

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 12

## Sonstiges

### 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:** 23.02.2026

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

müssten, wird doch in absehbarer Zeit die Stadt für ihre Zentralverwaltung zu einem, der unaufhaltsam zunehmenden Bedeutung des städtischen Gemeinwesens würdigen Mittelpunkt gelangen.

Unsere Abbildungen auf dieser und den folgenden beiden Seiten geben von der künftigen Gestaltung ein klares, selbstverständlich mit Vorbehalt von Einzelheiten der Ausführung, anschauliches Bild.

Zeichnung sowohl die westliche Wand des Werdmühleplatzes mit den beiden genannten Gebäuden, wie auch das neu entworfene „Geschäftshaus“, das den Werdmühleplatz nach Süden abschliesst und von der Oetenbachgasse trennt. Für diesen Bau wird ebenfalls schon jetzt um Kreditbewilligung ersucht, da er bestimmt ist, vorläufig auch für Zwecke der städtischen Verwaltung zu dienen, bis diese ganz in den neuen Hauptbau verlegt werden kann.

#### Die neuen Stadthausbauten in Zürich.



Abb. 3. Der Werdmühleplatz. Perspektive von der Bahnhofstrasse aus.

Der Lageplan 1:2000 (Abbildung 1) auf Seite 158 weicht von dem in Band XLVI, Seite 52<sup>1)</sup> im Maßstab von 1:7500 dargestellten Uebersichtsplan bis auf den grössern Maßstab nicht stark ab; nur sind darin die zunächst, im Anschluss an das umzubauende Waisenhaus zu erstellenden Bauten für Polizei-, Gesundheits- und Schulwesen zwischen Werdmühlestrasse und Lindenhofstrasse, sowie der südlich des Werdmühleplatzes im Anschluss an das Gebäude der „Urania“ projektierte Bau, deutlicher in ihren definitiv festgelegten Grundrisseen zu erkennen. Desgleichen ist die nunmehr fertig ausgebaute westliche Wand des Werdmühleplatzes eingetragen mit dem Gebäude der „Urania“ südlich der Stadthausstrasse und jenem der Schweizerischen Bodenkreditanstalt nördlich derselben.

Die Abbildung 2 (S. 159) zeigt in einer perspektivischen

Hinsichtlich des Bauprogramms und seiner Begründung verweisen wir auf deren bereits erwähnte ausführliche Wiedergabe in Band XLVI, No. 5. Einer bezüglichen Schrift, die an die Mitglieder des grossen Stadtrates verteilt wurde, ist zu entnehmen, dass in etwelcher Abweichung von unsrern damaligen Mitteilungen (Band XLVI, Seite 60) folgende Bodenflächen überbaut werden sollen:

Durch das Verwaltungsgebäude für Polizei usw.	4208 m <sup>2</sup>
„ die IV. Abteilung von Baublock I . . .	1470 m <sup>2</sup>
„ den Hauptbau für die Zentralverwaltung	5885 m <sup>2</sup>
„ das Haus für den grossen Stadtrat . . .	1823 m <sup>2</sup>
Zusammen	13 386 m <sup>2</sup>

#### Miscellanea.

**Elektrizitätswerk in der Biaschina.** Zur feierlichen Einweihung des seit Juni d. J. in Betrieb genommenen Elektrizitätswerks in der Biaschina (Tessin) hatte die A.-G. „Motor“ in Baden am Sonntag den 10. September eine auserwählte Gesellschaft geladen, darunter Vertreter der Bundesbehörden, der S. B. B., der Tessiner kantonalen

<sup>1)</sup> Von der betreffenden No. 5, Band XLVI der Schweiz. Bauzeitung mit dem ausführlichen Gull'schen Entwurf, drei dreifachen Tafeln und einer grossen Anzahl von Lageplänen und Ansichten, ist noch eine kleine Anzahl Abzüge auf Kunstdruckpapier vorrätig, die zu 1 Fr. bei uns bezogen werden können.  
Die Redaktion.

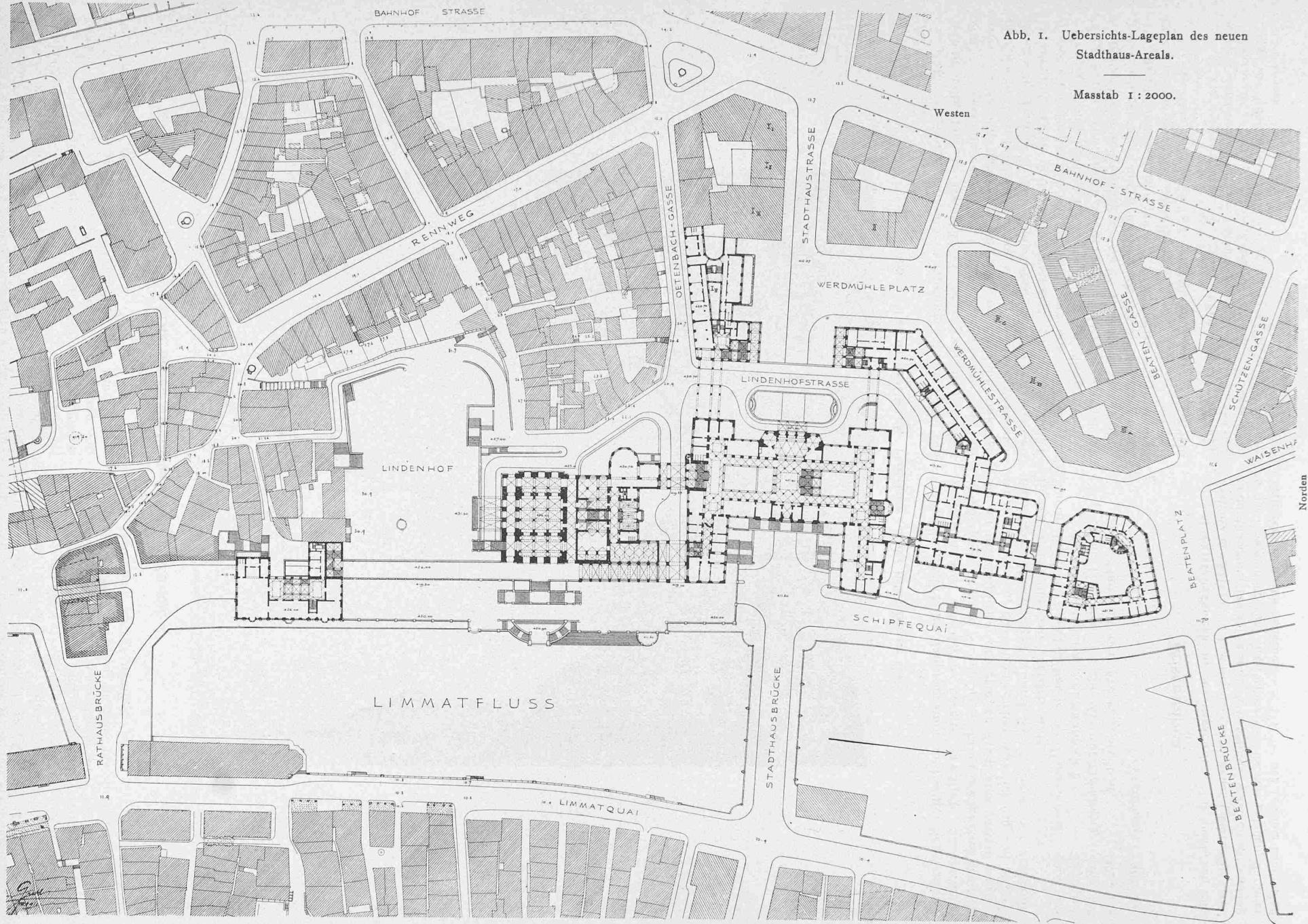
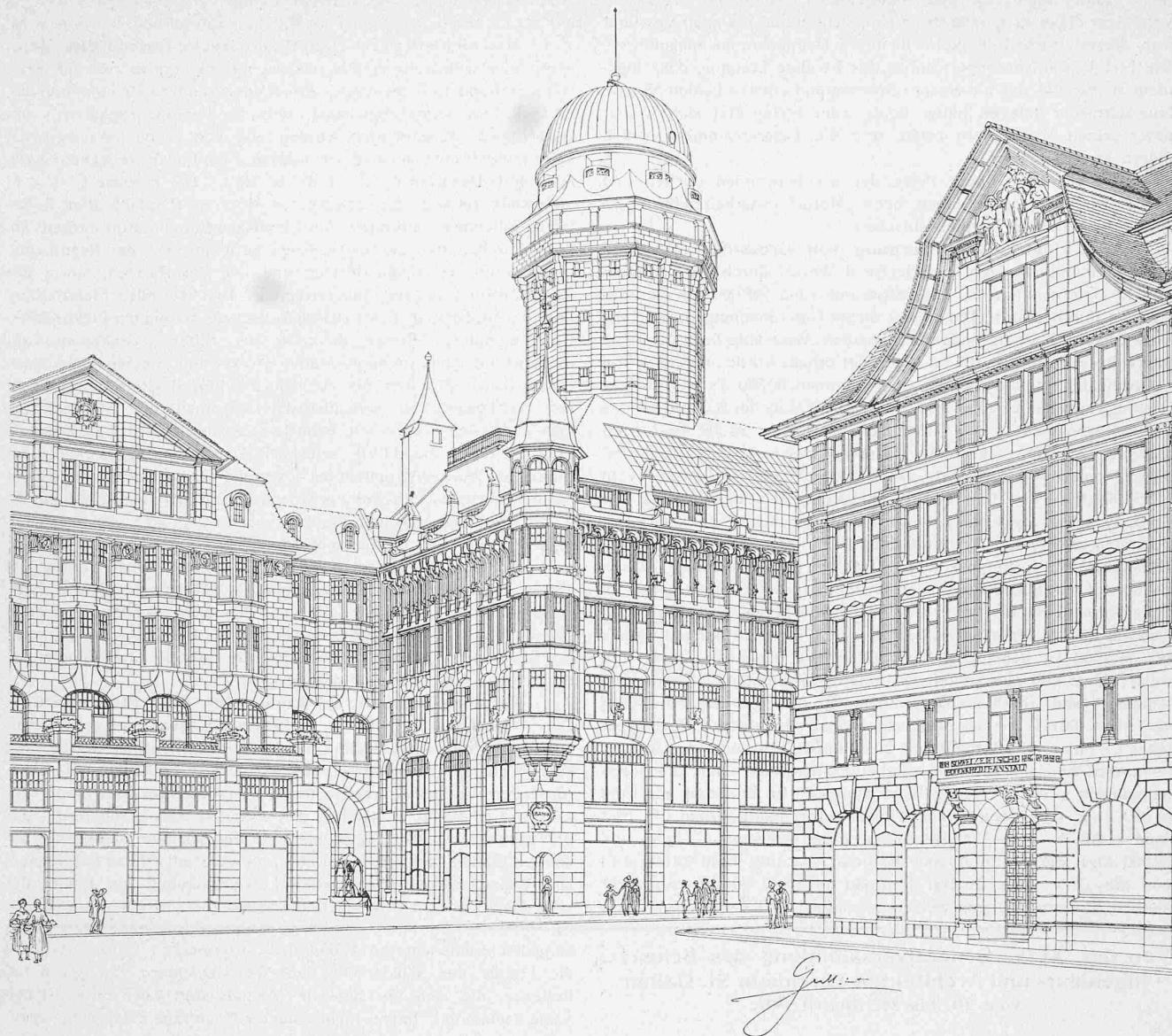


Abb. I. Uebersichts-Lageplan des neuen  
Stadthaus-Areals.

Masstab 1 : 2000.



Nr. I IV.

Nr. I III.

Nr. II.

Abb. 2. Werdmühleplatz von Nordosten aus gesehen. — Nach einer Zeichnung des Architekten.

und städtischen Behörden, der grössern schweizerischen Technischen Verbände u. a. m. Bei 150 geladene Gäste führte am Sonntag Morgen der Extrazug von Bellinzona nach Bodio, wo die neue, für 40000 PS bemessene Kraftzentrale besichtigt wurde mit den gewaltigen Generatorengruppen, von denen zur Zeit drei für je 10000 PS Leistung aufgestellt sind. In Bodio sind auf dem vom „Motor“ hergerichteten Industriegelände z. Z. schon zwei Anlagen in Betrieb, eine zur Erstellung von Ferro-Silicium, die andere für Verwertung des Atmosphärischen Stickstoffes. Für weitere Unternehmungen ist passendes ausgedehntes Gelände mit Geleiseanschluss vorbereitet. Auf die technischen Einzelheiten des Werkes hier einzugehen, ist uns nicht möglich, da dieses nach unserer Gepflogenheit nicht ohne Beigabe von technischen Plänen und anderem Abbildungsmaterial geschehen könnte. Wir können aber unsern Lesern berichten, dass wir mit gefl. Unterstützung der bauleitenden Organe des „Motor“ eine umfassende Publikation der in vielen Beziehungen originellen und interessanten Anlagen in Vorbereitung haben. Mittlerweile möchten wir für weitere Details auf den Artikel des Initianten des Werkes, Ingenieur A. Nizzola, Direktor des „Motor“, verweisen, der in der Festschrift der Tessiner Sektion für die Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins im Jahre 1909 erschienen ist.<sup>1)</sup> Von diesem wurde eine Wiedergabe an die Gäste verteilt. Ausserdem hatten viele unserer Mitglieder 1909 bei genanntem

Anlass Gelegenheit, genauer die in Ausführung begriffenen Bauten zu besichtigen.

Von Bodio brachte der Zug die Gäste nach Lavorgo, auf der ganzen Fahrt Gelegenheit bietend, die kühnen Arbeiten des 8 km langen Zuleitungsstollens hoch oben an der rechtsseitigen Tallehne zu bewundern. In Lavorgo wurde die Wasserfassung am Tessin eingehend besichtigt, bei der in drei über- und nebeneinander angeordneten Klärbassins das Wasser vom groben Geschiebe und dann von Sand und Schlamm möglichst gereinigt wird, bevor es in den Zulaufstollen eintritt.

Von Lavorgo führte der Extrazug die Geladenen nach Faido zur eigentlichen Feier, die bei einem reichen Bankett in den Räumen des Hôtel Suisse stattfand. Die Gefeierten waren da, neben der Gesellschaft „Motor“, deren Initiative und Tatkräft das Zustandekommen des Werkes zu danken ist, unser aus Lugano stammender Kollege, der Direktor des „Motor“, Ingenieur A. Nizzola, als technischer Leiter der ganzen Unternehmung, unser Kollege Giovanni Casella von Figino (Tessin) als Bauleiter des oberen Teils und Ingenieur de Sanctis als Bauleiter des untern Teils der Anlage. Der Freude der Tessiner gaben, in der an unsern ennetbürgischen Landsleuten bekannten enthusiastischen Weise viele Redner warmen Ausdruck, im Namen der Regierung, des Grossen Rates, der Gemeindebehörden, ebenso der anwesende schweizerische Gesandte in Rom Pioda und namentlich Ingenieur Fulgenzio Bonzanigo als Präsident

<sup>1)</sup> Siehe Band LIV, Seite 363.

des Tessiner Ingenieur- und Architekten-Vereins. Sie begrüssten vor Allem, dass es gerade ihren Landsleuten und Kollegen vergönnt war, dieses grossartige Werk in ihrem Heimatkanton auszuführen. Die Freude war verdoppelt durch das freudige Ereignis, dass Ingenieur A. Nizzola, der an einem schweren und ernsten Leiden Monate lang darnieder gelegen hatte, heute zum ersten Mal sich wieder unter seinen Mitarbeitern zeigte und die Festversammlung präsidierte konnte.

Es war eine schöne Feier, der wir beiwohnen durften und zu der wir unsere zahlreichen, beim „Motor“ mitarbeitenden Fachgenossen aufrichtig beglückwünschen.

**Die Elektrizitätsversorgung von Gross-Newyork** wird nach Veröffentlichungen im „Electrical World“ durch die Zentralen von 16 Unternehmungen, mit insgesamt rund 768 000 kw Gesamtleistung, durchgeführt. Die grösste dieser Unternehmungen, die „New York Edison C°“ ist die Inhaberin der beiden „Waterside-Zentralen“; die ältere dieser Zentralen, die im Jahre 1901 erbaut wurde und durch ihre elf vertikalen Dampfdynamos von zusammen 60 500 kw Maschinenleistung Aufsehen erregte, wird zur Zeit bei Ersatz der Dampfdynamos durch Turbodynamos von 5000, 9000, 10 000 und 20 000 kw Einzelleistung umgebaut und ohne Raumvergrösserung auf 123 000 kw Maschinenleistung gebracht. Die neuere Waterside-Zentrale vom Jahr 1909 mit 120 000 kw Maschinenleistung ist von vornherein mit Turbodynamos ausgerüstet worden. Ausser diesen beiden Gross-Zentralen verfügt die „New York Edison C°“ noch über zwei kleinere Hilfswerke mit zusammen etwa 11 000 kw Gesamtleistung. Die in Bezug auf verfügbare Leistung nächst kommende Unternehmung, die „Interborough Rapid Transit C°“ besitzt die bemerkenswerte Bahnzentrale der 59. Street, die neun horizontal-vertikale Dampfdynamos von je 7500 kw nebst fünf Abdampfturbinen gleicher Leistung aufweist; diese und eine weitere Zentrale der genannten Unternehmung umfassen rund 178 000 kw Gesamtleistung. Mit einer Gesamtleistung von über 100 000 kw ist schliesslich noch die „Transit Developement C°“ (mit rund 116 000 kw) aufzuführen. Mittelgrosse Gesamtleistungen von rund 20 000 bis rund 60 000 kw weisen auf: die Unternehmungen „Edison Electric Illuminating C°“ (in Brooklyn, mit rund 62 000 kw), die „Pennsylvania Tunnel & Terminal Railroad C°“ (mit rund 41 000 kw), die „Metropolitan Street Railway C°“ (mit rund 39 000 kw), die „Third Avenue Railroad C°“ (mit rund 28 000 kw) und die „New York Central Railroad C°“ (mit 20 000 kw); acht kleinere Unternehmungen weisen zusammen 36 000 kw auf. Diese

16 Unternehmungen bedienen das Gebiet von Gross-New York, das bei 530 km<sup>2</sup> Bodenfläche von 4,8 Millionen Einwohnern bewohnt wird.

**Die elektrifizierte Hauptbahnhstrecke Dessau-Bitterfeld**, deren Inbetriebnahme mittels elektrischer Lokomotiven wir auf Seite 103 von Band LVII meldeten, erhält insgesamt zwölf Lokomotiven, die teils für Schnellzugsdienst, teils für Personenzugsdienst und Güterzugsdienst entworfen wurden und von sechs verschiedenen Elektrizitätsfirmen ausgerüstet werden. Es finden Verwendung die Lokomotiv-Bauarten 2—B—1, 0—D—0, 1—D—1, sowie 1—C—1; anderseits gehören die verwendeten Motoren ebenfalls allen in Betracht fallenden Gattungen von Einphasen-Kommutatormotoren an, d. h. den Bauarten der eigentlichen Seriemotoren, der Repulsionsmotoren mit einfachen Bürsten und mit Déri-Bürsten, sowie der Repulsionsmotoren mit Ankererregung. Die liefernden Elektrizitätsfirmen: Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Bergmann Elektrizitäts-Unternehmungen, Brown, Boveri & Cie., Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke, Schwartzkopff-Maffei-Werke und Siemens-Schuckertwerke haben Motoren bis zu 1800 PS Einzelleistung vorgesehen. Der Wettbewerb der verschiedenen Motorbauarten, der sich bei diesem Betrieb ebenso wie beim Versuchsbetrieb der französischen Südbahn (vergl. Band LVII, Seite 335 „Die Stromrückgewinnung auf Einphasen-Wechselstrombahnen“) geltend machen dürfte, erscheint berufen, die wünschenswerte praktische Abklärung über Verwendungsmöglichkeit und Anwendungsgebiet (Leistungsgrenze und Geschwindigkeitsgrenze) der einzelnen Motorbauarten zu bringen. Bemerkenswert ist heute schon der Umstand, dass der Repulsionsmotor mit Ankererregung (Bauart Winter-Eichberg der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft) für die Anwendung auf Schnellzugslokomotiven nicht hat in Frage kommen können, indem die Schnellzugslokomotive 2—B—1 der A. E. G. einen Seriemotor anstelle des Repulsionsmotors mit Ankererregung erhalten hat.

**Leistungs-Einheit als Ersatz für die „Pferdestärke“.** Der „Ausschuss für Einheiten und Formelgrössen“, der seitens verschiedener deutscher technischer Vereine eingesetzt wurde, hat soeben einen, das gesamte Maschinenwesen in hohem Masse berührenden Vorschlag veröffentlicht. Als *technische Einheit der Leistung* empfiehlt er nämlich das *Kilowatt* oder „Neupferd“, das praktisch gleich 102 Kilogrammeter in der Sekunde ist und der absoluten Einheit 10<sup>10</sup> Erg entspricht. Es wäre mit *NP* zu bezeichnen. Die Wünschbarkeit einer neuen Leistungseinheit als Ersatz der „Pferdestärke“ wird begründet einerseits durch den Hinweis darauf,

#### Von der XLIV. Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in St. Gallen vom 26. bis 28. August 1911.

Aus dem Strudel des Weltlebens versetzte Scheffel seinen Ekkehard in die Stille des Wildkirchleins, um ihm dort Gelegenheit zu geben, sich zu erholen und seinen literarischen Verpflichtungen nachzukommen. Beides war damals von bestem Erfolg begleitet, was den Chefredaktor der Bauzeitung veranlasst haben mag, mit seinem Festberichterstatter es ähnlich zu versuchen. Zwar waren des letztern Aufregungen von denen des sel. Ekkehard, schon in Anbetracht seiner wesentlich verschiedenen Zivilstandsverhältnisse, anders geartet. Sodann wählte er als Refugium statt des Alpsteins die Einsamkeit Bündnerischer Berge, welche Einsamkeit durch Mitnahme der bessern Hälften im Vergleich zu Ekkehard einigermassen gemildert erscheint. Und endlich ist das literarische Nebenprodukt nicht ein hohes Waltherlied, sondern bloss der Festbericht einer Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins. Alles dieses sind Dinge, die gar nicht hierher gehören, wird der geneigte Leser denken. Nicht ganz, denn es ist zur Bewertung eines Literaturerzeugnisses, sogar eines blossen Festberichts, nicht unwesentlich, zu wissen, unter welchen äussern Umständen es entstand, und darum hat sich der Berichterstatter erlaubt, die Umstände, die er als mildernde zu berücksichtigen bittet, hier voranzuschicken. Aus der Höhe und Ferne betrachtet, verlieren die Dinge viel von ihren Einzelheiten, dafür treten die Umrisse des Ganzen um so besser vor Augen, in diesem Fall in die Erinnerung.

Offenbar in Vorahnung dieser Einleitung haben die St. Galler Kollegen für den Begrüssungsabend am 26. August den an der Berneck prächtig gelegenen Scheffelstein gewählt. Auf der Terrasse geniesst man einen guten Ueberblick über das Lichermeer der Stadt und die, wegen äusserer Umstände nicht, wie beabsichtigt gewesen,

bengalisch beleuchteten Villen des Rosenbergs. Dafür erstrahlte die Freude des Wiedersehns auf den Gesichtern von gegen 150 Kollegen, die sich im Laufe des Abends dort oben im festlichen Saale sammelten. Immer mehr stieg die Nachfrage nach Sitzgelegenheiten, der Umsatz in Stühlen war so lebhaft, dass sogar unser neugeschaffenes Sekretariat mehrmals sein Domizil an einen ruhigeren Ort zu verlegen für gut fand. Schliesslich waren weitere Verschiebungen in der Masse nicht mehr möglich und ungestört konnte nun das Pokulieren und Singen in bekannter und mit Recht so beliebter Weise sich abwickeln. Das letztere gedieh von der alten Burschenherrlichkeit bis zum Dienstbüchlein und dem Guggisberger Vreneli, angenehm unterbrochen von den Darbietungen eines Doppelquartetts, einer symbolischen Verschmelzung der B. T. mit der S. B. B. Da der um 12 Uhr von Bern-Zürich eintreffende Nachzug durch ein Mitglied des Quartierkomites abzuwarten war, gab dies guten Grund, die Sitzung nach der Walhalla zu verlegen, wo Reisende, wie auch wir, noch über die Polizeistunde hinaus die nötige Stärkung erhalten konnten.

Ein wolkenloser Sonntagmorgen tröstete die ob des zweifelhaften Wetters etwas besorgt gewesenen Festveranstalter, denn das Wetter war der Hauptfaktor, von dem das Gelingen des Nachmittagsprogramms abhing. Vor der Generalversammlung hatten jene, die St. Gallens Sehenswürdigkeiten noch nicht kannten, Gelegenheit, ihre Kenntnisse zu ergänzen. So wurden die Stiftsbibliothek und die Klosterkirche besichtigt, eine Anzahl neuerer Bauten am Rosenberg und namentlich die den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt kennzeichnenden neuern Geschäftshäuser und Banken, deren verschiedene den Lesern der Bauzeitung aus bildlicher Darstellung bekannt sind. Ganz besonderes Interesse erweckten die im Regierungsgebäude ausgestellten Modelle öffentlicher Bauten, so der in Ausführung begriffenen Post und des Bahnhofgebäudes, bezw. in ihrer Zusammenstellung des künftigen Bahnhofplatzes, zu dessen

dass die „Pferdestärke“ in keinem gebräuchlichen Massystem ein dekadisches Vielfaches der Grundeinheit der Leistung ist, und anderseits durch den Hinweis auf die grosse Bequemlichkeit, die eine für Elektrotechnik und Mechanik übereinstimmende praktische Einheit der Leistung böte. Die jedenfalls nur für vorübergehenden Gebrauch gewählte Benennung „Neupferd“ soll dem Empfinden derjenigen entgegenkommen, die sich heute noch daran stossen dürften, mechanische Leistungen in „Kilowatt“ auszudrücken.

Da die auf das absolute Massystem gegründete Leistung  $10^{10}$  Erg, entsprechend rund 102 Kilogrammeter in der Sekunde, zum technischen Massystem in einem so leicht im Gedächtnis zu behaltenden Zusammenhang steht, erscheint der Vorschlag des „Ausschusses für Einheiten und Formelgrössen“ sehr der Erwägung wert.

**Elektrisch geheizte Dampfkessel für die Dampfheizung auf Eisenbahnen** sind für die elektrischen Lokomotiven der „New York Central Rd.“ und der „Pennsylvania Rd.“ zur Verwendung gekommen, die im Innern der Städte New York und Philadelphia die auf den übrigen Strecken mittels Dampftraktion geführten Züge der genannten Bahnen befördern. Auf diese Weise wird ein Ausrüsten der Anhängewagen sowohl für Dampfheizung als auch für elektrische Heizung entbehrlich gemacht und kann die Dampfheizung unabhängig vom Traktionsystem in Benutzung bleiben. Die seitens der „Safety Car Heating and Lighting C°“ gelieferten Dampfkessel für elektrische Heizung sind vertikale zylindrische, mit vertikalen Heizröhren ausgerüstete Kessel. Im Innern der Röhren sind Heizelemente angeordnet. Es ist für die erwähnten Bahnen ein Kesselsystem zur Verwendung gelangt, der 148 Röhren von 1,40 m Länge und 51 mm Weite umfasst und stündlich 390 kg Dampf von 7,5 at liefert. Bei einer Betriebsspannung von 653 Volt verbrauchen diese Kessel 470 Ampere Strom. Durch eine mittels Schwimmers betätigtes Speisepumpe mit Dampfbetrieb wird der Wasserstand konstant erhalten.

**Ueber Erfahrungen bei der Einrichtung der Gasfern-zündung** ist auf der Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern vom Juni 1911 berichtet worden. Von den in Betracht fallenden technischen Mitteln: elektrische und pneumatische Zünde- und Löscharrapparate, Zünduhren, sowie Ferndruckapparate haben für die öffentliche Beleuchtung am meisten Bedeutung erlangt die Ferndruckapparate (Membranapparate), die bei einer Druckdifferenz von etwa 15 mm (an der Laterne) funktionieren, die durch eine im Gaswerk künstlich hervorgerufene Druckwelle her-

Formgebung Arch. H. Ditscher sehr interessante Vergleichsstudien angestellt und in Plänen veranschaulicht hatte. Weitere Modelle, in Plastillin tadellos hergestellt, geben Aufschluss über die unter Leitung unseres Kollegen Stadtbaumeister Max Müller betriebenen Studien zur Schaffung eines zentralen Marktplatzes mit grossem, turmkrönitem Rathaus und Verwaltungsgebäude in zwei Varianten. Weiter war zu sehen der Entwurf von Max Müller für Erweiterung und architektonische Ausgestaltung des Friedhofs im Feldli mit bestehendem Krematorium und projektierte Erweiterung der Urnenhalle. Aus den jetzigen wenig erfreulichen und zusammenhanglosen Anlagen soll ein stimmungsvolles, einheitliches Ganzes entstehen, dessen Verwirklichung nur zu wünschen ist.

Ueber die Generalversammlung ist an anderer Stelle bereits summarisch berichtet worden und wird aus dem Protokoll weiteres zu ersehen sein. Es folgte ihr ein ganz kurzer Frühstückspause und um 1 Uhr das Bankett in der neuen Tonhalle, einem Werke unseres Kollegen Architekt Julius Kunkler. Die charakteristische Eisenbetonhalle des grossen Konzertsäales beherbergte etwa 260 Tafelnde, für deren Wohl nach Speise und Trank unser Quartiermeister Ingenieur Karl Kirchofer mit vollem Erfolg besorgt war. Ein flottes Orchester liess seine Weise erklingen und wohlgesetzte Reden lösten einander ab, dass es eine Freude war.

In kurzer Ansprache begrüsste zuerst namens der Sektion St. Gallen Ingenieur L. Kürsteiner Gäste und Kollegen. Er weist darauf hin, dass es die Werke der Technik sind, die der Neuzeit ihr Gepräge verliehen haben, dass aber wir Techniker die gebührende allgemeine Anerkennung noch nicht in dem Masse besitzen, dass wir im öffentlichen Leben noch nicht den Einfluss ausüben, der unserer Bedeutung entspricht, und dass wir uns deshalb zielbewusst zusammenschliessen müssen. Wir dürfen daher „unser Licht nicht allzusehr unter den Scheffel stellen.“ Daneben ist es aber dringend notwendig, dass wir die *Kollegialität und Solidarität aller Berufs-*

beigeführt wird. Sehr gute Erfahrungen sind nach einem Vortrag von H. Metzger in Bromberg (80 000 Einwohner) gemacht worden, wo 1600 Laternen bei einem grössten Luftlinienabstand der äussersten Laternen von 6,2 km in westöstlicher und 4,5 km in südnördlicher Richtung ausschliesslich mittels der Fernzündung in und ausser Betrieb gesetzt werden; die benutzten Membranapparate gehören teils dem System „Bamag“, teils dem System „Meteor“ an.

#### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

August 1911.

(Tunnellänge = 14335,45 m)	Nordseite	Südseite	Total
Vollausbruch: Monatsleistung . . . . .	m 295	217	512
dito Länge am 31. August . . . . .	m 6659	6149	12808
Mauerung: Monatsleistung . . . . .	m 255	255	510
dito Länge am 31. August . . . . .	m 6156	5750	11906
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
Ausserhalb des Tunnels . . . . .	287	426	713
Im Tunnel . . . . .	867	861	1728
Im Ganzen . . . . .	1154	1287	2441
Am Portal ausfließende Wassermenge l/Sek.	560	140	

**Ein Denkmal für K. F. Gauss auf dem Hohenhagen** bei Drausfeld, wo Gauss sich längere Zeit für geodätische Arbeiten aufgehalten hat, ist am 31. Juli eingeweiht worden. Das Denkmal besteht im wesentlichen aus einem 35 m hohen Turm aus Basalsteinen und enthält ein besonderes Gauss-Zimmer mit Gegenständen der Erinnerung an den Gelehrten, sowie dessen von Prof. Eberlein modellierte und gestiftete Marmorbüste. Ein von Gauss anlässlich seiner geodätischen Arbeiten aufgestellter Vermessungsstein ist in den Turm eingebaut worden.

**Eisenbeton und Trockenheit.** Die abnormalen Temperaturverhältnisse der letzten Monate haben auch ihren Einfluss auf neue Decken in Eisenbeton; ein rasches Austrocknen des Beton befördert die Schwunderscheinungen und lädt die regelmässige Erhärtung, welche auf der Bildung von Hydrosilikaten beruht. Es ist daher sehr zu empfehlen, neu erstellte Decken bis zum Eintritt einer feuchteren Witterung durch häufiges Benetzen vor einem frühzeitigen Austrocknen mit seinen das Material schwächen Folgen zu schützen.

Zürich, den 13. September 1911.

F. Schüle.

**Hochschulstudien für Gartenarchitektur.** Die technische Hochschule Aachen hat, um es heranwachsenden Gartenarchitekten zu erleichtern, neben dem fachlichen Wissen und Können des Gärtners sich auch im künstlerischen Denken und Gestalten auszu-

genossen, in welcher sozialen und beruflichen Stellung sie sich auch befinden mögen, in erster Linie hoch halten und sie *nach aussen bei jeder sich bietenden Gelegenheit betonen*. Nur durch ein ge-einiges, geschlossenes Vorgehen werden unsere Bestrebungen nach und nach zum Ziele führen.“ Gerne unterstreicht der Berichterstatter, er ist versucht zu sagen: im Namen der Initianten der „Oltener Tagung“ vom 1. Dezember 1907, diese Worte Kürsteiners. Denn Kollegialität und Solidarität aller akademischen Techniker, die sich ihrer Pflichten und Verantwortung gegenüber der Allgemeinheit klar bewusst sind und die den festen Willen haben, ihre Berufsmoral hoch zu halten, das sind die Fundamente, auf denen unser Einfluss und Ansehen allein beruhen. Sie zu pflegen, sei fortan erstes und wichtigstes Ziel unseres Berufsverbandes! Wie ein roter Faden zog sich dieser Gedanke auch durch alle folgenden Trinksprüche und Reden. In vordilicher, militärischer Kürze brachte der neue Vereinspräsident, Ingenieur H. Peter, das Hoch auf das Vaterland aus. Sein Amtsvorgänger, Ingenieur G. Naville, verschaffte uns den Genuss einer in Form und Inhalt gleich trefflichen französischen Rede. Er warf einen Rückblick auf seine sechsjährige Amtsleitung, in deren Verlauf sich die durch die Oltener Tagung eingeleitete Reorganisation des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins vollzogen, die durch die heute genehmigten neuen Statuten ihren Schlussstein erhalten hat. An der letzten Generalversammlung in Locarno 1909 habe er sein Programm entwickelt<sup>1)</sup>. Die Konzentration, deren Verwirklichung nötig war zur Erreichung unserer Ziele, war erschwert durch die Verschiedenheit der Sprache und manch andere Auffassung. Die Kollegialität allein genüge aber nicht, um unsern Einfluss zu vermehren, wir müssen uns mehr mit wirtschaftlichen und sozialen Fragen in ihrem Zusammenhang mit unsern beruflichen Fragen befassen. Man verlangte bisher gar nicht unsere Meinung zu hören: wir müssen unbescheidener werden und gelegentlich unsere Meinung der

<sup>1)</sup> Siehe Festbericht in Band LIV, Seite 186.

bilden, in ihren Lehrplan einen speziellen Kurs für Gartenarchitekten aufgenommen. Dessen Lehrplan umfasst in Vorträgen und Uebungen: Landschaftszeichnungen und Aquarellierungen, Plastik, Künstlerische Perspektive, Allgemeine Kunstgeschichte, Architektonisches Zeichnen und Entwerfen, Städtebau. Diese Fächer hätte der angehende Gartenarchitekt gemeinsam mit den Architekten und Bauingenieuren zu belegen, wobei es ihm unbenommen bliebe, auch noch andere verwandte Fächer nach Gutdünken zu hören.

**Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.** An der III. ordentlichen Generalversammlung des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes am 1. Oktober d. J. in Frauenfeld wird der Generalsekretär des deutsch-österreichisch-ungarischen Binnenschiffahrtsverbandes, Ragoczy aus Berlin, einen Vortrag halten über: „Was hat die Schweiz von der Rhein-Bodensee-Schiffahrt zu erwarten.“ Ausserdem wird Ingenieur R. Gelpke sprechen über: „Wasserhaushalt des Rheins.“

Auf die Generalversammlung hin hat der Verband eine Arbeit von Dr. jur. Utzinger „Volkswirtschaftliche und Finanzpolitische Bedeutung von Wasserstrassen in und zu der Schweiz“ herausgegeben.

### Konkurrenzen.

**Bismarck-Nationaldenkmal.** Unter Hinweis auf unsere auf Seite 123 dieses Bandes wiedergegebene Ausserung des Verbandes deutscher Ingenieur- und Architekten-Vereine teilt uns die Geschäftsstelle dieses Verbandes mit, dass der Gesamtausschuss für das

Bismarck-Nationaldenkmal sich die Einwendungen des Verbandes nicht zu eigen gemacht hat, da ihm angehörende juristische Sachverständige gegen die Zulassung der Verfasser nicht preisgekrönter Entwürfe keine Bedenken erhoben haben. Der Versuch des Verbandes, die Rechte der preisgekrönten Künstler zu wahren, ist damit als gescheitert anzusehen.

Oeffentlichkeit aufdrängen, wie beispielsweise kürzlich die Zürcher Sektion in Sachen des Umbaus des Bahnhofs Enge es getan hat. Dabei sei aber auch die vielumstrittene und jetzt zu aller Befriedigung umschriebene Berufsmoral unerlässlich. Und wie damals in Locarno, so klang auch diesmal Navilles Toast in ein Vivat, floreat, crescat aus, in ein begeistertes Excelsior! — Nach ihm grüssste die Technikerschaft Landammann Riegg von St. Gallen, der mannigfachen Betätigung der Techniker im Gebiete seines Kantons gedenkend und die Technik als einen der grössten Kulturfaktoren feiernd. Endlich noch meldete sich Gemeindeammann Dr. Scherrer zum Wort, der als Gemeindepräsident und Präsident der B. T. die Tragweite der Fachausdrücke „Kostenvoranschlag“ und „Bauabrechnung“ kennen gelernt. Er leitete sein Votum mit den Worten ein: Himmelhoch jauchzend, zu Tode betrübt, glücklich allein ist die Seele, die bezahlt hat. In äusserst feiner und wohlender Weise (in der Wirkung etwa der des Roquefort nach oppulentem Schmaus vergleichbar) streute er etwas attisches Salz auf die helle Begeisterung für die beliebten „Wunderwerke der Technik“. Er erinnerte, an die auf Abwege geratene Mona Lisa anknüpfend, an Leonardo da Vinci, der schon bewundernd gesagt habe: Die Mechanik ist eine göttliche Wissenschaft; an Albrecht Dürer, der die Messkunst als die Grundlage aller Malerei bezeichnet, und an den Philosophen Kant, der gesagt hat: die Mathematik ist der Stolz der menschlichen Vernunft. Die grossen Wahrheiten der Technik seien also seit langem erkannt,



DR J. A. STRUPLER

Oberingenieur des Schweizer. Vereins von  
Dampfkesselbesitzern

Geb. 3. Dez. 1839

Gest. 4. Sept. 1911

nieder, wo er seither als Zivilingenieur tätig gewesen ist und bei vielen Bergbahnprojekten und Studien für die verschiedensten Ingenieurarbeiten, so auch für das Engelberger Elektrizitätswerk gearbeitet hat. Als Mitglied des Grossen Stadtrates und seiner Baukommission hat er sich um das aufstrebende Luzern grosse Verdienste erworben.

uns sei nur beschieden gewesen, sie in neuen Formen neuen Zwecken dienstbar gemacht zu haben. Schon die St. Galler Mönche seien als Brückenbauer von ihren Zeitgenossen bewundert worden, genau wie wir heute von den unsrigen. Halten Sie Ihre Wissenschaft hoch, aber seien Sie sich stets bewusst: Alles, was Sie heute schaffen, ist nur ein Tribut an das Walten des Menschengeistes! — Den sturmischen Beifall, den Dr. Scherrers Worte fanden, will der Berichterstatter als einen Beweis auffassen dafür, dass die Techniker den Humanisten verstanden haben.

So verrann rasch und unvermerkt die Zeit des Essens und das Tafelpräsidium, Stadtingenieur Dick, musste zum Aufbruch mahnen. Schon standen auch die Extrazüge der berühmten Trogembahn bereit, die uns in kurzer Fahrt aus der Schwüle der Stadt auf die luftige Höhe von Vögelnsegg brachten, wo vor dem Schlachtdenkmal der Appenzellerkriege Baumgartners Lied ans Heimatland erklang.

Im bäuerlichen Tanzsaal des „Löwen“ zu Speicher versammelte sich nach angemessener Bewunderung der Natur die grosse Mehrzahl der Kollegen, da sie dort ihre von der Fahrt und der Bewunderung erschöpften Lebensgeister an Bier und allerhand Würsten aufrichten konnten. Andere, weniger materialistisch gesinnte zog es zunächst nach der aussichtsreichen Höhe des Birt und erst hernach zu kurzer Inspektion in den Löwen, woselbst eine Appenzeller Sennenmusik hackbrettelte und jodelte. Auch erschien die unvermeidliche Heils-

### Nekrologie.

† J. A. Strupler. Dem unserm heimgegangenen Kollegen und Freunde in der letzten Nummer gewidmeten Nachrufe lassen wir heute sein Bild folgen. Seinen vielen Freunden und zahlreichen Mitarbeitern hoffen wir damit ein erwünschtes Andenken an den Verstorbenen zu bieten.

† B. Leu. Am 7. d. M. ist zu Luzern im Alter von 76 Jahren Ingenieur Burkard Leu gestorben. Am 11. Oktober 1835 in Schongau (Kanton Luzern) geboren, wurde er zum Lehrerberuf bestimmt. Er bereitete sich dafür an der Bezirkschule in Hitzkirch und auf dem Seminar Rathausen vor. Nach Erweiterung seines Wissens strebend, bildete sich der junge Lehrer nebenbei zum Geometer aus und erwarb sich zugleich die nötige Vorbildung zum Eintritt in die Eidg. Technische Hochschule in Zürich, die er 1862 bezog und 1865 mit dem Diplom als Bauingenieur verliess. Für mehrere Jahre arbeitete er auf dem Stadtbauamt in Zürich. Als dann in der Schweiz für die Ingenieure schlechte Jahre kamen nahm Leu eine Fachlehrerstelle für Physik, Mathematik und Chemie am Lehrerseminar in Hitzkirch an. Das Projekt der Gotthardbahn reiste heran und Leu ergriff die Gelegenheit, wieder in seinem Beruf tätig zu sein. Er wurde zuerst im Gotthardbahnbüro in Zürich und dann beim Bau in Göschenen, Wassen und Amsteg beschäftigt. Ein Augenleiden zwang ihn kurz vor Eröffnung der Bahn, seine Stelle bei der Gotthardbahn aufzugeben. Er liess sich in Luzern

aufzugeben. Er liess sich in Luzern