

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79/80 (1922)  
**Heft:** 1

## 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:** 22.02.2026

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

der „Westinghouse Co.“ beschafft wurden. Die Güterzug-Lokomotiven der „General Electric Co.“ sind in B + B-Anordnung, mit je 100 t Gewicht und mit je  $4 \times 400$  PS Leistung, bei Antrieb mittels Vorgelegemotoren, ausgeführt. Dieselben Antriebverhältnisse weisen auch, abgesehen vom Verhältnis der Zahnrad-Ubersetzung, die Personenzug-Lokomotiven derselben Firma auf; dagegen ist zur Erhöhung der Lauffähigkeit die das Gewicht auf je 120 t steigernde 2 B + B 2-Anordnung gewählt worden. Für die Güterzug-Lokomotiven der „Westinghouse Co.“ ist die C + C-Anordnung, mit je 105 t Gewicht und mit je  $6 \times 280$  PS Leistung, bei Antrieb mittels Vorgelegemotoren gewählt worden, während bei den Personenzug-Lokomotiven dieser Firma, bei 1 B + B 1-Anordnung und je 128 t Gewicht, ein Hohlwellen-Antrieb durch Zwillingsmotoren über Zahnräder, bei  $4 \times 560$  PS Leistung gewählt wurde. Weitere Einzelheiten dieser Triebfahrzeuge sind durch W. D. Bearce für die „General Electric Co.“ und durch S. B. Cooper für die „Westinghouse Co.“ in der Zeitschrift „Electric Railway Journal“ vom 11. Juni 1921 bekannt gegeben worden. W. K.

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Unsere Mitteilung in letzter Nummer (Seite 331, vom 31. Dezember 1921) war schon im Druck, als wir, unerwarteterweise, Kenntnis erhielten von Original-Text der „Resolution“ betreffend Behandlung des französischen Kanal-Projektes in der Zentralkommissionssession vom 5. bis 17. Dez. Wir entnahmen diesem offiziellen Text, dass die schweizerische Presse-Meldung in der Tat unvollständig und ungenau<sup>1)</sup> ist, konnten aber leider unsere Berichterstattung in jenem Zeitpunkt nicht mehr ändern. So werden wir in nächster Nummer auf den Gegenstand eingehend zurückkommen, insbesondere auch unsere irrite Mitteilung hinsichtlich der Wassergeschwindigkeit im obren Vorhafen anhand einer nach den genauen Angaben der offiziellen „Resolution“ angefertigten Planskizze richtigstellen.

In eigener Sacré teilen wir unsren Lesern mit, dass wir in Nr. 609 der „National-Zeitung“ (vom 28. Dezember 1921) von ungeannter Seite durch unwahre Behauptungen weiter verleumdet werden.<sup>2)</sup> Die Tonart dieser persönlichen Verunglimpfung schliesst es für uns leider aus, uns an dieser Stelle zu verteidigen und die Haltlosigkeit der erhobenen Vorwürfe darzutun, wozu wir das einwandfreie Beweismaterial in Händen haben. C. J.

**Das neue physikalische Institut der Universität Marburg.** Das in den Jahren 1912 bis 1915 erbaute neue physikalische Institut der Universität Marburg bildet den Gegenstand einer kurzen Beschreibung im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 28. Mai 1921. Der schräg gegenüber dem alten Institut erstellte Neubau gliedert sich in ein viergeschossiges Hauptgebäude von 34 m Länge und 17,5 m Tiefe und einem in der Längsaxe anschliessenden Hörsaalgebäude von 19,5 m auf 17,5 m mit stark abgeschrägten Ecken. Der Hörsaal selbst misst  $16 \times 14,5$  m bei 8 m Höhe und bietet 301 Zuhörern Platz. Ein „magnetisches Gartenhaus“ vervollständigt die Anlage, deren Baukosten den Vorkriegspreisen entsprechend sich auf rund 289 000 M. d. h. 277,2 Mark pro m<sup>2</sup> bebauter Grundfläche und 19,0 M. pro m<sup>3</sup> umbautem Raum stellen.

**Eidgen. Technische Hochschule. Diplomerteilung.** Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeföhrt Studierenden das Diplom erteilt:

**Diplom als Bauingenieur:** Max Ineichen von Rothenburg (Luzern); Fritz Trümpt von Ennenda (Glarus).

**Diplom als Maschineningenieur:** Moïse Caraco von Konstantinopel (Türkei).

**Diplom als Elektroingenieur:** Kurt Ruf von Zürich; Ernst Schnurrenberger von Affoltern a. A. (Zürich).

**Diplom als Ingenieur-Chemiker:** Claire Ginnel von Le Locle (Neuenburg).

**Die Dovrebahn in Norwegen,** das 185,7 km lange Schlussstück der normalspurigen Eisenbahnverbindung Kristiania-Tronthjem, ist im September letzten Jahres in Betrieb genommen worden. Die neue Bahn führt von Dombås im Gudbrandstal (660 m ü. M.), über den Hjerkinnpass (1023,5 m ü. M.) und die Dovre-Hochbene nach Støren im Gultal (66 m ü. M.). Die Bahnstrecke durchfährt schwieriges Gelände, das u. a. die Anlage von 23 Tunnel mit 7,53 km Gesamtlänge und von 22 Brücken erforderte. Die Maximalsteigung der nur eingleisigen Bahn beträgt 18,5%.

<sup>1)</sup> „Certains journaux étrangers ayant tronqué ou déformé ce document....“ drückt sich eine elsässische Tageszeitung aus, die uns soeben von einem Basler Kollegen zugesandt wird.

<sup>2)</sup> Vergl. Seite 318 letzten Bandes (vom 24. Dezember 1921).

**Kommission für historische Kunstdenkmäler.** Infolge Ablauf der Amtsduer der (vor zwei Jahren nicht mehr wählbaren) Architekten Martin Risch, Alphons de Kalbermatten und Edmond Fatio wählte der Bundesrat für eine vierjährige Amtsduer als Mitglieder der Kommission für historische Kunstdenkmäler die Herren Max Müller, Architekt in St. Gallen, Frédéric Broillet, Architekt in Freiburg und Pierre Grellat, Historiker in Bern.

## Nekrologie.

**† Wilhelm Hobi.** Am 28. Dezember 1921 starb in Zürich, im Alter von 58 Jahren, Architekt Wilhelm Hobi. Zu Wallenstadt am 26. September 1863 geboren, studierte Hobi nach Absolvierung einer mehrjährigen Tätigkeit in einem Baumeistergeschäft in Ragaz an der Baugewerkschule Stuttgart und von 1885 bis 1886 an der Architektur-Abteilung der dortigen Technischen Hochschule. Nach kurzem Aufenthalt in Le Locle und Mailand trat er im Jahre 1889 in den Dienst der Firma Locher & Cie. in Zürich, für die er die Ausführung zahlreicher Hochbauten geleitet hat. Von 1905 bis 1914 sodann war Hobi Teilhaber des Baugeschäfts G. Hess & Cie. in Zürich, und seit 1. Januar 1915 solcher der Firma Hobi & Jenny. Seit 1893 war Hobi Mitglied des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, an dessen Sitzungen er ein oft und gerne gesehener Gast war.

**† Albert Sartiaux.** Am 10. Oktober 1921 ist in Paris, im Alter von 76 Jahren, Ingenieur Albert Sartiaux gestorben, der in den letzten 50 Jahren in wesentlichem Masse zu den in der Entwicklung des Eisenbahnbetriebes und der Anwendungen der Elektrizität erzielten Fortschritten beigetragen hat. Seit 1875 stand Sartiaux im Dienste der französischen Nordbahn, zuletzt als konsultierender Ingenieur, seit längerer Zeit war er Verwaltungsratspräsident der Pariser Elektrizitätswerke. Mit den Projekten für die Untertunnelung des Aermelkanals<sup>1)</sup> ist sein Name ebenfalls eng verknüpft. Eine ausführliche Würdigung der Verdienste des auch über die Grenzen seines Landes bekannt gewordenen Ingenieurs ist in der „Revue Générale de l'Electricité“ vom 19. Nov. 1921 zu finden.

## Konkurrenzen.

**Seebadanstalt Rorschach** (Band LXXVIII, Seite 73 und 320). Das Preisgericht hat am 27. und 28. Dezember 1921 die 14 eingegangenen Projekte geprüft und folgendes Urteil gefällt:

1. Rang (1600 Fr.) Entwurf „Mens sana in corpore sano“, Verfasser Paul Truniger, Architekt B. S. A., Wil; Karl Zöllig, Architekt, Flawil; Gustav Thurnherr, Ingenieur, Zürich.
2. Rang ex aequo (1400 Fr.) Entwurf „Badhof-Bad“, Verfasser Ingenieur Karl Köpplin, Architekt, Rorschach, und Ingenieur Otto Früh, Paris; Mitarbeiter V. Bischofsberger & Cie., Baugeschäft, Rorschach, Jos. App., Kunstschorse, Rorschach, Gebr. Eberle & Cie., Zimmermeister, Rorschach.
2. Rang ex aequo (1400 Fr.) Entwurf „Volksbad“, Verfasser Stärkle & Renfer, Architekten, Rorschach, A. Brunner, Ingenieur, St. Gallen, Jos. App., Kunstschorse, Rorschach.
3. Rang (1100 Fr.) Entwurf „Seeluft“, Verfasser Adolf Gaudy, Architekt, Rorschach, Locher & Cie., Zürich, Löhle & Kern A.-G., Zürich.

Die Projekte sind bis und mit Sonntag den 8. Januar in der Turnhalle des Bedaschulhauses ausgestellt, wo sie zwischen 10 bis 12 sowie 13 und 17 Uhr besichtigt werden können.

<sup>1)</sup> Vergl. Band LXIX, Seite 304 (30. Juni 1917).

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

## Vereinsnachrichten.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### PROTOKOLL

##### der II. Sitzung im Vereinsjahr 1921/22

Freitag den 25. November 1921, 20<sup>15</sup> Uhr, im Bürgerhaus in Bern.  
Vorsitz: Arch. H. Pfander, Präsident. Anwesend rund 100 Mitglieder und Gäste.

1. Der Präsident begrüßt die zahlreich erschienenen Mitglieder und erteilt das Wort an Ing. E. Baumann, Direktor des Elektrizitätswerkes Bern, zu seinem Vortrage: