

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 8

Wettbewerbe

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: 04.02.2026

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

der Kuppel, das Posieren mit dem kühnen Baugruppe im Geist und Sinn der Gotik im Gegensatz zum Baucharakter des ganzen Polytechnikumbau, dessen lebensfrohe, sonnigheitere, sonntägliche Formen die Erinnerung an die harte Arbeit des Tragens und Stützens einzelner Bauglieder nicht duldet. Wohl gibt es Bauten aus älterer Zeit, wo der Konflikt der zwei Bauprinzipien an einem Bau unserm Auge geradezu angenehm ist; hier aber ist es zu einer Dissonanz geworden, die wir nicht begreifen.¹⁾ Man versehe die Betonkuppel mit einer Schalung auf leicht anzubringenden Holzrippen in den Meridianebenen und decke sie mit grauem Schiefer ein. Dabei kann der Gedanke der Tragrippen in der Eindeckung in weich angedeuteter Form erhalten bleiben; die Gefahr der allzu ballonartigen Gestalt wird damit vermieden."

Da die Frage dieser Kuppel und ihrer Verbesserung unbestreitbar eine öffentliche Angelegenheit ist, sehen wir weiteren sachlichen Anregungen aus Fachkreisen gern entgegen; soweit sie Neues zu Tage fördern, werden wir wieder darüber berichten.

† J. Dumur.

Auf seinem Ruhesitz Carillet bei Pully-Lausanne ist am 2. August in seinem 81. Lebensjahr das Ehrenmitglied des S. I. A. Ingenieur Jules Dumur, a. Waffenchef des Genie, a. Direktor des Eidg. Topographischen Bureau und a. Direktor der Jura-Simplon-Bahn, sanft und schmerzlos entschlafen.

Nach Erlangung des Diploms an der Bauingenieur-Schule der Universität Lausanne trat Dumur in das Bureau der eidgen. Genie-Inspektion und wurde hier 1866 mit der Leitung von Befestigungs-Arbeiten und dem Vorsitz der Kommission betraut, die den Auftrag hatte, ein Netz von Befestigungs-Anlagen für die Schweiz zu entwerfen. Bei der Grenzbefestigung 1870/71 führte er das Kommando über die aufgebotenen Genietruppen. Die folgenden Jahre waren den Studien für den Bau der Linien des Jura-Bernois gewidmet. Schon 1875 zum Waffenchef des Genies ernannt, wurde ihm 1879 die Leitung des Eidg. Topographischen Bureau sowie der Schweiz. Geodätischen Kommission übertragen; die geodätischen Basismessungen in Aarberg 1880 sowie jene in Weinfelden und Bellinzona 1881 erfolgten unter seiner Führung.

Als die serbische Regierung sich entschloss, den Ausbau eines Eisenbahnnetzes für das ganze Königreich zu studieren und zur Ausführung zu bringen, übernahm Dumur im Jahre 1882 als Baudirektor der Generalunternehmung Vitali & Cie. die Leitung dieser Arbeiten, denen er sich bis 1885 widmete.

In die Heimat zurückgekehrt, beschäftigte er sich mit verschiedenen Eisenbahnprojekten und verfasste Gutachten über die Anlage der Simplonbahn, der Linie Visp-Zermatt u. a. Von 1888 bis 1889 stand er der Direktion der Berner Oberland-Bahnen vor und trat 1889 in die Direktion der Jura-Bern-Luzern-Linie und 1890 in jene der Jura-Simplon-Bahn ein. In dieser fiel ihm als Hauptaufgabe das Studium des Simplonprojektes, bzw. des Simplon-Basis-Tunnels zu, dessen Tracé nach seinen Vorschlägen festgelegt wurde. Am 8. Februar 1903 erteilte ihm, unter wärmster Verdankung für die geleisteten Dienste, seine Direktion die erbetene Entlassung, nachdem er ihr von der Fusion der J. B. L.-Bahn mit S. O. S. an als Nachfolger von Ingenieur Lommel angehört hatte. Bei der Einleitung der Bauarbeiten am grossen Simplon-Tunnel hat Dumur mit Oberst Ed. Locher bei der Festlegung des Bauprogrammes mitgearbeitet, sodass auch ihm an dem Gelingen des grossen Werkes ein erheblicher Anteil zukommt. Seither hat er sich vielfach mit Begutachtung von in sein Gebiet fallenden Fragen beschäftigt; seine geschätzten, auf reiche Erfahrung gegründeten Ratschläge sind immer dankbar entgegengenommen worden.

Miscellanea.

Eisenbahnwagen aus Eisenbeton. Ueber einen Eisenbahnwagen aus Eisenbeton, die von der Concrete Car Co. in Chicago hergestellt werden, berichtet die Zeitschrift „Beton und Eisen“ in Heft IV/V dieses Jahrgangs. Der auf den Linien der Illinois Central-Railway in Betrieb stehende Wagen ist 12,66 m lang, 3,12 m breit und hat 1,45 m hohe Wände. Sein Eigengewicht ist 24,3 t, doch glaubt die Gesellschaft, es bei späteren Ausführungen bis auf 21 t herabsetzen zu können. Die Berechnung des Wagens geschah auf

Grund einer zulässigen Beanspruchung von 1125 kg/cm² für das Eisen und 70 kg/cm² im Beton, unter Berücksichtigung von 25% Stosszuschlag. Zur Verwendung kam ein Leichtbeton mit gebrannten porösen Tonstücken, der von innen mittels einer „Zementkanone“ gegen die aussen angebrachten Verschalungen „angeschossen“ wurde. Der Wagen ist seit sechs Monaten in Dienst und soll sich gut bewährt haben.

Simplon-Tunnel II. Monats-Ausweis Juli 1920.

	Tunnellänge 19 825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung m	86	—	86
	Stand am 31. Juli m	9231	8781	18012
Vollausbruch:	Monatsleistung m	93	—	93
	Stand am 31. Juli m	9188	8781	17969
Widerlager:	Monatsleistung m	100	—	100
	Stand am 31. Juli m	9077	8781	17858
Gewölbe:	Monatsleistung m	96	—	96
	Stand am 31. Juli m	9047	8781	17828
Tunnel vollendet am 31. Juli m	9047	8781	17828	
In % der Tunnellänge %	45,6	44,3	89,9	

Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:

Im Tunnel	228	—	228
Im Freien	—	176	176
Im Ganzen	228	176	404

Während des Monats Juli wurde, mit durchschnittlich 18 Bohrhämmern im Betrieb, an 27 Tagen gearbeitet.

Die Entwicklung des Automobilverkehrs in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist aus einer Zusammenstellung ersichtlich, die die „Z. d. V. D. I.“ vom 1. Mai „Automotive Industries“ entnimmt. Von rund 1,0 Mill. im Jahre 1912 ist die Zahl der Personen- und Lastautomobile auf 2,4 Mill. im Jahre 1915, 4,9 Mill. im Jahre 1917 und 7,5 Mill. im Jahre 1919 angewachsen. Im Mittel entfällt hiernach zurzeit ein Kraftwagen auf 14,2 Einwohner. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl steht der Staat Iowa mit einem Wagen auf 6,1 Einwohner an der Spitze.

Internationales Kälte-Institut in Paris. Am internationalen Kälte-Kongress, der am 21. Juni in Paris tagte und an dem 42 Staaten vertreten waren, wurde die Gründung eines internationalen Kälte-Instituts mit Sitz in Paris beschlossen. Zweck dieses „Institut international du Froid“ ist die Förderung der Kältetechnik und ihrer für die Weltwirtschaft so wichtigen Anwendungen. Als Präsident des Exekutivkomitee wurde Ingenieur André Lebon, als Direktor des Instituts Ingenieur Emile Gouault bestimmt.

Konkurrenzen.

Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee (Band LXI, Seiten 38, 120, 313 und 324; Band LXIV, Seite 163; Band LXXV, Seite 246; Band LXXVI, Seite 22). Das Preisgericht für diesen internationalen Wettbewerb hat seine Arbeiten am 13. August beendet und folgenden Entscheid getroffen:

- I. Preis (50 000 Fr. bzw. 120 000 Mark), Entwurf „Freier Rhein“; Verfasser Buss A.-G. in Basel, in Verbindung mit Grün & Bilfinger A.-G. in Mannheim.
- II. Preis (35 000 Fr. bzw. 84 000 M.), Entwurf „Flotte Fahrt“; Verfasser Grün & Bilfinger A.-G. in Mannheim, in Verbindung mit Buss A.-G. in Basel.
- III. Preis (25 000 Fr. bzw. 60 000 Mark), Entwurf „Viribus unitis“; Verfasser A.-G. der Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie. in Zürich; Ingenieurbureau Kürsteiner in Zürich; Locher & Cie. in Zürich; Dr.-Ing. H. Bertschinger in Zürich; Löhle & Kern A.-G. für Eisenbau in Zürich; Gesellschaft der L. v. Rollsch. Eisenwerke, Giesserei Bern; A.-G. der Maschinenfabrik von Theodor Bell & Cie. in Kriens und Maschinenfabrik Oerlikon in Oerlikon.

Ausserdem hat das Preisgericht den Schiffahrtsverbänden vorgeschlagen, das Projekt mit dem Kennwort „Vom Fels zum Meer“ anzukaufen.

Sämtliche Entwürfe sind vorerst in Basel, in der Halle IV des Gebäudes der Schweizerischen Mustermesse (Eingang Isteinerstrasse) öffentlich ausgestellt, und zwar von Samstag den 21. August bis und mit Sonntag den 5. September, je von 9 bis 12 Uhr und 13 bis 18 Uhr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

¹⁾ Vergl. z. B. Abb. 4 in „S. B. Z.“ vom 19. Juni 1920.