

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71/72 (1918)  
**Heft:** 4

## 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:** 04.04.2026

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

Ueber die animierte Stimmung, die bei der Tagung herrschte, mag am besten wohl aus den zwanglosen Aeusserungen der holländischen Gäste beim Bankett geschlossen werden, die den vorwürfigen Spezialfragen sicher am unparteiischsten gegenüberstehen. Nach dem Berichte in den „Basler Nachrichten“ sagte Herr C. A. Jolles, Hooftingenieur van den Waterstraat, es freue die Holländer, dass die Schweiz so grosses Interesse der Schifffahrt entgegenbringe. Wenn die Schweiz dem Rheine näher treten wolle, so solle sie dies mit zarter Hand tun. Die Entwicklung der Schifffahrt, wie die auf dem Rhein, habe im letzten Jahrhundert grosse Fortschritte gemacht, und zwar durch gemeinsames Zusammenarbeiten auf Grund der Rheinschiffahrtsakte. Man lerne dabei, dass man auch nachgeben müsse, und er empfiehlt der Schweiz, dass sie bei der Behandlung der Rheinschiffahrtsakte Entgegenkommen zeige, sich mit andern Parteien verständige und nicht einfach darauf bestehe, ihre Wünsche durchzusetzen.

Der Kollege des Genannten, Herr Dr. C. V. van der Mandele, Direktor der Rotterdam'schen Bankvereinigung, betonte ebenfalls, dass man nicht nur auf den eigenen Vorteil sehen dürfe, sondern auch die Interessen der Nachbarn berücksichtigen und sich verständigen müsse.

Es ist wohl zu hoffen, dass bei den Verhandlungen, die dem Ausbau der ganzen Strecke Strassburg-Bodensee vorausgehen müssen, solche gegenseitige Verständigung erzielt werden wird, auf Grund der von den dazu berufenen Ingenieuren der beiden Staaten durchgeführten Prüfung über die Natur des Stromes, seines auf der bezüglichen Strecke gegen den untern Stromlauf vorhandenen grössern natürlichen Gefälles, der dadurch bedingten erheblichen Geschiefbeführung, der für die Schiffsförderung auf freiem und auf kanalisiertem Strom aufzuwendenden Schleppkräfte, u. a. m.

### Miscellanea.

**Ausschwimmbare Eisenbahnbrücke über den Mississippi.** Etwa 80 km oberhalb Dubucque, bei Mc Gregor (Jowa) überschreitet die Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway den an dieser Stelle in zwei je 600 m breiten, schiffbaren Armen geteilten Mississippi mittels zweier hölzernen Gerüstbrücken, bei denen für das Durchlassen von kleineren Schiffen eine, bezw. zwei Oeffnungen mit hochliegendem eisernem Ueberbau, sowie für grössere Schiffe je ein schwimmender, ebenfalls aus Holz ausgeführter ausschwenkbarer Teil von 64 bzw. 84 m, vorgesehen sind. Die betreffende Brücke stammt schon aus dem Jahre 1874, doch sind die beweglichen Teile, deren Lebensdauer jeweilen nicht über 15 Jahre betrug, mehrmals ersetzt worden. Ueber das im Laufe des letzten Jahres fertiggestellte neue Schiff der westlichen Brücke macht Ingenieur P. Callas in „Génie Civil“ nähere Angaben. Der Rumpf ist 84,2 m lang, 16,25 m breit und etwa 2 m tief, er trägt auf seiner ganzen Länge zwei rund 8 m hohe und 4 m breite Holzgerüste, die als Führung für die dazwischen liegende, vertikal bewegliche Fahrbahn von 4,8 m Breite dienen. Die in 3,7 m Abstand von einander angeordneten Querträger der Fahrbahn hängen an Kabeln, die mittels zweizügiger Flaschenzüge und Kabeltrommeln von zwei sich der ganzen Länge der Holzgerüste nach hinziehenden, durch 11 PS-Elektromotoren angetriebenen Wellen aus hochgezogen oder herabgelassen werden können. Auf diese Weise ist eine Regulierung der Fahrbahnhöhe dem jeweiligen Wasserstand entsprechend gewährleistet. Als Uebergang zwischen dem festen und dem beweglichen Brückenteil dienen zwei 15 m lange eiserne Auffahrten, deren äusseres Ende mittels elektrischer Winden von 10 PS je nach Bedarf gehoben oder gesenkt werden kann. Zum Ein- und Ausschwenken der Brücke um den am einen Ende befindlichen Drehzapfen dient ein am andern Ende des Schiffes angeordnetes, durch eine 70 PS Dampfmaschine betätigtes Spill, das auf eine im Flussbett liegende, an ihren beiden Enden verankerte Kette arbeitet. Das Drehen des Schiffes um 90°, einschliesslich Heben der Auffahrten, erfordert nur fünf Minuten Zeit.

**Der neue Bahnhof in Maastricht.** Die starke Entwicklung der Industrie in der Provinz Limburg bedingte die Vergrösserung und Verbesserung des alten Bahnhofes in Maastricht. Nach den Ausführungen von Obering. G. W. von Heukelom in der Zeitschrift „De Ingenieur“, die im „Zentralbl. d. Bauverw.“ auszugsweise wiedergegeben sind, war eine Verlegung des Bahnhofes aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht möglich, sodass man die Anlage

innerhalb der Grenzen eines beschränkten Geländes unter Beseitigung des alten Hauptgebäudes, der Güter- und Lokomotivschuppen, Lagerplätze usw. erstellen musste. Der neue Bahnhof dient grösstenteils für Züge, die aus dem Norden des Landes (aus Belgien) und aus Deutschland einlaufen und hier endigen oder zurücklaufen, und nur in kleinerem Umfange auch für die Durchfahrt der aus der südlichen Richtung (Lüttich) kommenden Züge. Der neue Personenbahnhof konnte somit hauptsächlich als Kopfbahnhof eingerichtet werden. Er erhielt eine langgestreckte Form in Nord-Süd-Richtung; an der Nordseite, nahe bei den Kopfgleisen, wurde mit Rücksicht auf die Anordnung der Warte-, Lagerräume usw. in unmittelbarer Nähe der Kopfbahnsteige für möglichst grosse Breitenausdehnung gesorgt. Der längs des Gebäudes sich hinziehende Perron bietet Platz für die gleichzeitige Aufstellung von sieben Zügen.

**Beizen von Stahl auf elektrolytischem Wege.** Eisen- und Stahlteile, die mit einem andern Metall überzogen werden sollen, müssen durch Erhitzen an der Luft vorbereitet werden. Hierdurch entsteht an der Oberfläche eine Oxydschicht, die gewöhnlich durch Beizen wieder entfernt wird; bei der Berührung der Säure mit dem Eisen entsteht dabei Wasserstoff, der die Oxydschicht ablättert. Dasselbe Ergebnis kann elektrolytisch erzielt werden. Wird ein mit einer Oxydschicht bedecktes Stück Eisenblech als Kathode in ein Säurebad getaucht, so wandelt sich das höhere Oxyd in das niedrigere um, welches sodann von der Säure aufgelöst wird. Als Anode wird Blei verwendet. Die erforderliche Stromstärke beträgt 4,3 bis 6,4 A/dm<sup>2</sup>. Allerdings tritt bei diesem Verfahren noch eine unerwünschte chemische Einwirkung auf das Eisen ein, so z. B. bei Benützung einer Schwefelsäurelösung als Badflüssigkeit die Bildung von Eisensulfat. Dieses sich im Laufe des Verfahrens bildende Salz kann durch zeitweiliges Abkühlen der Lösung auf 0° entfernt werden. Wie wir der „Z. d. V. d. I.“ entnehmen, haben Vergleichsversuche gezeigt, dass bei dem elektrolytischen Verfahren die Ersparnisse an Eisen und Säure bedeutend grösser sind, als die Kosten für die elektrische Energie.

**Papierherstellung aus dürrem Laub.** Vor der Pariser Akademie der Wissenschaften berichtete E. Perrier über einen Vorschlag von Frau Karen Bramson bezüglich Verwendung von dürrem Laub zur Herstellung von Papier. Nach Erhebungen des Direktors der landwirtschaftlichen Schule in Grignon beläuft sich die jährlich in Frankreich von den Bäumen herunterfallende Blättermenge auf 35 bis 40 Millionen t, während zur Deckung des mittleren jährlichen Papierbedarfs nur 4 Mill. t notwendig wären. Zur Papierherstellung werden nur die Rippen der Blätter verwendet, während die übrige, beim Zerdrücken in Pulverform abfallende Substanz nach trockener Destillation in Brikkettform als Brennmaterial, oder dann, da von etwa gleich hohem Nährwert wie Stroh, als Futtermittel Verwendung finden kann. Wie wir „Génie Civil“ entnehmen, können 1000 kg Laub 250 kg Papierstoff, 200 kg Kohlenpulver oder 500 kg Futtermittel, 30 kg Teer und 1,6 kg andere chemische Nebenprodukte liefern.

**Elektromagnete für Heilzwecke.** Die Elektromagnete werden in der Heilkunde zur Extraktion von magnetisierbaren Metallteilen, namentlich als sogen. „Augenmagnete“, schon seit langer Zeit verwendet. Wir erinnern hier nur an den von der Maschinenfabrik Oerlikon nach dem System von Prof. Dr. O. Haab in Zürich gebauten Augenmagnet, der in zahlreichen Augenkliniken, sowie Anlagen der Minen- und Metallindustrie ausgezeichnete Dienste leistet. Verhältnismässig neu ist hingegen die Anwendung des Elektromagneten zur Behandlung von Adhäsionen, Senkungen usw. am Magen-Darm-Kanal. Ein zu diesem Zwecke nach den Angaben von Dr. H. du Bois durch die Firma Siemens Halske A.-G. gebauter Magnet ist in der „E. T. Z.“ vom 2./9. Mai beschrieben. In dieser Beschreibung ist die theoretisch beste Gestalt der Polspitzen verschiedenster Form auf Grundlage des Faraday-Kelvin'schen Satzes erörtert. Ferner enthält sie nähere Mitteilungen über eine grössere Anzahl Messungen an zwei Magneten verschiedener Grösse.

**Schweizerische Geometerzeitung.** Mit dem 1. August d. J. übernimmt Professor F. Baeschlin in Zürich die Redaktion dieser von unserem Kollegen Ing. J. Stambach gegründeten und bis zu seinem Tode geleiteten Zeitschrift. Mit einer Ausdehnung ihres Programmes wird diese zugleich auch ihren Titel ändern in „Schweizerische Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik“. Als ständiger Mitarbeiter wird Herrn Professor Baeschlin für das Gebiet der Kulturtechnik dessen Kollege Professor C. Zwicky zur

Seite stehen, während als Mitarbeiter in französischer Sprache Kantonsgeometer *Rösgen* in Genf gewonnen worden ist.

Wir begrüßen die alte Kollegin in neuem Gewande und hoffen, sie werde an ihrem Orte mit uns weiterhin für das gemeinsame Ziel der Förderung der schweizerischen Technikerschaft einstehen.

Der Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine hielt am 15. und 16. Juni in Kassel unter der Leitung des Verbandsvorsitzenden *Saran* (Berlin) seine 43. Abgeordneten-Versammlung ab. Ueber die Tätigkeit des Verbandes seit der letzten Tagung im Jahre 1914 berichtete eingehend Verbandsdirektor *Eiselen* (Berlin). Den wichtigsten Teil der Beratungen bildete die in bejahendem Sinne gelöste Frage der Fortführung der Verbands-Zeitschrift. Zum neuen Vorsitzenden wurde Oberbaurat *Schmick* (München) gewählt.

**Untergrundbahn und Hochbahn in Tokio.** Die Stadtverwaltung von Tokio hat nach einer Mitteilung der „Z. d. V. D. I.“ den Bau eines Untergrundbahnnetzes zur Verbindung des Stadterinner mit den Vororten beschlossen. Ferner wird zurzeit an einer Hochbahn gearbeitet, die den Verkehr zwischen dem Hauptbahnhof von Tokio (Shimbashi) und dem Bahnhof Manseibashi vermitteln wird; die Linie soll im Oktober eröffnet und dann nordwärts bis Ueno, südwärts bis Yokohama weiter ausgebaut werden.

**Neues Stahlwerk in der Normandie.** Bei Mondeville-Colombelle, in der Nähe von Caen, wurde eine neue Stahlwerk-Anlage in Betrieb genommen. Wie „Iron Age“ einem Bericht der Handelskammer von Caen entnimmt, kann die Hochofen-Anlage in ihrem jetzigen Umfange jährlich 450 000 t Gusseisen erzeugen. Die Stahlwerk-Anlage liefert jährlich 275 000 t basischen Bessemerstahl und 125 000 t Siemens-Martin-Stahl.

Die Elektrifizierung der **Chicago, Milwaukee und St. Paul Railway** 1) soll nun gegen Westen bis Seattle, dem Ende der Hauptstrecke, und Tacoma am Puget Sound ausgedehnt werden. Damit werden die (mit Gleichstrom von 3000 Volt) elektrifizierten Strecken 950 km Länge aufweisen.

## Konkurrenzen.

**Sekundarschulhaus mit Turnhalle in Oerlikon.** In diesem auf 16 eingeladenen und mit je 350 Fr. honorierte Bewerber beschränkt gewesenem Wettbewerb, bei dem die Architekten Prof. K. Moser, W. Pfister (Zürich) und J. E. Fritschi (Winterthur) im fünfköpfigen Preisgericht sassen, ist am 20. Juli folgender Entscheid gefällt worden:

I. Preis (Ohne Geldentschädigung, dafür Auftrag für Bauprojekt und Vorschlag, Anwartschaft auf die Bauleitung) Entwurf Nr. 7 „Schatzgräber“, Verfasser *H. Vogelsanger* und *A. Maurer*, Architekten in Rüslikon.

Drei II. Preise ex aequo (je  $800 + \frac{350}{3} = 917$  Fr.)

Entwurf Nr. 8 „1 × 1“, Arch. *H. Herter*, Zürich.

Entwurf Nr. 11 „Wie me spinnt, so tuechets“, Arch. *Kündig & Oetiker*, Zürich.

Entwurf Nr. 14 „Räumliches Schauen, sachliches Bauen“, Arch. *Bischoff & Weideli*, Zürich.

Die Ausstellung aller Entwürfe im Feuerwehrgebäude Oerlikon ist geöffnet Werktags nachmittags von 1 bis 7 Uhr, Sonntags von 9 bis 7 Uhr, und dauert bis und mit Sonntag den 4. August.

**Schulhausbauten und öffentliche Anlage auf dem Milchbuck in Zürich.** Der Stadtrat von Zürich eröffnet diesen Wettbewerb unter den in der Stadt Zürich oder einem ihrer Vororte (lt. Gross-Zürcher Bebauungsplan-Wettbewerb, einschl. Thalwil) verbürgerten oder mindestens seit 1. Januar 1916 niedergelassenen Architekten; Mitarbeiter haben den gleichen Bedingungen zu genügen. („Städt. Beamte und Angestellte werden zu diesem Wettbewerb nicht zugelassen.“) Es handelt sich um 36 Klassenzimmer mit üblichem Zubehör, zwei Turnhallen, zwei Abwartwohnungen u. dgl.; ferner eine öffentliche Anlage mit 5000 m<sup>2</sup> Rasen-Spielplatz usw. Einlieferungstermin ist der 31. Oktober 1918.

An Unterlagen werden von der Planverwaltung des Tiefbauamtes gegen Hinterlage von 10 Fr. geliefert: Lageplan mit Querschnitten 1 : 500, Querprofile 1 : 200, Längsprofile der Randstrassen, Photographie des Baugebiets, Einheitsformular für Raum-

Flächenangaben usw. Verlangt werden: Lageplan 1 : 500, Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1 : 200, Einzeichnung der Baugruppe in die Photographie, Berechnungen lt. Formular. Schaubilder und Modelle sind ausgeschlossen, ebenso Varianten. „Sollte es sich herausstellen, dass ein Bewerber mehrere Projekte eingeleistet hat, so darf keines derselben prämiert werden.“ Dem Preisgericht, bestehend aus Bauvorstand Dr. E. Klöti und den Architekten *H. Bernoulli*, Stadtbaumeister *F. Fissler*, Stadtbaumeister *M. Müller* und *R. Rittmeyer* (Ersatzmänner Hochbauinspektor *Korrodi*, bezw. Arch. *M. Risch*) stehen zur Prämierung von höchstens fünf Entwürfen 15 000 Fr. zur Verfügung. Es ist (unverbindlich) beabsichtigt, „die weitere Bearbeitung der Pläne und die Bauleitung dem Verfasser des vom Preisgericht empfohlenen Projektes zu übertragen.“

**Alkoholfreie Gemeindestuben und Gemeindehäuser** (Seite 19). Vom Entwurf Nr. 103, Motto „Eintracht“, Typ. A, fehlte bei Einlieferung die *Rücksendungsadresse*. Die ausschreibende Stelle ersucht uns, auf diesem Wege den ihr *unbekannten Verfasser* aufzufordern, sich zwecks Rücksendung seines Entwurfs zu melden beim „Hauptbureau Olivenbaum der Zürcher Frauenvereine für alkoholfreie Wirtschaften“, Stadelhoferstrasse 10, Zürich.

## Nekrologie.

† **J. J. Egli.** In Wien ist in der Nacht zum 16. Juni Maschinen-Ingenieur Joh. Jak. Egli, Ehrenmitglied der G. e. P. und seit 40 Jahren deren Vertreter für Oesterreich, in seinem 78. Lebensjahr zur Ruhe eingegangen. Geboren am 21. November 1840 in Hittnau (Kt. Zürich) verlebte Egli seine Jugend in der Heimat. Nach Erlangung der Maturität der Zürcher Industrieschule und nach kurzer praktischer Betätigung studierte er von 1858 bis 1860 an der Maschineningenieur-Abteilung der E. T. H., um sich nach Abschluss seiner Studien zunächst der Textilindustrie zuzuwenden. Ueber seine praktische Tätigkeit und seine Charakteristik erfahren wir von befreundeter Seite das Folgende:

1860/61 war der junge Egli als Betriebsingenieur der Spinnereien von Bühler Söhne in Winterthur und Kollbrunn tätig, dann von 1861 bis 1866 als Ingenieur im Ingenieur-Bureau Sulzberger in Winterthur und von 1866 bis 1869 in Werkstätten und Bureaux englischer Textilmaschinen-Fabriken. Im Jahre 1869 siedelte Egli nach Wien über, war dort zuerst kurze Zeit im Ingenieur-Bureau Schoch tätig, um dann ein eigenes Bureau zu eröffnen, das sich zuerst ausschliesslich mit der Vertretung englischer Firmen der Textilindustrie und dem Verkauf von Zubehördeteilen zu Textilmaschinen und deren Betrieb beschäftigte. Dann übernahm Egli auch die Vertretung der Basler Maschinenfabrik Socin & Wick für Wasserkraft-Motoren und trat bei Gelegenheit der Wiener Weltausstellung 1873 in Verbindung mit der Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur, deren Generalvertretung für Oesterreich-Ungarn für Dampfmaschinen, Kessel, Pumpen, Heizungen und Maschinen für Bleicherei und Appretur er in der Folge übernahm. Später, als Socin & Wick den Bau von Turbinen aufgaben, wurde Egli Vertreter der Firma Joh. Jak. Rieter & Cie. in Winterthur für deren Turbinen bis 1910. Auch war er Vertreter (von 1888 bis 1912) der Maschinenfabrik an der Sihl (A. Schmid) sowie der Maschinenfabrik Friedr. Wannick in Brünn, späterhin der I. Brünnner Maschinenfabrik. Mehr und mehr betätigte er sich auch als beratender Ingenieur für eine Anzahl österreichischer Firmen der Textilindustrie. In den letzten Jahren beeinträchtigten Krankheiten und die Beschwerden des Alters seine Tätigkeit wesentlich, und als noch ein langwieriges und qualvolles Leiden hinzukam, musste ihm der Tod als Erlöser willkommen erscheinen.

Egli fasste seinen Beruf immer sehr ernst auf; die von ihm behandelten Geschäfte erledigte er mit einer peinlichen Genauigkeit, sodass Firmen, die ihm einmal ihr Vertrauen geschenkt, es ihm nicht mehr entzogen. Daneben war er ein lieber Mensch und guter Kamerad, stets zu Rat und Hilfe bereit, und Alle, die ihm näher traten, bewahrten ihm ihre Freundschaft und werden mit Trauer die Nachricht von seinem Tode vernehmen. Trotzdem er den grössten Teil seines Lebens und fast die ganze Zeit seines Schaffens im Ausland zubrachte, blieb er seinem Vaterlande stets mit Liebe zugetan und mancher junge Schweizer hat in Wien bei ihm eine wertvolle Stütze gefunden. So wird neben seinen zahlreichen Geschäftsfreunden auch die G. e. P. ihrem verdienten österreichischen Vertreter Egli stets ein dankbares Andenken bewahren!

1) Vergl. Band LXV, Seite 66 (6. Februar 1915) und Band LXIX, Seite 8 (6. Januar 1917).