

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 77/78 (1921)  
**Heft:** 24

## 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:** 07.01.2026

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

Unterbauarbeiten in die Wege geleitet werden. Bezüglich des neuen Rangierbahnhofes auf dem Muttenzerfeld bei *Basel* konnten die Unterhandlungen mit den Elsass-Lothringischen Bahnen noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Im neuen Zentralbahnhof *Thun* zwischen Thun und Scherzigen war Ende 1920 das neue Aufnahmegebäude z. T. bis zum Dachstuhl vorgeschritten; im Hauptbahnhof *Solothurn* ging der Anbau am Aufnahmegebäude seiner Vollendung entgegen. Die Arbeiten für die Erweiterung des Personenbahnhofes *Biel* wurden in normaler Weise weitergeführt; gegen Ende des Berichtjahres konnte mit dem Eindecken des neuen Aufnahmegebäudes begonnen werden. Das neue Aufnahmegebäude in *Brugg* ist vollendet. In *Schlieren* sind die Erweiterungsarbeiten des Bahnhofes zum grossen Teil zu Ende geführt. Für den Umbau des Bahnhofes *Bellinzona* ist der Vallonetunnel abgebrochen und das Planum für den neuen Güterbahnhof vollendet. Die Erweiterung der Geleiseanlagen in *Göschenen*, *Airolo* und *Chiasso* wurden merklich gefördert.

#### Ausbau auf zweite Spur.

Das zweite Geleise *Siviriez-Romont* wurde am 15. Oktober dem Betriebe übergeben. Die Arbeiten für die Erweiterung der Station Romont nahmen ihren Fortgang. Auf der im Bau befindlichen Doppelspurstrecke *Eclépens-Ependes* sind die Arbeiten in normaler Weise gefördert worden; das Teilstück *Eclépens-Chavornay* ist nahezu vollendet. Die im Jahre 1919 zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit auf dem Platze Basel vergebenen Unterbauarbeiten für das zweite Geleise der *Basler Verbindungsbahn* gehen der Vollendung entgegen. Für die Strecke *Lengnau-Mett* wurde das noch fehlende Oberbaumaterial geliefert, und es konnte der doppelspurige Betrieb am 1. Mai aufgenommen werden. Die Arbeiten für die zweite Aarebrücke bei *Uttigen* der Strecke *Kiesen-Uttigen* sind nun in Angriff genommen worden. Das Plangenehmigungsverfahren für das zweite Geleise *Thalwil-Richterswil* ist immer noch nicht vollständig zum Abschluss gelangt. Die Erweiterungsbauten in *Thalwil* wurden weitergeführt und auf der Station *Oberrieden* die Unterbauarbeiten in Angriff genommen. Das zweite Geleise *Rheineck-St. Margrethen* ist am 1. Dezember dem Betrieb übergeben worden. Das Plangenehmigungsverfahren für die Teilstrecke *Giubiasco-Al Sasso* des zweiten Geleises *Giubiasco-Lugano* gelangte zum Abschluss. Die Unterbauarbeiten dieser Strecke, sowie der Umbau in Stein der bestehenden Brücken und die Erweiterung der Tunnel befanden sich Ende 1910 in Ausführung.

#### Verstärkung von Brücken.

Die Verstärkung eiserner Brücken, bezw. der Umbau in steinerne Brücken und in Brücken mit einbetonierten Trägern oder Schienen auf der Strecke *Erstfeld-Bellinzona*, die wegen des grossen Gewichtes der elektrischen Lokomotiven notwendig geworden ist, geht der Vollendung entgegen. Es ist einzig noch die obere *Tessinbrücke* (rechtes Geleise) bei *Giornico*, die in Stein erstellt wird, im Bau. Im ganzen sind im Berichtjahre 31 eiserne Ueberbauten verstärkt, 10 eiserne Brücken in steinerne, 85 Brücken und Durchlässe in solche aus einbetonierten Trägern bezw. Schienen und 10 Durchlässe mit eisernem Ueberbau in Zementröhrendurchlässe umgebaut worden. Mit der Verstärkung der eisernen Brücken auf der Strecke *Erstfeld-Luzern* wurde begonnen. (Forts. folgt.)

#### Miscellanea.

Die Technische Hochschule in Karlsruhe hat in diesen Tagen ein eigenartiges Fest gefeiert. In Verbindung mit der Rektoratsübergabe ist der *Neubau der Ingenieurabteilung* eingeweiht worden. Zu diesem feierlichen Anlasse waren nicht nur die Vertreter aller deutschen Technischen Hochschulen und der badischen Universitäten, sondern auch Delegierte ausländischer Hochschulen erschienen, so von Wien, Prag, aus Holland, Schweden und der Schweiz. Eine grosse Zahl bedeutender Vertreter der Ingenieurwissenschaften, der Baupraxis und der Industrie haben sich bei diesem Anlass dort zusammengefunden.

Bekanntlich besass Karlsruhe die erste Ingenieurschule. Eine grosse Zahl von Schweizern studierte dort, besonders vor der Eröffnung des eidg. Polytechnikums.

Es darf dem badischen Staate und dem badischen Volke zur hohen Ehre angerechnet werden, dass sie in dieser schweren Zeit unmittelbar nach dem Ende des Krieges den Mut und die Mittel

fanden, einen solchen Neubau zu schaffen; Private und industrielle Unternehmungen haben durch Beiträge an die Ausstattung der Laboratorien das ihrige beigetragen. In dem neuen Gebäude stehen jedem Lehrstuhl neben geräumigen Hör- und Zeichnungssälen Laboratorien zur Verfügung. Neu eingerichtet werden zwei Festigkeitsversuchslaboratorien. Schon beinahe betriebsfertig wurde uns das von Prof. *Rehbock* eingerichtete *Flussbaulaboratorium* gezeigt. Das alte Flussbaulaboratorium ist im Jahre 1901 begründet worden; einzig die Hochschule in Dresden war damals schon im Besitze eines solchen. Das Laboratorium, wie es jetzt dasteht, soll das grösste und das am besten eingerichtete von allen bestehenden sein. Es wurde ihm unter den Erklärungen von Prof. *Rehbock* ganz besonderes Interesse entgegengebracht. Ferner ist der Ingenieurschule, speziell dem Lehrstuhl für Eisenbahnbau, das badische *Verkehrsmuseum* angegliedert worden, das in dem benachbarten früheren Zeughaus untergebracht ist. Beim Uebergang der badischen Staatsbahnen an die Reichseisenbahnen hat nämlich die frühere badische Generaldirektion ihre wertvolle verkehrstechnische Sammlung der Technischen Hochschule übergeben.

Die Hochschulfeierlichkeiten haben im alten würdigen Rahmen unter grosser Beteiligung der auswärtigen Gratulanten stattgefunden. Ernste Ermahnungen an die deutsche akademische Jugend zu intensiver, zielbewusster Arbeit bildeten den Grundton vieler Reden. Besonders begrüsst wurde der in geistiger Frische anwesende Altmeister deutscher Ingenieurwissenschaft Prof. *Friedrich Engesser*.

Die Hochschule hat bei dieser Gelegenheit eine Reihe von Ehrendoktoren ernannt, so unsern Landsmann Prof. *F. Schüle* aus Zürich für seine Verdienste auf dem Gebiete des Versuchswesens. Herrn Prof. *A. Rohn*, dem offiziellen Vertreter der Techn. Hochschule von Zürich, wurde die neue akademische Würde eines „Ehrenbürgers“ der Hochschule Karlsruhe verliehen.

Beim Bankett gedachte der badische Staatsratspräsident *Dr. Hummel* unter andern auch der gemeinsamen Aufgaben Badens und der Schweiz. Er führte ungefähr aus, dass der Rhein, der einerseits die beiden Länder als feste Grenze trennt, andererseits das Bindeglied zu gemeinsamer technischer und wirtschaftlicher Arbeit im Ausbau der Wasserkräfte und des Schifffahrtsweges bilde.

Es sei auch an dieser Stelle gestattet, der Ingenieur-Abteilung in ihrem neuen Heim und der Technischen Hochschule von Karlsruhe weiteres Blühen und Gedeihen zu wünschen! *W. Luder.*

**Energiebeschaffung für die Baltimore and Ohio Railroad.** Bekanntlich ist der im Jahre 1895 in Betrieb genommene elektrische Vorspanndienst der „Baltimore & Ohio Rd.“ auf einer geeigneten 5,92 km langen Tunnelstrecke, bezw. Freiluftstrecke, im Innern von Baltimore als älteste Anwendung der elektrischen Zugförderung auf schweren Zugdienst ein Markstein in der Geschichte der elektrischen Zugförderung geworden. Die „Schweizer Bauzeitung“ hat seinerzeit dieses Ereignis durch prompte Berichterstattung und eingehende Darstellung gebührend gewürdigt (vergl. Seite 173 von Band XXVI, 1895) und auch die seither bekannt gewordenen wesentlichen weiteren Angaben über diese bemerkenswerte Anlage gebracht (vergl. Seite 96 von Band LV, 1910, sowie Seite 344 von Band LVI, 1910). Nun erlaubt uns eine, vom Bahnelektriker *J. H. Davis* in „General Electric Review“ kürzlich veröffentlichte Mitteilung die Bekanntgabe der Aenderungen, die die Energiebeschaffung dieser Bahn im Laufe der Jahre erfuhr. Bekanntlich diente ursprünglich als Fahrleitung eine über dem Lichtraumprofil installierte schwere eiserne Oberleitung, die samt der Schienenrückleitung an die Sammelschienen eines eigens errichteten Dampfkraftwerkes, das zwei Dampfdynamos zur Abgabe von je 500 kW Gleichstrom von 700 V Spannung aufwies, angeschlossen war. Im Jahre 1908 wurde die eiserne Oberleitung durch die sog. dritte Schiene ersetzt, die ihrerseits 1918 grösstenteils wieder neu erstellt werden musste, da sie durch die Einwirkung der Feuergase der Lokomotiven der geschleppten Dampfzüge der Zerstörung anheimgefallen war. Das Dampfkraftwerk wurde zunächst durch ein Akkumulatoren-Unterwerk ergänzt, um durch Verbesserung der Leistungsabgabe der Dampfdynamos die Wirtschaftlichkeit zu heben. Der steigende Verkehr zwang bald zur Vermehrung der eigentlichen Energiebeschaffung, die durch Einbau von Drehstrom-Gleichstrom-Umformern im Unterwerk erfolgte. Die Verstärkung dieser Umformeranlage führte dann zur Aufgabe des Dampfkraftwerkes und schliesslich, 1914, auch zur Entfernung der Akkumulatoren-Batterie. Zur Zeit wird der elektrische Betrieb, der bergwärts auf etwa 2000 t/h gestiegen ist,

während er talwärts, wo die elektrischen Lokomotiven leer zurückgehen, nur etwa 150 t/h beträgt, mit Umformern von 5000 kW Gesamtleistung gedeckt. W. K.

**50jähriges Jubiläum der landwirtschaftlichen Abteilung an der Eidg. Technischen Hochschule.** Am 17. Dezember 1921 wird die landwirtschaftliche Abteilung der Eidgenössischen Technischen Hochschule ihr 50jähriges Bestehen festlich begehen. Die Feier besteht aus einem offiziellen Akte, der vormittags 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr im Hauptgebäude der E.T.H. in Zürich stattfinden wird. Daran schliesst sich ein Bankett und abends ein Kommers, an welchem gleichzeitig das 50jährige Bestehen des Akademisch-landwirtschaftlichen Vereins an der E.T.H. gefeiert werden soll. Die ehemaligen Studierenden der landwirtschaftlichen Abteilung sind zur Teilnahme an der Feier herzlich eingeladen. Diejenigen, die nicht durch Zirkular eingeladen wurden, sind gebeten, sich an Herrn Prof. Dr. M. Düggele, Universitätstrasse 2, Zürich 6, zu wenden.

**Die Bauvollendung des Simplon-Tunnels II** und damit des ganzen Werkes, zu dem am Barbaratag 1898 der Grundstein gelegt worden war, ist dieser Tage, ebenfalls am 4. Dezember, durch eine in engem Kreise abgehaltene, eindrucksvolle Schlusssteinlegung formell vollzogen worden. Bei diesem Anlass ernannte die E.T.H. den Leiter der Bauabteilung für den Simplon-Tunnel II, Ingenieur *Ferdinand Rothpletz*, der schon den Bau des ersten Tunnels mitgemacht hatte, in Anerkennung seiner Leistungen auf dem Gebiete des Tunnelbaues zum Doktor der Techn. Wissenschaften ehrenhalber. Ueber die Feier und ihre Bedeutung werden wir noch näher berichten.

**Zentralamt für internationalen Eisenbahntransport.** Als Nachfolger des verstorbenen alt Bundesrat Forrer wählte der Bundesrat zum Direktor des Zentralamtes für internationalen Eisenbahntransport Ingenieur *H. Dinkelmann*, Präsident der Generaldirektion der S.B.B. Die Stelle von Dinkelmann als Mitglied der Generaldirektion wird nicht wieder besetzt, sodass diese nunmehr aus bloß drei Mitgliedern (Niquille, Sand und Zingg) bestehen wird.

**Sanetschwerk der Stadt Bern.** In der Gemeindeabstimmung vom 4. Dezember in der Stadt Bern wurde die Vorlage des Gemeinderates betreffend Erstellung des Sanetschwerkes mit 8927 gegen 7136 Stimmen abgelehnt.

## Nekrologie.

† **Simon Crausaz.** Le 30 juin 1921, la Société Technique fribourgeoise avait la douleur de perdre en la personne de Simon Crausaz, ingénieur, son plus ancien membre et la Société Suisse des Ingénieurs et des Architectes un de ses membres émérites.

Simon Crausaz était né en 1844. Il avait fait une partie de ses études à l'Université de Munich et les acheva à la Sorbonne à Paris. En 1866, il obtint le brevet fribourgeois de géomètre et en 1870 celui de géomètre du „Concordat Suisse“ qui avait été établi par convention entre certains cantons et qui a subsisté jusqu'à la création du diplôme fédéral. Simon Crausaz fut le premier Suisse romand qui se présenta pour l'obtention de ce diplôme. En 1872, le jeune géomètre fut appelé aux fonctions de secrétaire de la Commission chargée de fixer le périmètre des territoires intéressés à la correction des eaux du Jura. Ingénieur-adjoint de 1875 à 1879, il en fut promu l'ingénieur en chef en 1876 et, en même temps, devint membre du Conseil administratif de la correction intérieure des eaux du Jura dont il n'a pas cessé de faire partie. En 1878, le Grand Conseil fribourgeois l'appela aux fonctions de Commissaire général, poste qu'il dut abandonner en 1882 pour des raisons politiques.

Après la mort de Raymond Montenach en 1883, Crausaz fut nommé Directeur des Eaux et Forêts de la Ville de Fribourg, poste qu'il occupa jusqu'à la liquidation de la Société, soit jusqu'en 1888. Ensuite il ouvrit un bureau d'ingénieur et de géomètre qui ne tarda pas à acquérir une grande importance. Qu'il me suffise de dire ici que durant cette laborieuse carrière, il fit les études de 203 projets de distribution d'eau et de canalisation, de 25 entreprises de cadastration, triangulation, etc. Ce fut Crausaz qui opéra le premier remaniement parcellaire de grande envergure dans la Suisse romande: celui de Ménières qui dura de 1906 à 1912. Ce fut lui également qui introduisit dans le canton de Fribourg le système polygonométrique qui fut appliqué la première fois dans la cadastration des Communes d'Oberschrott et d'Essert.

Un travail aussi fécond, allié à une compétence indiscutable et indiscutée, ne pouvait manquer d'attirer l'attention des pouvoirs publics. Aussi fut-il nommé, en 1882, membre de la commission d'examens des géomètres du Concordat; puis, à la suppression de celui-ci, membre de la Commission fédérale des examens pour l'obtention du diplôme de géomètre. Il conserva ces fonctions jusqu'en 1915. Il fut également membre de la Commission fédérale d'estimation du III<sup>e</sup> arrondissement (Jura) depuis 1895. En 1904, il devint président de cette Commission dont il fit partie pendant vingt ans.

En outre, nous le trouvons dans plusieurs conseils d'administration d'établissements financiers, dans le Conseil de la Société des Tramways de Fribourg qu'il présidait depuis dix ans, et dans la Commission administrative de l'Usine à Gaz.

En outre, nous le trouvons dans plusieurs conseils d'administration d'établissements financiers, dans le Conseil de la Société des Tramways de Fribourg qu'il présidait depuis dix ans, et dans la Commission administrative de l'Usine à Gaz. Ce travail sûr, le citoyen courtois et éclairé que nous pleurons. Devant cette tombe fraîchement couverte, chacun s'incline. L'œuvre de Simon Crausaz passera à la postérité et son nom restera gravé dans nos cœurs.

† **C. Bohn.** Carlos Bohn, administrateur-directeur de la Société Alsacienne de Constructions mécaniques à Belfort, vient de mourir subitement, le 30 novembre, des suites d'une congestion. Fils de l'un des anciens administrateurs des Etablissements André Koechlin & Cie., Carlos Bohn était né à Dornach (Ht. Rhin) le 20 janvier 1859. Il fit ses études à l'Ecole Professionnelle de Mulhouse, puis à l'Ecole Polytechnique Fédérale à Zurich, d'où il sortit en 1880 muni du diplôme d'ingénieur-mécanicien. Entré en 1882 à la Société Alsacienne de Constructions mécaniques de Mulhouse, il effectua comme volontaire plusieurs montages de machines en Russie et en Algérie. C'est en 1886 qu'il arriva à Belfort, où il fut d'abord chargé du service des machines à vapeur. Directeur des ateliers, il devint en 1913 directeur général, puis administrateur-directeur en 1916. Sous son énergique impulsion, les établissements de Belfort ont pris une extension considérable.

† **Hans Pulfer.** Nach längerer Krankheit starb zu Zürich am 26. November, im Alter von erst 48 Jahren, Prof. Hans Rud. Pulfer, seit 1917 Professor der Forstwirtschaft an der Eidg. Technischen Hochschule. Pulfer stammte aus Rümlingen im Kanton Bern, wo er am 29. Mai 1873 geboren wurde. Versehen mit dem Maturitätszeugnis des Berner Gymnasiums bezog er im Herbst 1893 die forstwirtschaftliche Abteilung an der E.T.H., an der er im April 1896 das Diplom als Forstwirt erwarb. Darauf wurde er Assistent an der forstlichen Versuchstation und weiter Adjunkt an der Forstdirektion des Kantons Bern. Seit 1902 bekleidete er die Stelle als Kreisförster und als Forstmeister zuletzt in Lauffen im Jura. Im Jahre 1917 wurde er sodann als Professor an die E.T.H. berufen, wo er seither über Forsteinrichtung, Forstbenutzung und Technologie, sowie Waldwertrechnung lehrte.

† **Walter Wilhelm,** Wasserwerk-Direktor in Zug, ist am 30. November, völlig unvermutet, durch einen Herzschlag seiner Arbeit und einem grossen Freundeskreise entrissen worden. Einen von einem Kollegen uns eingesandten Nachruf legen wir für die nächste Nummer zurück, in der wir auch ein Bild des Heimgegangenen zu bringen hoffen.



SIMON CRAUSAZ  
INGENIEUR  
1844 1921

Cette nomenclature n'a pas besoin de commentaires; elle montre mieux que des phrases ce que fut cette carrière de labeur, de dévouement et de travail. Mais si la disparition du technicien compétent et disert crée un vide qu'il sera difficile de combler, c'est surtout l'homme affable et bienveillant, le conseiller au jugement sûr, le citoyen courtois et éclairé que nous pleurons. Devant cette tombe fraîchement couverte, chacun s'incline. L'œuvre de Simon Crausaz passera à la postérité et son nom restera gravé dans nos cœurs.

L. Hertling, architecte.

## Konkurrenzen.

**Neues Münzbild für das schweizerische Fünffrankenstück** (Bd. LXXVIII, S. 149). Das eidgen. Finanzdepartement hat als Mitglieder des Preisgerichts bestimmt die Herren *Paul Adrian*, Direktor der eidg. Münzstätte in Bern, Ciseleur *François Bocquet*, Carouge, Bildhauer *Karl Burckhardt*, Ligornetto, Prof. Dr. *Paul Ganz*, Basel, Bildhauer *Lugeon*, Lausanne, Dr. *R. Wegeli*, Direktor des Bernischen Historischen Museums, und Bildhauer *Ed. Zimmermann*, Zollikon.