, nordseits mit 18,5°C. Der Stollen der Südseite durchfuhr Mergel und Kalkstein, jener der Nordseite Mergel und wenig Sandstein. Auf der Nordseite war durchwegs starker Einbau erforderlich.

**Anlagen im Interesse der Rheinschifffahrt in Basel.** Der Beschluss des Grossen Rates vom 14. Dezember 1905 betreffend Bewilligung eines Kredits von 148 000 Fr.<sup>4)</sup> für Ufersicherung und Baggerung wurde erweitert und nach Genehmigung des vorgelegten Projektes über die linksseitige Rheinuferkorrektion und den Elsässer-Rheinweg bis auf 300 m oberhalb der elsass-lothringischen Landesgrenze sowie über die Anlage eines Industriegeleises die Erteilung eines Kredits von 622 000 Fr. beschlossen. Von dieser Summe entfallen 204 000 Fr. auf die Rheinuferkorrektion, 221 000 Fr. auf die Rheinschiffahrtsanlagen, 77 000 Fr. auf die Erstellung des Elsässer-Rheinwegs und 120 000 Fr. auf die Anlage eines Verbindungsgeleises.

**Der Verkauf des Schlosses Wülfingen bei Winterthur.** Schloss Wülfingen bei Winterthur, das eine prächtig gefärbte Herrenstube mit einem Pfau-Ofen und die durch Gottfried Kellers Schilderungen bekannt gewordenen Fresken birgt, soll veräußert und seiner hervorragenden Kunstschatze durch Verkauf ins Ausland beraubt werden. Um wirksam dagegen vorzugehen, haben sich der Kunstverein, der historisch-antiquarische Verein und der Verkehrs- und Verschönerungs-Verein von Winterthur zusammengetan und auf Dienstag den 19. Juni, abends 8 Uhr in die oberen Säle des Kasino eine öffentliche Versammlung einberufen, in der darüber beschlossen werden soll, wie der geforderte Kaufpreis von 85 000 Fr. und ein kleines Betriebskapital beschafft werden könnten. Wir wünschen den Bestrebungen der Initianten allen Erfolg.

**Der II. internationale Kongress für Salubrität und Gesundheitspolizei der Wohnung** wird vom 4. bis 10. September in Genf abgehalten

<sup>1)</sup> Vergl. unsere Darstellung Bd. XLVI, S. 259.

<sup>2)</sup> Bd. XLVI, S. 166; Bd. XLVII, S. 63.

<sup>3)</sup> Auf der Südseite wurden 1387 m Vollausbruch und 1460 m Widerlager nur von 0,9 m über Sohle an erstellt.

<sup>4)</sup> Bd. XLVI, S. 308; Bd. XLVII, S. 77.

werden. Dem soeben erschienenen, künstlerisch ausgestatteten Programm entnehmen wir, dass außer den Sitzungen der verschiedenen Abteilungen, die sich mit den Familienwohnungen, den Sammelwohnungen und Wohnräumen, mit Kunst und Verzierungen in ihren Beziehungen zu der Gesundmachung der Wohnungen und mit der Sanitätsverwaltung beschäftigen werden, auch Feste und Empfangsfeierlichkeiten geplant sind. Wegen Auskünften jeder Art beliebe man sich an Herrn Albert Wuarin, Generalsekretär des Organisationskomitees in Genf, 1 rue des Moulins, zu wenden oder an Herrn F. Marié-Davy, Generalsekretär der permanenten Kommission in Paris, 7 rue Brézin.

**Versuche mit Einphasen-Wechselstrom-Motoren auf den schwedischen Staatsbahnen.** Unter den Firmen, die mit den Lieferungen für die Versuche auf den Schwedischen Staats-Eisenbahnen betraut worden sind, befindet sich auch die Maschinenfabrik Oerlikon, der eine Strecke von 3 km Länge zwischen Stockholm und Tomteboda zur Ueberspannung mit der oberirdischen Stromzuführung der Bauart Oerlikon überlassen wurde. Auch einer der Triebwagen und eine der Lokomotiven sollen mit der motorischen Ausrüstung von Oerlikon ausgestattet werden.

**Die Eröffnung der neuen österreichischen Alpenbahnen** wird, da die Bauarbeiten anstandslos fortschreiten und unvorhergesehene Störungen nicht eingetreten sind, an den in Aussicht genommenen Terminen stattfinden können. Demgemäß ist die Eröffnung der Linie Assling-Görz-Triest in der ersten Hälfte des Juli, die der Linie Klagenfurt-Villach in der zweiten Hälfte des September und die Eröffnung der Pyhrnbahn im Laufe des Juli zu erwarten.

**Ein neues Knabensekundarschulhaus in Basel** an der Inselstrasse, auf einem Bauplatz, der bereits 1904 um 123 468 Fr. erworben wurde, soll mit einem Kostenaufwand von 930 000 Fr. erbaut werden. Das Gebäude, dessen Hauptmasse an der Inselstrasse gelegen ist, wird 24 Klassenzimmer und abgesehen von den Räumen der Untergeschosse noch zehn weitere Zimmer und Säle zu verschiedenen Zwecken enthalten. Der Bau soll bis im Frühjahr oder Herbst 1908 beendet sein.

**Die Wiederherstellung des Rathaussaales in Nürnberg** dauerte drei Jahre und kostete rund 300 000 Fr.; davon entfallen etwa über 125 000 Fr. auf die Neubemalung und die Wiederherstellung der alten, teilweise Dürerschen Wandmalereien, die unter Leitung von Professor Hagenmüller aus München durchgeführt wurde.

**Schweizerische Bundesgesetzgebung über das Wasserrecht.** Die von uns S. 110 dieses Bandes wiedergegebene eidgenössische «Wasserrechtsinitiative» hat, wie die Zentralstelle mitteilt, bereits 70 000 Unterschriften gefunden und ist demnach zustandegekommen.

**Die I. Generalversammlung des schweizer. Techniker-Verbandes** fand, von nahezu 250 Mitgliedern besucht, programmgemäß<sup>1)</sup> am 10. Juni in Luzern statt. Als Ort der nächsten Generalversammlung wurde Bern gewählt.

**Die neue Markuskirche in Stuttgart** zwischen Fangelsbach-Friedhof und Römer- und Filderstrasse wird nach den Plänen des Oberbaurat Dolmetsch in Stuttgart erbaut. Das 1400 Sitzplätze enthaltende Gotteshaus soll rund 456 000 Fr. kosten.

**Das stadtzürcherische Kraftwerk an der Albula** (S. 123), im Kostenvoranschlag von 10735 000 Fr. ist in der Gemeindeabstimmung vom 10. d. M. angenommen worden.

**Schutz der Landschaft im Engadin.** Der Gemeinderat von St. Moritz macht bekannt, dass bis zum 15. Juni alle Reklameplakate, die auf Gemeindeboden stehen, entfernt sein müssen.

### Nekrologie.

**J. Folly.** Infolge eines Schlaganfalles ist in Bern Genieoberst J. Folly in der Nacht vom 9. auf den 10. Juni plötzlich gestorben, nachdem er den Abend noch in anscheinend bester Gesundheit in Gesellschaft von Kollegen zugebracht hatte. Folly ist wenig über 60 Jahre alt geworden. Er wurde zu Freiburg am 5. April 1846 geboren und kam an die Kantonsschule nach Aarau, um sich daselbst auf das Studium am eidg. Polytechnikum vorzubereiten. Im Herbst 1864 trat er in die Ingenieurabteilung unserer eidg. technischen Hochschule ein. Eine Krankheit unterbrach die Studien zu Ende des zweiten Jahres; dies wurde die Veranlassung dazu, dass Folly nach Karlsruhe übersiedelte, um daselbst seine Studien im Jahre 1868 abzuschliessen. Er arbeitete hierauf zunächst bei der Bau-gesellschaft Wieland, Gubser & Cie. an der Toggenburgerbahn von 1868 bis 1871, dann bis 1874 bei der Baugesellschaft der Jurabahnen, von 1874 bis 1875 am Staldentunnel der Linie Langenthal-Wauwil, und sodann bis 1877 an der Projektaufstellung für die Nationalbahn. Die folgenden

<sup>1)</sup> Bd. XLVII, S. 258.

beiden Jahre war er im eidg. Geniebureau in Bern tätig. Von 1880 bis 1883 finden wir ihn bei der Bauunternehmung G. Ott & Cie., für die er an den Bohrarbeiten zu den vier Kehrtunnels der Südrampe der Gotthardbahn und später an der Projektierung der Brünigbahn tätig war. Im Jahre 1883 trat er endgültig in das eidg. Geniebureau in Bern ein, in welchem er seit 1886 als Chef der Abteilung für Befestigungsarbeiten wirkte und als solcher einen hervorragenden Anteil an allen bis in die jüngste Zeit durch das Geniebureau ausgeführten Arbeiten genommen und namentlich die Befestigungsarbeiten am Gotthard und in St. Maurice durchgeführt hat.

Folly lebte ganz seinem Berufe. Dies war wohl die Ursache, dass er an den regelmässigen Zusammenkünften der Fachgenossen nicht oft teilnahm, so sehr es ihn freute, gelegentlich die alten Studienfreunde und Fachkollegen begrüssen zu können, und so gerne seine sympathische Persönlichkeit in deren Kreisen gesehen war. Die alten Freunde werden ihm ein treues Andenken bewahren.

### Konkurrenzen.

**Sparkassen-Gebäude in La Chaux-de-Fonds.** Die Direktion der «Caisse d'Epargne de Neuchâtel» hatte unter Neuenburger oder in Neuenburg niedergelassenen Architekten einen engen Wettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung von Plänen für ein Sparkassen-Gebäude in La Chaux-de-Fonds. Als Einlieferungstermin war der 30. April festgesetzt. Das Preisgericht, das aus den Architekten *Louis Perrier*, Conseiller d'Etat aus Neuchâtel, *François Isoz* aus Lausanne und *Henri von Fischer* aus Bern, sowie aus den Herren *Maurice de Coulon* und *Samuel de Perregaux* aus Neuchâtel bestand, trat am 26. Mai zusammen und erteilte nachfolgenden der 36 eingegangenen Entwürfe Preise:

- II. Preis (1200 Fr.) dem Projekt No. 12 mit dem Motto «Tire-Lire» von Architekt *Maurice Braillard* in Genf.
- III. Preis (800 Fr.) dem Projekt Nr. 29 mit dem Motto «C. E.» der Architekten *Prince & Béguin* in Neuchâtel.
- IV. Preis «ex aequo» (500 Fr.) dem Projekt mit dem Motto «Chardon» der Architekten *Léon Boillot & Ernest Lambelet* in La Chaux-de-Fonds.
- IV. Preis «ex aequo» (500 Fr.) dem Projekt mit dem Motto «Charette» der Architekten *Gustave Chable & Edmond Bovet* in Neuchâtel.
- IV. Preis «ex aequo» (500 Fr.) dem Projekt mit dem Motto «Epargne» von Architekt *R. Convert* in Neuchâtel.
- IV. Preis «ex aequo» (500 Fr.) dem Projekt mit dem Motto «Vert et fleuri» der Architekten *Kunzi & F. Huguenin* in Paris.

Der Entwurf Nr. 15 mit dem Motto «Portefeuille» der Architekten *Pietro & Roseng*, das einen III. Preis «ex aequo» erhalten sollte, musste ausser Konkurrenz gestellt werden, da die Verfasser keine Neuenburger und auch nicht in Neuenburg wohnhaft sind. Sämtliche Entwürfe waren in den Sälen Léopold Robert in Neuchâtel öffentlich ausgestellt.

### Literatur.

**Abhandlungen aus dem Gebiete der Technischen Mechanik** von Dr. Ingenieur Otto Mohr, Geheimer Rat und Professor. Mit zahlreichen Textabbildungen. Berlin 1906. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 15 M., geb. 16,50 M.

Durch das Erscheinen dieses ungewöhnlich interessanten und anregenden Werkes ist den Freunden der angewandten Mechanik eine freudige Ueberraschung bereitet worden. Der Verfasser hat in seinem Buche die zahlreichen Arbeiten, die er im Laufe der letzten vier Jahrzehnte in verschiedenen Zeitschriften veröffentlicht hat, zu zwölf Abhandlungen zusammengefasst. Die meisten und wohl auch die schönsten Untersuchungen von Mohr beziehen sich auf die Baumechanik; sie sind für die Entwicklung der verschiedenen Zweige derselben von fundamentaler Bedeutung.

Die wissenschaftlichen Leistungen Mohrs haben schon längst eine so allgemeine Anerkennung gefunden, dass eine ins Einzelne gehende Begründung derselben an dieser Stelle überflüssig ist. Nur wenige Andeutungen über den Inhalt der verschiedenen Abhandlungen seien mir gestattet. Einige kleine Aussetzungen, die man über einzelne Stellen des Buches anbringen könnte, kommen gegenüber dem bedeutenden Eindrucke, den das Studium derselben hinterlässt, nicht in Betracht.

Die erste Abhandlung befasst sich mit dem Gleichgewicht und den unendlich kleinen Bewegungen eines starren Körpers. Die Vereinigung dieser scheinbar so verschiedenen Gebiete rechtfertigt sich durch den Umstand, dass «einer jeden Eigenschaft, die in den geometrischen Gesetzen der Bewegung den Schubgeschwindigkeiten zukommt, in der Statik eine gleichlautende Eigenschaft der statischen Kraftmomente gegenübersteht.»

Die zweite Abhandlung enthält die Grundzüge der graphischen Statik ebener und räumlicher Kräftegruppen. Wir finden hier unter anderem die Zusammensetzung von Kräften in der Ebene und im Raum, die Konstruktion der Momentenfläche eines Balkens, die Ableitung der Seilkurve stetig verteilter Lasten und die Anwendung derselben zur Ermittelung des Trägheitsmomentes einer Fläche.

In der folgenden Abhandlung, betitelt: «Die Geometrie der Massen» ist namentlich von Interesse die Bestimmung der Trägheitsmomente und Zentrifugalmomente ebener Flächen vermittelst des Trägheitskreises und des Trägheitsschwerpunktes. Ohne Zweifel besitzt diese neue Darstellung gegenüber der ältern manche Vorteile, weil die Konstruktion der Trägheitsellipse nicht mehr notwendig ist.

In der vierten Abhandlung wird die Bewegung ebener Getriebe untersucht. Das Studium dieses auch für Maschineningenieure sehr interessanten Gegenstandes verursacht allerdings nicht geringe Schwierigkeiten, obschon, wie im Vorwort des Buches bemerkt wird, zum Verständnis desselben außer den Hauptsätzen der Elementarmechanik nur die niedere Mathematik und die Elemente der Differential- und Integralrechnung erforderlich sind. Von besonderer praktischer Wichtigkeit ist die Konstruktion des Geschwindigkeitsplanes und des Beschleunigungsplanes eines Stabpolygons; sie findet später bei der Berechnung der Stabkräfte und der Formänderungen eines einfachen, ebenen Fachwerks eine interessante Anwendung.

In der Abhandlung V werden Probleme der Elastizitätslehre behandelt. Im ersten Teile leitet der Verfasser auf graphischem Wege eine neue Darstellung des Spannungszustandes in einem Punkte eines Körpers und der Formänderung eines isotropen Körpers innerhalb der Elastizitätsgrenzen ab; im zweiten Teile wird die Frage besprochen, welche Umstände die Elastizitätsgrenzen und den Bruch eines Materials bedingen.

Die Abhandlung VI führt den Titel: «Graphostatische Darstellung der neuern Lehre vom Erddruck». In der Einleitung liefert der Verfasser den Nachweis, dass die ältere von Coulomb aufgestellte Theorie unbrauchbar ist, weil sie mit den Gesetzen der Statik im Widerspruch steht. Nachher bespricht er die neuere von Rankine auf analytischem Wege abgeleitete Theorie. Sie beruht auf der Anwendung der allgemeinen Sätze über den Spannungszustand in einem Körperpunkte auf eine kohäsionslose Erdmasse. Von dem gleichen Grundgedanken ausgehend, liefert Mohr eine sehr elegante graphische Bestimmung des Erddruckes.

In den folgenden Kapiteln werden ausschliesslich Aufgaben der Baumechanik behandelt. Wir finden in Abhandlung VII eine sehr eingehende Untersuchung des Spannungszustandes eines prismatischen Balkens. Die Abhandlungen VIII und IX enthalten eine Theorie des kontinuierlichen Balkens von konstantem und von veränderlichem Querschnitt. Die Lösung der verschiedenen Aufgaben erfolgt zuerst auf rechnerischem, nachher auf graphischem Wege. Die beiden Verfahren beruhen bekanntlich auf der Bestimmung der elastischen Linie des Trägers. Im ersten Falle wird die Differentialgleichung dieser Kurve behützt, im zweiten Falle wird die elastische Linie als Seilkurve dargestellt. In diesem Kapitel werden auch die Einflusslinien zur Bestimmung der elastischen Senkungen und der Biegungsmomente abgeleitet.

In der folgenden Abhandlung wird der vollwandige Bogenträger mit zwei Kämpfergelenken auf graphischem Wege behandelt.

Die beiden Schlusskapitel endlich (die Abhandlungen XI und XII) enthalten eine äusserst interessante Theorie des ebenen und des räumlichen Fachwerks. Es ist das grosse Verdienst Mohrs, zuerst darauf hingewiesen zu haben, welche Bedeutung dem Prinzip der virtuellen Geschwindigkeiten bei der Berechnung einfacher und zusammengesetzter Fachwerke zukommt. Es sei hier speziell die Anwendung dieses Satzes auf die Bestimmung der Formänderungen und der Stabspannungen der zusammengesetzten Fachwerke erwähnt. Bei der Behandlung des ebenen Fachwerkes kommen vielfach graphische Methoden zur Verwendung, bei den Untersuchungen über das Raumfachwerk werden fast ausschliesslich Rechnungsverfahren benutzt. Diese beiden letzten Abhandlungen, namentlich diejenige über das ebene Fachwerk sind nach Form und Inhalt von ganz eigenartiger Schönheit; beim Studium derselben gewinnt man den Eindruck, etwas von dem Besten vor sich zu haben, was in der Statik geschaffen worden ist.

Das Buch von Mohr wird von den Ingenieuren und den Studierenden der technischen Hochschulen lebhaft begrüßt werden; es bildet eine Zierde der technischen Literatur. Professor Dr. A. Herzog.

**Amerikanische Hochbauten, sogenannte Wolkenkratzer.** Von Dr.-Ing. F. Bohny, Oberingenieur des Brückenbauanstalt Gustavsburg, Berlin 1906. Verlag von Julius Springer. Preis 2 M.

In dieser Veröffentlichung gibt der Verfasser eine sehr übersichtliche