

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 2

Nachruf: Schüle, François

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: 07.04.2026

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

aller gelieferten Wagen vierachsrig, mit zwei Drehgestellen, weil sich auch diese Form für Einmarnbetrieb als vollkommen geeignet erwies und ausserdem das Wagengewicht pro Platz kleiner ausfällt, als bei zweiachsiger Bauart. Ähnlich verhält es sich mit der Motorzahl. Früher kamen ebensoviel viermotorige als zweimotorige Wagen in Betrieb; heute sind die viermotorigen aus Gründen des niedriger gelegenen Wagenbodens und der grösseren Anfahrbeschleunigung weitaus am häufigsten. Das Wagengewicht hat sich in den letzten Jahren ganz allgemein verringert, am meisten bei den Vierachsrigern mit zwei Drehgestellen; 1914 betrug es noch 23 t, sank aber bis 1923 auf 18 t. Abgesehen von der bereits erwähnten Verkleinerung der Räder sind auch die Motoren leichter geworden, was einerseits auf die Verringerung der Leistung, anderseits auf die nunmehr ausnahmslos angebrachte künstliche Kühlung zurückzuführen ist; bei viermotoriger Ausführung leistete 1916 ein Motor 55 PS, heute nur noch 34 bis 38 PS.

Zur Theorie der Luftschrauben. Die neue Auffassung über die Wirkungsweise und den Widerstand von Tragflächen hat den Ingenieuren *Th. Bienen* und *Th. v. Kármán* in Aachen Veranlassung gegeben, auch die Theorie der Luftschrauben einer Umarbeitung zu unterziehen. Ihre bezügliche Arbeit ist in der „Z. V. D. I.“ vom 29. November und 20. Dezember 1924 veröffentlicht. Sie bezweckt einerseits eine einfache, jedoch für praktische Zwecke genügende Ableitung der Beratungs-Grundlagen, anderseits eine Darstellung der Kenngrössen und Kennlinien, die zur Auswertung der Versuchsergebnisse geeignet ist, indem sie unmittelbar die Trennung des unvermeidlichen und des schädlichen Arbeitsverbrauchs ermöglicht und daher den gleichen Dienst leistet, wie für die Tragfläche das Polardiagramm. Die Abhandlung umfasst die Ableitung der einfachen Strahltheorie, die Berücksichtigung des Profilwiderstandes, die Bestimmung der günstigsten Schubverteilung, die Ermittlung der Blattbreite und die Darstellung des Polardiagramme. Die gefundenen Resultate gelten in sinngemässer Uebertragung auch für Schiffschrauben; ihre Anwendung auf Axialturbinen (Kaplanräder) soll in einer weiteren Arbeit gegeben werden.

Aufsteigen von Meerwasser in der Schleusentreppe des Panamakanals. Die Möglichkeit, dass das Salzwasser des Stillen Ozeans durch die Schleusentreppe von Miraflores in den 16,8 m höher liegenden Miraflores-See steigen könnte, wurde beim Bau des Panamakanals nicht in Betracht gezogen, da man annahm, dass das schwere Salzwasser als Bodenschicht in der unteren Schleuse bleiben würde.¹⁾ Bald nach Aufnahme des Betriebs im Jahre 1914 wurde jedoch festgestellt, dass das Wasser des Miraflores-Sees, dem die Stadt Panama ihr Trinkwasser entnimmt, einen rasch zunehmenden Salzgehalt aufwies. Seither sind regelmässige Messungen dieses Salzgehalts vorgenommen worden, über die „Eng. News Record“ vom 29. Mai 1924 berichtet. Bei entsprechendem Bau der Schleusen, z. B. durch Einbau von Syphons zur Entlerung der Schleuse nach jeder Aufwärts-Schleusung, hätte dieses Aufsteigen von Salzwasser vermieden werden können. Nun blieb nichts anderes übrig, als die Wasserversorgung der Stadt Panama vom Miraflores-See nach dem 16 km weiter entfernten Gatun-See zu verlegen.

„Oslo“, die Hauptstadt Norwegens, ist eine Gründung aus dem Jahre 1047. Im Jahre 1624 wurde die norwegische Hauptstadt ein Raub der Flammen; für deren Wiederaufbau bestimmte der damalige König Christian IV. ihre Verlegung auf die Westseite des Hafens, gleichzeitig, dass die neue Stadt nach ihm „Christiana“ heissen solle. Die neue Stadt ist inzwischen so gross geworden (mit Vorstädten über 300 000 Einwohner), dass sie die von Christian IV. abgesteckten Grenzen um das Vielfache überschritten hat und seit langem auch wieder die alte Hauptstadt Oslo umfasst. Norwegens Storting (Reichstag) hat deshalb die Zeit für gekommen gehalten, der Hauptstadt ihren alten historischen Namen wiederzugeben. Ein Gesetz vom 11. Juli 1924 bestimmt, dass die Hauptstadt vom 1. Januar 1925 ab statt Christiania wieder Oslo heissen soll, von welchem Beschluss auch wir hiermit Kenntnis nehmen und geben.

Exposition Internationale de la Houille blanche et du Tourisme, Grenoble 1925. Vom Mai bis Oktober 1925 soll in Grenoble eine internationale Ausstellung abgehalten werden, die alle in den letzten Jahren auf dem Gebiete der „Weissen Kohle“ erzielten Fortschritte würdigen wird, nicht nur in bezug auf Erzeugung und

Verteilung, sondern auch auf sämtliche Anwendungsgebiete der elektrischen Energie. Auch das technische Unterrichtswesen wird daran vertreten sein. Eine zweite Abteilung wird die Touristik und das Hotelwesen samt den damit zusammenhängenden Industrien umfassen. Programm und Bedingungen sind bei der Schweizerischen Zentralstelle für das Ausstellungswesen, Metropol, in Zürich, erhältlich.

Internationale Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz. Sonntag den 11. Januar 1925, vormittags 10 Uhr, findet in Bern in der Schützenstube im Bürgerhaus (Neuengasse) die konstituierende Generalversammlung der Schweizergruppe der „Internationalen Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz“ statt, an der die bedeutendsten wirtschaftlichen und industriellen Verbände, Vertreter der Grossindustrie sowie namhafte Advokaten und Patentanwälte teilnehmen werden. Die „Schweizergruppe“ bezweckt vorerst die „Internationale Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz“ (Association Internationale pour la Protection de la Propriété Industrielle) wieder ins Leben zu rufen und ihr zur Bedeutung zu verhelfen, die sie vor Ausbruch des Weltkrieges hatte, ferner sich mit allen Fragen zu befassen, die die schweizerische Gesetzgebung und Rechtsprechung bezüglich des gewerblichen Eigentums betreffen.

Exposition Internationale des Arts décoratifs et industriels modernes, Paris 1925. Die Kommission für die schweizerische Abteilung dieser Ausstellung¹⁾ hat sich einstimmig für den Bau eines schweizerischen Pavillons zur Aufnahme einer Spezialausstellung zur Förderung des Reiseverkehrs ausgesprochen. Es soll nach den Plänen von Professor R. Rittmeyer, Architekt in Winterthur, als Schweizerhaus in Holzkonstruktion erstellt und in der Schweiz selbst ausgeführt werden.

Kommission für elektrische Anlagen. Der Bundesrat ernannte zum Mitglied der Kommission für elektrische Anlagen an Stelle des verstorbenen Dr. W. Boveri in Baden, Dr. *Ed. Tissot*, Ingenieur, Delegierter des Verwaltungsrates der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel und zurzeit Präsident des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins. Präsident der Kommission ist wie bisher (vergl. Band 83, Seite 166) Ständerat *Joh. Geel* in St. Gallen.

Schweizer Mustermesse 1925. Es sei darauf aufmerksam gemacht, dass die Frist für die Anmeldung zur diesjährigen Mustermesse in Basel am 15. Januar abläuft.

Nekrologie.

† **François Schüle**, bis 1924 Professor für Baustatik, Baumaterialien-Technologie und Materialprüfung an der E. T. H. und gleichzeitig Direktor der Eidgen. Materialprüfungsanstalt, ist von langem Leiden am 4. Januar, 65-jährig, durch einen sanften Tod erlöst worden. Nachruf und Bild des weitbekannten Mannes werden folgen.

Konkurrenzen.

Evangelisch-reformierte Kirche mit Kirchgemeindehaus in Luzern. Die Evangelisch-reformierte Kirchgemeinde Luzern eröffnet unter den seit mindestens einem Jahr im Kanton ansässigen Architekten, den auswärtigen Architekturfirmen, in denen mindestens ein Teilhaber das luzernische Kantonsbürgerrecht besitzt, ferner drei besonders eingeladenen ausserkantonalen Architekturfirmen (Gebr. Bräm, Zürich, Karl Indermühle, Bern, Gebr. Pfister, Zürich) einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Kirche mit Kirchgemeindehaus. Als Eingabetermin ist der 3. November 1925 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Architekten *Alfred Ramseyer* (Luzern), Präsident der Baukommission, Professor *Hans Bernoulli* (Basel) und Stadtbaumeister *Hermann Herter* (Zürich), sowie Dr. *Hans Boller* (Luzern), Präsident der Kirchgemeinde, und Pfarrer *Martin Locher* (Luzern). Ersatzmänner sind Architekt *Niklaus Hartmann* (St. Moritz) und Pfarrer *Max Albrecht* (Luzern). Für die Erteilung von drei oder vier Preisen, sowie für drei Ankäufe, stehen dem Preisgericht 13 000 Fr. zur Verfügung. — Verlangt werden: Lageplan, sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die erforderlichen Schnitte 1:200, eine perspektive Darstellung, Kostenberechnung und Erläuterungsbericht. Die Unterlagen können bei Architekt *A. Ramseyer*, Brambergstrasse 18 in Luzern, gegen eine Hinterlage von 10 Fr. bezogen werden.

¹⁾ Näheres siehe Band 84, Seite 36 (12. Juli 1924).

¹⁾ Vergleiche Lageplan und Längen-Profil des Kanals in Band 53, Seite 204 (17. April 1909), sowie Einzelheiten über den Bau der Schleusen in Band 67, Seite 119 und 137 (4./11. März 1916).