

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 53/54 (1909)  
**Heft:** 16  
  
**Nachruf:** Küpfer, Friedrich

### **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:** 22.02.2026

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

von Stockholm, aus und wird Sommer- und Winterbetrieb erhalten. Nach dem Projekte der Ingenieure *E. Strub* & *H. H. Peter* in Zürich, denen auch die Oberleitung des Baues übertragen ist, erhält die Bahn drei Sektionen, von denen die ersten zwei als Seilbahnen von 780 m, bezw. 690 m Länge und 16,5 % bis 47,8 % Steigung und die dritte Sektion als reine Zahnradbahn von 3,2 km Länge und 20 % Maximalsteigung zur Ausfuhrung gelangen sollen. Die gesamte Höhenüberwindung der Bahn beträgt rund 1000 m. An der Spitze der Bahngesellschaft steht der auch in englischen und deutschen Sportskreisen bekannte Oberst Balck. Die Bauarbeiten der ersten Sektion wurden letzten Herbst begonnen und soweit gefördert, dass die Betriebseröffnung dieser Seilstrecke voraussichtlich schon Mitte Juni d. J. erfolgen wird.

**Die Museums-Neubauten in Berlin.** Nach einer amtlichen Mitteilung ist der Nachlass Alfred Messels bezüglich seiner Vorarbeiten für die Neubauten auf der Museums-Insel so bedeutend, dass die Bauten ganz in seinem Sinne durchgeführt werden können. Zur Vollendung dieser grossen Aufgabe sei der langjährige Freund Messels, Stadtbaurat *Ludwig Hoffmann* in Berlin, ausersehen, der seine Eignung auf dem Spezialgebiet des Museumsbaues durch sein «Märkisches Museum» in Berlin glänzend nachgewiesen hat. Ueber den Geist, in dem dieser Bau durchgeführt wurde, werden wir in einer der nächsten Nummern näher berichten; eine eingehende Darstellung des «Märkischen Museums» mit vielen und guten Bildern bringt auch das letzte Heft der «Innen-Dekoration».

**Zahnradbahn Montreux-Glion.** Zum direkten Anschluss der Zahnradbahn «Glion-Rochers de Naye» an den Kurort Montreux ist als selbstständiges Unternehmen eine Linie gebaut und am 7. d. Mts. feierlich eröffnet worden, die im S. B. B. Bahnhof Montreux ihren Ausgangspunkt hat und in Glion in das Geleise der Bahn auf die «Rochers de Naye» einläuft. Wir werden demnächst eine eingehende Darstellung dieser interessanten, mit elektrischen Lokomotiven betriebenen Zahnradbahn veröffentlichen.

**Rhätische Bahn.** Der Verwaltungsrat hat, nach der Tagespresse mitgeteiltem Bericht, beschlossen, die Eiderdirektion in eine solche von drei Mitgliedern umzuwandeln und die Mitgliederzahl des Ausschusses von fünf auf sieben zu erhöhen.

In der gleichen Sitzung wurde der Kauf des Hotel Bristol nebst Umgelände in St. Moritz um den Preis von 280000 Fr. genehmigt, zum Zwecke der Erweiterung der dortigen Bahnhofanlage.

**Schulhausbau Romanshorn.<sup>1)</sup>** Am Ostermontag ist das durch die Architekten *Weideli & Kressbuch* in Kreuzlingen ausgeführte neue Schulhaus eingeweiht worden. Der stattliche Bau, der nach den neuesten Vorschriften der Schulhygiene aus solidem Material und dabei doch mit grösstmöglicher Sparsamkeit erstellt ist, findet allgemeine Anerkennung.

**Schulhausneubau Allschwil.** Die Ausführung des Baues ist dem Architekten *Rich. Calini* in Basel auf Grund seines im engeren Wettbewerb an erster Stelle prämierten, nunmehr etwas abgeänderten Entwurfes übertragen worden. Es handelt sich um ein Schulhaus mit sechs Lehrzimmern und Abwartwohnung (vergl. Seite 144 lfd. Bd.).

**Der Verein deutscher Eisenhüttenleute** hält seine diesjährige Hauptversammlung Sonntag den 2. Mai in der städtischen Tonhalle zu Düsseldorf ab.

## Konkurrenzen.

**Schulhaus Amriswil.** Die Schulgemeinde Amriswil hat unter fünf Zürcher und Thurgauer Architekten einen engeren Wettbewerb veranstaltet, zur Gewinnung von Entwürfen zu einem neuen Schulhause, für das ein Kredit von 200000 Fr. zur Verfügung steht. Das aus den Architekten a. Stadtbaumeister A. Geiser, O. Pfeghard und Pfister in Zürich zusammengesetzte Preisgericht hat folgende Preise zuerkannt: Einen I. Preis an die Architekten *Bischoff & Weideli* in Zürich, einen II. Preis an Architekt *Rob. Zollinger* in Zürich V (Mitarbeiter Architekt Arnold Meyer) und einen III. Preis an die Architekten *Bühler & Gilg* in Amriswil.

Mit der Ausführung der Baute sind von der Schulgemeinde seither die Herren Bischoff & Weideli beauftragt worden.

**Erweiterungsbau des Museums an der Augustinergasse in Basel.** (Band LIII, Seite 42.) Es sind zu diesem, auf die Mitglieder des baslerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins beschränkten Wettbewerbe rechtzeitig zehn Entwürfe eingereicht worden. Zu deren Beurteilung wird das Preisgericht voraussichtlich am 18. oder 19. April zusammentreten. Die Ausstellung der Pläne wird hierauf in dem Saale des Gewerbemuseums, Spalenvorstadt 2, stattfinden.

<sup>1)</sup> Band L, Seite 157.

## Preis ausschreiben.

**VIII. ordentliches Preis ausschreiben des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.** Auf Grund einer Mitteilung des Zentralkomitees des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins geben wir hiermit Kenntnis von der Preisfrage, die der österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein als VIII. Preis ausschreiben für die Mitglieder seines Vereins gestellt hat. Sie lautet:

«Wie schützt man sich vor den schädlichen Wirkungen der in den Wechselstromnetzen dauernd oder zeitweilig auftretenden sogenannten höhern Harmonischen der Strom- und Spannungswellen, oder wie unterdrückt man deren Entstehen überhaupt?»

Für die besten Lösungen sind drei Preise ausgesetzt von 3000, 1000 und 500 Kr. Als Preisrichter amten die Herren: Ingenieur Karl Pichelmayer und Ingenieur Dr. Max Reithoffer, beide o. ö. Professoren an der Technischen Hochschule in Wien, und Ingenieur Artur Linniger, k. k. Baurat im Handelsministerium in Wien.

Mitglieder des österreichischen Vereins, die sich für das Preis ausschreiben interessieren, können das Programm von der Geschäftsstelle des Vereins in Wien beziehen.

## Nekrologie.

† **F. Küpfer.** Am Abend des 11. April, am Ostersonntag, den er im Kreise der Seinen froh und gemütlich gefeiert hatte, ist in Luzern unser lieber Kollege *Friedrich Küpfer*, Ingenieur der Gotthardbahn, ganz unerwartet rasch einem Schlaganfall erlegen. Am letzten Mittwoch haben wir ihn im Krematorium zu Zürich bestattet. An die aus verschiedenen Teilen der Schweiz zu der Trauerfeier erschienenen Freunde und Fachgenossen richtete namens der Gotthardbahn Oberingenieur R. Salomon warme Worte der Anerkennung und des Dankes für den Verstorbenen, mit dem er Seite an Seite während 34 Jahren in der Gesellschaft gewirkt hat, und Herr Burri, Forstinspektor der G. B., brachte den Abschiedsgruss der Luzerner Freunde, in deren Kreis Küpfer neben seinen Berufsgeschäften unermüdlich auch an allen idealen Bestrebungen der Neuzeit bis zuletzt Anteil genommen hat.

Friedrich Küpfer wurde am 18. Februar 1844 im Pfarrhause zu Eriswil, Kanton Bern, geboren. Die ersten Eindrücke, die hier auf den Knaben einwirkten, weckten und festigten in ihm den idealen Sinn und die Empfänglichkeit für die Schönheiten der Natur, in der er bis vor kurzer Zeit immer wieder Erholung zu suchen pflegte von der anstrengenden Arbeit seines Berufes. Er besuchte in Bern die Kantonsschule und bezog im Jahre 1861 die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums, das er im Jahre 1864 mit dem Diplom eines Bauingenieurs verliess.

Seine erste praktische Tätigkeit führte ihn zum Bau der Linie Paris-Vendôme-Tours bis zum Herbst 1865, worauf er bis Frühjahr 1869 bei den württembergischen Staatsbahnen, zuletzt als Bauführer der Linie Aulendorf-Kislegg angestellt war. Von hier wandte er sich nach Oesterreich, Schlesien, um bei den Vorstudien und beim Bau der Linie Kaschau-Oderberg unter Leitung von Oberingenieur R. Moser mitzuwirken. Im Frühjahr 1872 kehrte er in die Schweiz zurück und fand zunächst bei der Nordostbahn als Adjunkt der Bausektion Winterthur-Waldshut Stellung. Aber bereits am 1. August des gleichen Jahres trat er in den Dienst der *Gotthardbahn*, der er bis zu seinem Ende treu geblieben ist. Unter Oberingenieur Gerwig war er zuerst im Zentralbureau in Zürich mit Projektierungsarbeiten und hierauf beim Bau der tessinischen Talbahnen beschäftigt. Unter Oberingenieur Hellweg arbeitete er vom Frühjahr 1875 als Adjunkt der Bausektion in Altdorf beim Studium und für die Projekt- ausarbeitung der 35 km langen Strecke Steinen-Silenen, unter Oberingenieur Bridel, seit 1879 im Zentralbureau in Luzern als Vorstand der Abteilung für Unterbau und Oberbau. Dieser Tätigkeit widmete er sich auch seit der im Jahre 1882 erfolgten Betriebseröffnung der Bahn unter den Oberingenieuren Bechtle und Schraff, bis er, infolge Berufung des letztern in die Direktion im Jahre 1902, zum Adjunkten des Oberingenieurs befördert wurde. In dieser Stellung ist ihm namentlich ein hervorragender Anteil an den Arbeiten zugefallen, die von Direktor Dietler zur steten Hebung der Leistungsfähigkeit der Bahn sukzessive durchgeführt wurden. So beschäftigten ihn die Verstärkung der eisernen Brücken und vor allem der Umbau des allseitig als mustergültig anerkannten Oberbaus der Gotthardbahn. Speziell ist ihm die Feststellung des Profils der eisernen Querschwellen zu verdanken, das in Eisenbahnkreisen nun allgemein verbreitet ist.

In allen diesen Stellungen hat Küpfer seine gründliche fachwissenschaftliche Ausbildung und seine vielseitigen praktischen Kenntnisse mit bestem Erfolge verwertet. Er verstand es auch, durch andauerndes, ein-

gehendes Studium der technischen Literatur sich die grossen Fortschritte und Errungenschaften der Neuzeit zu eigen zu machen, sodass er allseitig als ein ganz auf der Höhe seiner Aufgabe stehender Ingenieur geschätzt und im Gebiete des Eisenbahnoberbaues als eine Autorität angesehen und angerufen wurde. Die Gotthardbahn verliert in dem Verstorbenen einen hochintelligenten, vielerfahrenen, praktischen und pflichteifrigen Ingenieur und Beamten, seine zahlreichen Freunde und Bekannten einen geraden, aufrichtigen Kollegen, der mit seinem bescheidenen stillen Wesen doch an allem, was sie bewegte, lebhaften Anteil nahm, und der sich bis in die letzten Jahre auch bei ihren Versammlungen regelmässig einzufinden pflegte. Sei werden ihm ein treues Andenken bewahren.

### Korrespondenz.

An die Schriftleitung der Schweizerischen Bauzeitung, Zürich.

Bezugnehmend auf den interessanten Bericht des Herrn Direktor Emil Meyer im Heft 14 Ihrer geschätzten Zeitschrift (Seite 183), gestatte ich mir zu bemerken, dass das **Auftauen eingefrorener Wasserleitungen** durch elektrischen Strom in Amerika schon seit Längerem geschäftsmässig ausgeübt wird. Die grossen Elektrizitätsfirmen bauen normale Ausrüstungen für diesen Zweck, bestehend aus regulierbaren Transformatoren mit beweglichem Eisenkern, soweit Wechselstrom an Ort und Stelle vorhanden, bzw. kleine fahrbare benzinelektrische Ausrüstungen, bestehend aus einem Benzinmotor, direkt gekuppelt mit einer selbst erregenden Wechselstrommaschine. Das elektrische Auftauen hat sich im allgemeinen elektrisch sowohl wie wirtschaftlich gut bewährt, darf jedoch nicht forciert werden, da sonst ein Beschädigen der Rohrleitungen stattfindet; aus diesem Grunde ist die Verwendung von regulierbaren Transformatoren sehr vorteilhaft.

Berlin, 5. April 1909.

Hochachtungsvoll und ergebenst  
Eugen Eichel.

An den Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung, Zürich.

Sehr geehrter Herr!

Sie würden mich zu Dank verpflichten durch Aufnahme der Bemerkung zu meiner kleinen Arbeit in Band LIII Nr. 5 Ihrer geschätzten Zeitschrift *«Beitrag zur Bemessung des Inhalts von Wasserschlässern»*, dass ich auf das interessante Problem von dem Oberregierungsrat der obersten Baubehörde im kgl. bayr. Staatsministerium des Innern, Herrn Max Mayr in München, zuerst aufmerksam gemacht worden bin. Vom Genannten sind auch unabhängig von mir und vor mir die beiden grundlegenden Differentialgleichungen in  $y$ ,  $v$  und  $\tau$  und daraus eine Differentialgleichung in  $v$  und  $\tau$  aufgestellt worden.

München, 8. April 1909.

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Konrad Pressel.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

### Vereinsnachrichten.

#### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die Sitzung vom 2. April war hauptsächlich der Behandlung der Stellungnahme der Sektion Bern zu den Resolutionen der Sektionen Basel, St. Gallen und Zürich in der Frage des *Diepoldsauer Rheindurchstiches* gewidmet. Als Referent der vom Verein bestellten Kommission erläuterte

Herr Ingenieur *Moll* seine Ansichten, welche, gestützt auf mehrjährige Arbeit an der Rheinregulierung, von den in anderen Sektionen vertretenen Meinungen bedeutend abwichen. Herr Moll wies nach, dass der Diepoldsauer Rheindurchstich nötig sei, wenn die Wasserverhältnisse im St. Gallischen Rheintal gründlich gebessert werden sollen, und ist der Meinung, dass die vorgeschlagenen Bauten keinerlei Gefahr für die Anwohner im Gefolge haben werden. Von anderer Seite, welche ebenfalls mit den Lokalverhältnissen seit langen Jahren bestens bekannt ist, wurde darauf die Ansicht vertreten, dass, wenn man nicht durch den Staatsvertrag mit Oesterreich zur Ausführung des Diepoldsauer Durchstiches verpflichtet wäre, man es zuerst mit der Normalisierung der Hohenemserkurve hätte versuchen sollen. Nachdem noch die Ansicht der grossen Mehrheit zum Ausdruck gelangte, dass es die Sektion Bern prinzipiell ablehnen müsse, in solch wichtigen Fragen aus reinem Solidaritätsgefühl mit andern Sektionen zu so spät gestellten Wünschen ohne gründliche materielle Prüfung ihr Einverständnis zu erklären, wurde auf Antrag des Präsidenten der Spezialkommission beschlossen, von einer Resolution abzusehen, einerseits weil die Behandlung der Angelegenheit angesichts des bereits erfolgten Beschlusses des Nationalrates so wie so verspätet sei, und andererseits eine Mahnung an die eidgenössischen Verwaltungsbehörden, wie sie z. B. in der Zürcher Resolution enthalten ist, dem Durchstich die nötige Sorgfalt angedeihen zu lassen und die Kosten nicht zu scheuen, ziemlich überflüssig wäre.

Hierauf referierte Herr Architekt *H. B. von Fischer* über *«Die Wiederherstellung des alten historischen Museums»* auf dem Thunplatz. Auf Antrag des Referenten beschloss die Versammlung, einen Beitrag von 200 Franken für diesen Zweck zu zeichnen.

Sonntag den 4. April fanden zwei Besichtigungen statt. Unter der Leitung des Herrn Architekt *F. Widmer* von der Firma *Bracher & Widmer* wurde zuerst das neue *Obergerichtsgebäude* besichtigt, welches von dieser Firma in Anlehnung an den alten *Bernerbarockstyl* in Anbetracht der knappen Mittel in sehr hübscher Weise gebaut wurde. Hierauf boten die Herren *Luttorf & Mathys* Gelegenheit, das von ihnen erbaute Krematorium auf dem *Bremgartenfriedhof* in Augenschein zu nehmen und sich über den ganzen, sich sehr würdig abspielenden, Vorgang bei den Kremationen zu orientieren.

W.

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

##### Stellenvermittlung.

*On cherche comme chef d'une grande station centrale en Serbie, produisant du courant triphasé à 11000 volts, un ingénieur qui doit non seulement être électricien, mais aussi avoir la pratique des chaudières et des machines à vapeur (500 à 600 frs. par mois et accessoires).* (1595)

*Gesucht ein erfahrener, selbständiger Ingenieur oder Techniker für Gas- und Wasserleitungen, Heizanlagen u. dergl. nach dem Elsass. Süd-deutsche und schweizerische Bewerber und solche, welche der französischen Sprache mächtig sind, werden bevorzugt.* (1597)

*On cherche un Ingénieur-Directeur pour un grand établissement de constructions français; spécialités: machines à vapeur jusqu'à 300/400 chevaux, fixes et machines demi-fixes. Les appointements sont de nature à satisfaire les plus difficiles.* (1598)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.  
Rämistrasse 28, Zürich I.

### Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
20. April	Müller, Gemeindegutsverw.	Hausen a. A. (Zürich)	Erstellung einer etwa 400 m langen Kanalisationsanlage.
20. »	Schäfer & Risch, Arch.	Chur	Bau des neuen Pfarrhauses in Rhäzüns.
20. »	Burgerratskanzlei	Chur	Kanalisation für die Waisenanstalt Malans bei Chur.
20. »	Bahningenieur IV d. S. B. B.	Freiburg	Verlängerung des Nebengebäudes der Werkstätte im Bahnhof Freiburg.
20. »	G. Staubli, Präsident	Uster	Erstellung einer öffentlichen Bedürfnisanstalt.
21. »	Städt. Tiefbauamt	Zürich	Erstellung eines Fussweges zwischen Bergstrasse und Sonnenbergstrasse.
22. »	Baubureau des Postgebäudes	Appenzell	Gips-, Maler-, Tapezierer- und Schlosser-Arbeiten für das Postgebäude Appenzell.
23. »	Eduard Brauchli, Architekt	Weinfelden (Thurg.)	Erstellung eines neuen Käsereigebäudes mit Schweinestallungen.
23. »	Bureau des Bauführers	Altdorf (Uri)	Erstellung von 12 kleineren Gebäuden für die Munitionsfabrik in Altdorf.
23. »	Ul. Schmid, Bauführer	Luzern	Sämtliche Bauarbeiten zum Neubau eines Wohnhauses der Hilfskasse Grosswangen.
24. »	Hochbaubureau der S. B. B.	Basel, Nauenstr.	Schreiner- und Glaserarbeiten sowie Lieferung von Rolladen zum neuen Dienstgebäude im Bahnhof Basel.
25. »	Gemeinderatskanzlei	Höngg (Zürich)	Kanalisationsarbeiten und Trottoirbauten in Höngg.
26. »	Gemeindehaus	Laufenburg (Aargau)	Grab-, Maurer-, Zimmer- und Steinhauerarbeiten zum Schulhausbau Laufenburg.
30. »	Baubureau am Heimplatz	Zürich	Glaser-, Installations- und Schlosserarbeiten sowie Holzrolladen zum Kunsthaus.
30. »	Bridler & Völki, Architekten	Winterthur	Bau des Sekundarschulhauses in Elgg.
30. »	Hochbaubureau S. B. B. Kr. II	Basel	Boden- und Wandbeläge für das neue Dienstgebäude an der Nauenstrasse in Basel.
2. Mai	Obering. der S. B. B., Kr. I	Lausanne	Lieferung und Aufstellung einer eisernen Marquise in St. Maurice.
3. »	Obering. der S. B. B., Kr. II	Basel	Eisenkonstruktion (230 t) zur Ueberführung der Murtenstrasse in Bern.
10. »	Kant. kulturtechn. Bureau	Aarau	Entwässerung und Güterregulierung in den Obermatten in Kolliken.