

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 73/74 (1919)  
**Heft:** 10

**Nachruf:** Bois, Henri du

#### **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:** 20.01.2026

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

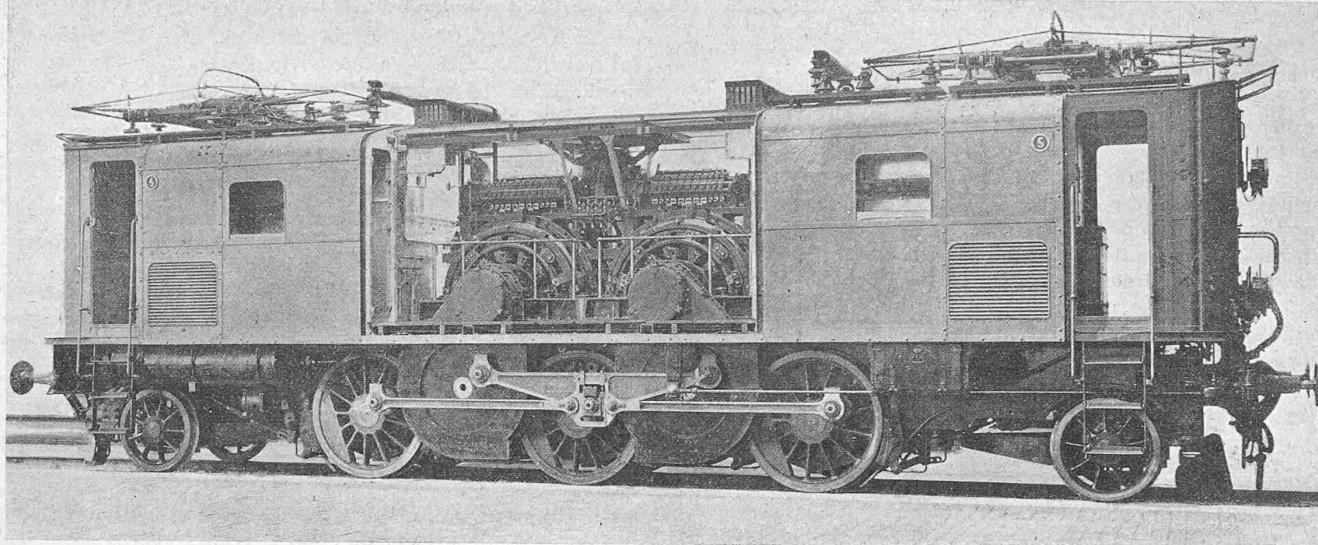


Abb. 2. Elektrische Probe-Schnellzuglokomotive 1-C-1 von 1650 PS Normalleistung für die Gotthardlinie der S. B. B.  
Gebaut von der Maschinenfabrik Oerlikon und der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

zwei Drehstromlokomotiven für die Strecke Brig-Sitten im Betrage von 1310000 Fr. mit Brown, Boveri & Cie. in Baden und der Lokomotivfabrik Winterthur, ferner von 260 Güterwagen mit der Industriegesellschaft Neuhausen und von 240 Güterwagen mit der Wagonfabrik Schlieren.

Die Projekte für die Erweiterung des Bahnhofes Lenzburg mit einem Kostenvoranschlag von 1390000 Fr. und den Umbau der Reussbrücke in der Fluhmühle bei Luzern mit einem solchen von 790000 Fr. wurden ebenfalls gutgeheissen.

Die Stiftung zur Förderung schweiz. Volkswirtschaft ist Samstag den 1. März durch die konstituierende Sitzung des Stiftungsrates im Land- und Forstwirtschaftlichen Institut der E. T. H. ins Leben getreten. Der Vorstand ist nun bestellt wie folgt:

Präsident: Prof. Dr. E. Bosshard, Rektor der E. T. H.; Vize-Präsident: Georg Boner, Delegierter des Verwaltungsrates von Brown, Boveri & Cie. in Baden; Quästor: Dr. Hans Grossmann, Chemiker, Zürich; Aktuar: Prof. A. Rohn, an der E. T. H.; ferner F. Mousson, Direktor i. Fa. Escher Wyss & Cie., Zürich (Delegierter der G. e. P.) und H. Wagner, Direktor der Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft, Bern und Zürich.

Das bis zum Eröffnungstag des 1. März 1919 durch das Initiativ-Komitee der G. e. P. gesammelte Kapital hat den Betrag von Fr. 476 190,25 erreicht, wovon rund 30000 Fr. den lt. Statuten (siehe Seite 1 lfd. Bandes) sofort verwendbaren Betriebsfonds der Stiftung bilden. Wir werden unsere Leser auch künftig hierüber auf dem Laufenden halten.

lich mit je etwa 20 starken Stiften an die Balken genagelt wurden mit den innern, senkrecht stehenden Balken verbunden, bis weit hinein, ähnlich einem überhängendem Kranen, um die Außenlast zu tragen, was weitaus stark genug war, denn astfreie Bretter sind auf Zug doch viel stärker, als aufrecht Holz auf Druck, auch wenn Letztere gegen seitliches Ausweichen überall, d. h. von 2 zu 2 Meter im Kreuz verbunden sind.

So war nach Vollendung des Ganzen trotz der ungeheuren Cement-, Sand- und Drahtgeflechtlast, der aussen angefüllte Erdhaufen schon nach einer Woche durch „Setzen“ über 30—50 Centimeter vom untern Rand des Kunstfelsens, wo er überhängend war, weggewichen, sodass der untere Steinrand vom Cementbelag und Drahtgeflecht gehoben, frei in der Luft hing, sodass man unten durch kriechen konnte und mit Erde und Steinen verstopfen und ausfüllen musste. Ich liess zum Beweise, dass ein besonders weit ausladender oben angehängter Balken, der viel zu tragen hatte, sich nicht setze, über einer 4 Meter in den Boden gerammten Stange, über dem Stangenkopf und dem hängenden Balken 1 Centimeter freien Spielraum, ohne dass der Centimeter jemals verkleinert wurde, da dazu alles sich hätte setzen müssen. Ich sagte aber immer: Für Dauerhaftigkeit muss alles Holzwerk, besonders die Zugbretter

Elektrizitätswerke in Japan. Im Jahre 1916 zählte man in Japan (ausschl. Formosa, Korea, Sachalin und Kwantung) 2617 Elektrizitätswerke mit 703 175 kW Leistung. Nach „The Electrician“, dem diese Angaben entstammen, sind davon 472 nur Lichtstrom liefernde Werke, 26 Werke nur für Bahnstrom, 48 Werke für Licht- und Bahnstrom, 1946 Einzelanlagen und 125 staatliche Werke. In Bezug auf die Antriebsart sind 1195 Wasserkraftanlagen, 854 Dampfkraft- und 568 Gasmotoren-Anlagen. Die elektrischen Bahnen weisen eine einfache Gleisellänge von 2190 km auf.

### Nekrologie.

† H. du Bois. In Utrecht ist am 21. Oktober letzten Jahres Professor Henri du Bois im Alter von 55 Jahren gestorben. Du Bois stammte aus Velp (Gelderland). Wie wir einem Nachruf in der „E. T. Z.“ vom 13. Februar entnehmen, studierte er zunächst an der Technischen Hochschule in Delft, dann in Glasgow bei William Thomson (Lord Kelvin) und zuletzt in Strassburg unter Kundt's Leitung. Von 1896 bis 1902 amtete er als außerordentlicher Professor an der Universität Berlin, dann zwei Jahre lang an jener in Utrecht, um sodann in Berlin ein Privatlaboratorium zu gründen, in dem er sich hauptsächlich mit Arbeiten auf dem Gebiete des Magnetismus und der Magnet-Optik befasste. Zu Anfang 1918 zog du Bois wieder nach Utrecht, wo der holländische Staat für ihn den Bau eines gleichen Laboratoriums begonnen hatte, dessen Vollendung er jedoch nicht mehr erlebte.

tüchtig mit Carbolineum angestrichen werden, gegen den Holzwurm, der dort sehr stark auftritt, besonders wo kein starker, trockener Luftzug herrscht, wie unter Dachziegeln.

Ich habe zwar überall, wo es anging, Luftzuglöcher angebracht, aber in alle Winkel bei jedem Temperaturwechsel wird der frische Luftzug wohl nicht gegangen sein und hat dem Wurm und der Feuchtigkeitsfäulnis Vorschub geleistet, was bei Anstrich nicht wäre. Nun habe ich vernommen, dass am Grossen vieles verfallen sei, seit einem Jahr. Das Carbolineum kannte man in Rom damals noch nicht, überhaupt ist Rom in Bausachen, was Holz betrifft, noch stark rückständig (aber nicht in Stein, potz tausehd!); sägt man doch dort noch Bretter aus den Baumstämmen mit einer Waldsäge, indem ein Mann oben auf dem hochgestellten Stämme steht, der Andere unten die Säge mit dem Sägmehl gegen sich zieht, der andere wieder nach oben, der's schwieriger hat. Wahrhaft antike Arbeit — weisse Sklaven!

Also: Das Fass Carbolineum hätte den ganzen Berg erhalten, der jetzt nicht mehr zu reparieren ist um tausende von Franken, es sei denn, man benützt die veränderte zusammengesunkene Form, wie es jetzt ist.“

*Urs Eggenschwyler,  
Bildhauer.*