

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 7

**Nachruf:** Wetzel, C.W.

### **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>**

als Grundlage anerkannten Entwurf von Nénot und Flegenheimer aufbaut. Die Aenderungen, die an diesem angebracht werden, dürften weder seinen grundsätzlichen äusseren Charakter noch seine Beziehungen zum landschaftlichen Bild, auf dessen Wahrung nach wie vor grösste Rücksicht genommen wird, wesentlich beeinträchtigen. Die Architekten, die sich gegenwärtig sozusagen täglich treffen, hoffen, ihre Arbeit bis spätestens Ende dieses Monats abschliessen zu können. Das diplomatische Fünferkomitee dürfte auf jenen Zeitpunkt, d. h. etwa eine Woche vor der Eröffnung der Tagung des Völkerbundsrates, neuerdings zusammentreten, um den Entwurf zu prüfen und ihn im Falle der Gutheissung rechtzeitig an den Rat weiterzuleiten.“ — Demnach wird das *Juristen*-Komitee, das zur objektiven Prüfung der *Rechtslage* durchaus berufen war, dabei aber versagt hat, nun doch das gemeinsame Kind der sieben Künstler auf seinen *architektonischen* Wert hin begutachten!

**Die Murman-Bahn.** Als im Jahre 1914 mit dem Ausbruch des Weltkrieges sämtliche Häfen Russlands, mit Ausnahme des praktisch nicht in Betracht kommenden Hafens von Archangel, blockiert wurden, musste zur Ermöglichung der dringend notwendigen Zufuhr auf dem Seewege eine Verbindung des russischen Eisenbahnnetzes mit dem Polarmeer hergestellt werden, weil auch die näher gelegenen Küsten des Weissen Meeres während fünf bis sechs Monaten im Jahre vom Eise blockiert sind. Diese zwingende Forderung führte zum Bau der Bahnlinie von Petrosawodsk nach Murmansk (vergl. die untenstehende Karte) in der Bucht von Kola, die bei einer Länge von 70 km, einer Breite von 2 bis 10 km und grossen Wassertiefen sich bestens als Hafenplatz eignet. Endstation und Hafen dieser 1050 km langen Bahn liegen 350 km nördlich des Polarkreises, was für den Bau der Bahn ungeheure Schwierigkeiten mit sich brachte. Die Bauarbeiten dauerten trotzdem nur vom März 1915 bis zum 16. November 1916 und am 1. Januar 1917 konnte die Bahn dem provisorischen Betrieb übergeben werden. Diese kurze Bauzeit war nur möglich durch einen mehr feldbahnähnlichen Ausbau der Linie und einen ungeheuer grossen Aufwand und leider auch Verbrauch an Arbeitskräften, die hauptsächlich den Kriegsgefangenen entnommen wurden. Bei der kurzen Dauer der Sommerzeit und den ausserordentlichen Schwierigkeiten des Materialtransportes mussten alle Arbeitsmethoden diesen

Verhältnissen angepasst werden; es wurden daher die meisten von den 1100 Kunstbauten mit einer Gesamtlänge von 16800 m in Rundholzkonstruktion ausgeführt. Nur in wenigen besondern Fällen gelangten eiserne T-Träger zur Verwendung. Zur möglichsten Verringerung der Erdarbeiten wurde ein Minimalradius von 300 m und Steigungen bis 22‰ zugelassen. Grosse Erschwerungen ergaben sich aus der Ueberschreitung der ausgedehnten, nicht zu umgehenden Sumpfbereiche mit einer Gesamtlänge von 260 km, das ist ein Viertel der gesamten Bahnlänge. An vielen Stellen, wo Dammschüttungen nicht möglich oder durch Dammsenkungen die rechtzeitige Geleiselegung gefährdet war, wurden mehrfache Roste aus Baumstämmen als Geleiseunterlage benützt. Auch die Stationsgebäude wurden in primitivster Weise als hölzerne Blockhäuser erstellt. Die Geleiselegung wurde in zwei je vier bis fünf Monaten langen Herbstperioden der Jahre 1915 und 1916 durchgeführt, und zwar öfters bei Temperaturen von  $-35^{\circ}$  und künstlicher Beleuchtung. Die Bewältigung der gewaltigen Aufgabe, über die Ing. P. Kandaouroff in der „Revue du Génie militaire“ (Paris) berichtet, ist ein Beweis grösster Energie der leitenden Persönlichkeiten, doch knüpft sich daran auch die Erinnerung an furchtbare Leiden und Entbehrungen. N.

**Bauhaus Dessau.** Wie wir der „Vossischen Zeitung“ vom 5. Februar entnehmen, ist der Gründer und Leiter des Bauhauses, Prof. Walter Gropius, auf seinen Wunsch aus dem noch bis 1930 laufenden Vertrag entlassen worden. Als Nachfolger schlägt er den Leiter der Bauabteilung, Hannes Meyer aus Basel vor, den Erbauer der Konsumvereins-Siedlung „Freidorf“ bei Basel und Verfasser höchst revolutionärer Projekte für die Petersschule in Basel und den Genfer Völkerbundspalast.<sup>1)</sup> Die Gründe, die zum vorzeitigen Rücktritt des Leiters dieser — trotz allen Extravaganzen — hoffnungsvollen Erziehungsanstalt geführt haben, sind uns unbekannt, wenn aber Gropius meint „Das von mir vor neun Jahren gegründete Bauhaus steht heute gefestigt da“, so ist das ein Optimismus, von dem wir einstweilen nur hoffen können, dass er sich bewahrheitet; unter allen Umständen bedeutet dieser Wechsel in der Leitung eine schwere Krisis. P. M.

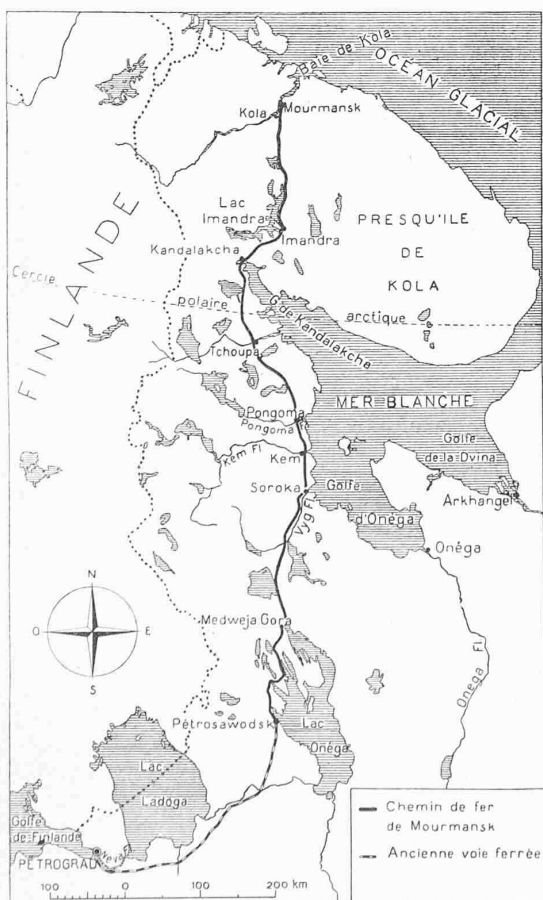
Prof. K. E. Hilgard vollendet nächsten Dienstag, 21. d. M., sein 70. Lebensjahr. Der Jubilar, der das Licht der Welt in seiner Vaterstadt Zürich erblickt, und, abgesehen von seiner 14-jährigen Berufstätigkeit in Nordamerika, hier auch den Hauptteil seiner fruchtbaren Lebensarbeit geleistet, dieser Jubilar erfreut sich in den Kollegen-Kreisen der G. E. P. und des Z. I. A. solcher Wertschätzung, dass wir ihm in ihrer aller wie auch in unserem eigenen Namen die herzlichsten Glückwünsche darbringen. Möge er noch recht lange der Unsere bleiben! Die Red.

**Der Bodensee-Trajektverkehr** erfreut sich in letzter Zeit, dank günstiger Konjunkturlage im Lebensmittelverkehr West-Ost, einer lebhaften Entwicklung: im Januar 1928 sind von Romanshorn überführt worden nach Lindau 2314 Eisenbahnwagen (Januar 1927 = 1481), nach Friedrichshafen 1623 (1927 = 1156); es ist somit eine Gesamtzunahme von ziemlich genau 50% gegenüber dem Januar 1927 zu verzeichnen.

**Ausstellung einfacher Möbel.** Die Ergebnisse des Wettbewerbs für zeitgemässen einfachen Hausrat für Arbeiter- und Mittelstandswohnungen (vergl. „S. B. Z.“ Seite 11 dieses Bandes, 7. Jan.) sind bis zum 26. Februar im Kunstgewerbemuseum Zürich öffentlich ausgestellt.

## Nekrologe.

† C. W. Wetzel. Am 30. Januar starb in Zürich, 71 jährig, der in weiten Kreisen des Eisenbahn-, Strassenbahn- und Seilbahnwesens bekannte Ingenieur C. W. Wetzel. Aus Hamburg stammend, studierte Wetzel in Karlsruhe, wo er das Maschineningenieur-Diplom mit Auszeichnung erwarb. Nach kurzer Tätigkeit in Buckau-Magdeburg und Paris nahm er als Staatsingenieur für Strom- und Hafenbau in seiner Vaterstadt Stellung, musste aber bald gesundheitshalber nach Davos, wo ihm die Durchführung der Konzessionspläne für die Bahn Landquart-Davos und später die Bauleitung der Strecke Küblis-Davos übertragen wurde. Nach mehrjähriger Tätigkeit als Adjunkt des Bahndirektors gründete Wetzel, als 1896 der Sitz der Direktion nach Chur verlegt wurde, in Davos ein Ingenieur- und Architekturbureau. Im Jahre 1898 wurde ihm der Bau der Schatzalp-



Uebersichtskarte der Murman-Bahn. — Masstab 1:9000000.

<sup>1)</sup> Siehe „S. B. Z.“ Band 90, Seite 106 (20. August 1927).

bahn anvertraut<sup>1)</sup>, als deren Direktor er darauf achtzehn Jahre lang wirkte. Doch gebot ihm 1918 sein Gesundheitszustand Rückkehr ins Tiefland, sodass er sich, mit 60 Jahren, noch vor die Aufgabe gestellt sah, eine neue Tätigkeit zu begründen. Er liess sich in Zürich nieder, wo er die Vertretung führender Firmen für Bahnmaterial erhielt, daneben sich aber noch wissenschaftlich betätigend. Welche rastlose Tätigkeit Wetzel bis zu seinem Lebensende entfaltete, davon zeugen seine öftern Abhandlungen in der Fachpresse sowie das rege Interesse, das er den Veranstaltungen des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins entgegenbrachte.

† **Arthur Sesseli.** Am 5. Februar 1928 ist Kantonsingenieur Sesseli, von Solothurn, im Alter von 72 Jahren, einem Schlaganfall erlegen. Sesseli wurde am 1. Februar 1856 in Solothurn geboren. Nach Absolvierung der Kantonsschule seiner Vaterstadt finden wir ihn in den Jahren 1877 bis 1879 an der Forstschule des Eidg. Polytechnikums in Zürich, worauf er noch eine längere Geometerpraxis durchmachte. Schon früh trat er in den solothurnischen Staatsdienst ein; im Jahr 1898 wählte ihn die Regierung zum Adjunkten des Kantonsingenieurs und im Jahre 1905 zum Kantonsingenieur, welche Stellung er bis zu seinem Tode bekleidet hat. Dem Staate ist Ingenieur Sesseli ein vorbildlich gewissenhafter Beamter und treuer Diener gewesen, der sich durch seine praktischen Kenntnisse und seine wohlwollende Art das Vertrauen und die Wertschätzung der ganzen Bevölkerung erworben hat.

† **H. A. Lorentz.** In Leyden ist, 75 jährig, der bekannte niederländische Physiker Prof. Hendrick Anton Lorentz gestorben. Die Wissenschaft verdankt ihm vor allem die moderne Elektronentheorie, die er in den Jahren 1883 bis 1895 entwickelt hat und die zur Grundlage unserer heutigen Anschauung von Materie und Atom geworden ist. Im Jahre 1902 wurde ihm dafür der Nobelpreis der Physik zuerkannt. Auch die Lehre von der Elektro-Dynamik hat Lorentz völlig umgestaltet. Mit der Relativitätstheorie ist sein Name insofern eng verbunden, als er durch die sogen. „Lorentz-Kontraktion“ den Anstoss zur Begründung der Einsteinschen Theorie gab. Lorentz wirkte seit 50 Jahren als Professor der Physik an der Leydener Universität.

## Wettbewerbe.

**Bemalung der Häuser am Münsterhof in Zürich.** Das Hochbauamt der Stadt Zürich und die Hausbesitzer am Münsterhof veranstalten gemeinsam unter den in der Stadt Zürich oder einer Vorort-Gemeinde verbürgerten oder mindestens seit 1. Juli 1926 niedergelassenen Maler und Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Bemalung der Häuser am Münsterhof (ausschliesslich Zunfthaus „zur Meise“). Die Entwürfe sind bis zum 30. April 1928 einzureichen. Das Preisgericht besteht aus den Architekten Stadtbaumeister H. Herter (Zürich) und Peter Meyer (Zürich), den Kunstmalern A. Giacometti (Zürich) und A. H. Pellegrini (Basel), sowie Zunftpfleger C. Bodmer („zur Waag“) und Kaufmann H. Furrer als Vertreter der Hauseigentümer. Ersatzmänner sind Kunstmaler Numa Donzé (Riehen-Basel) und Dr. F. Hoigné, Ingenieur (Zürich). Für die Prämierung und den Ankauf von Entwürfen steht dem Preisgericht die Summe von 6000 Fr. zur Verfügung. Es ist beabsichtigt, einen oder mehrere Verfasser für die Durchführung der Bemalung zuzuziehen; immerhin wird hierüber volle Freiheit vorbehalten. Verlangt werden: ein Entwurf für die Fassaden auf den zu diesem Zwecke verabfolgten Fassadenplänen im Masstab 1:50, sowie zwei perspektivische Ansichten unter Verwendung der gelieferten Photographien. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von 10 Fr. auf der Kanzlei des Hochbauamtes bezogen werden.

**Leuchtturm in San Domingo.** Zur Erinnerung an die Entdeckung Amerikas will die „Panamerikanische Union“ in San Domingo ein „Columbus Memorial Lighthouse“ errichten; den Entwurf dazu will sie durch einen *internationalen Wettbewerb* gewinnen, wofür eine Preissumme von 56000 Dollar (280 000 Fr.) zur Verfügung steht. Architekten, die sich zu beteiligen wünschen, mögen sich wenden an M. Albert Kelsey, Technical Adviser, Pan American Union, Washington U. S. A., unter Angabe ihres Alters, Bildungsganges und bisheriger Tätigkeit, und unter Mitteilung ob sie das Programm in Englisch, Spanisch oder Französisch wünschen, und zwar *unverzüglich* („at once“)!

<sup>1)</sup> Vergl. die von ihm verfasste Beschreibung in Band 38, S. 71 und 81 (17./24. August 1901).

**Schulhaus in Faoug (Waadt).** Unter den waadtländischen und den seit mindestens zwei Jahren im Kanton Waadt oder in Murten niedergelassenen schweizerischen Architekten ist laut „Bulletin technique“ ein Wettbewerb eröffnet zur Erlangung von Plänen für ein Schulhaus in Faoug, am Murtener-See. Eingabetermin ist der 17. März 1928. Dem Preisgericht gehören an die Architekten Kantonsbaumeister Bron (Lausanne), A. Laverrière (Lausanne) und Ch. Thévenaz (Lausanne), sowie zwei Vertreter der Gemeinde. Ersatzmann ist Arch. O. Oulevey (Lausanne). Zur Erteilung von drei oder vier Preisen stehen dem Preisgericht 2500 Fr. zur Verfügung.

## Korrespondenz.

Wir werden um Abdruck folgender Aeusserung ersucht:

**Die Tore der Raffelberg-Schleuse bei Mülheim a. d. Ruhr.**

In meinem „Handbuch des Wasserbaues“ (2. Aufl., S. 1124, 3. Aufl. S. 1145) habe ich mitgeteilt, dass die daselbst veröffentlichten und beurteilten Entwürfe von Walzentoren für die Schiffahrtsschleuse in der Ruhr bei Mülheim — die Raffelbergsschleuse — demnächst zur Ausführung gelangen würden. Das bedarf einer Richtigstellung, da nicht, wie in der Tat anfänglich beabsichtigt, *Walztore*, sondern im Oberhaupt ein *Klapptor* und im Unterhaupt ein *Schiebetor* eingebaut sind.

Hierfür sind, wie mir von zuständiger Seite mitgeteilt ist, hauptsächlich Erwägungen finanzieller und ästhetischer Natur — die Schleuse sollte mit Rücksicht auf das Landschaftsbild am Soolbad Raffelberg von hohen Aufbauten freigehalten werden — massgebend gewesen. Den ästhetischen Bedenken — es handelt sich dabei für mich um heimatlichen Boden — kann ich mich nicht anschliessen, und wenn auch die Tore auf Grund der Erfahrungen am Rhein-Herne-Kanal für Schleusen im Bodensenkungsgebiet gewählt worden sind, so würden doch Walzentore gerade im Bodensenkungsgebiet gegenüber den ausgeführten Toren erhebliche Vorteile geboten haben, da hier eine möglichst gedrungene Form der Schleusenhäupter erwünscht ist, während beim Klapptor die erforderlichen Umläufe und die Schwächung der Sohle durch die Tornischen ebenso nachteilig wirken wie beim Schiebetor die Verbreiterung des Hauptes durch die Torkammern. Vermutlich deshalb hat man am Lippe-Seiten-Kanal *Huhtore* ausgeführt, die allerdings nicht, wie Walzentore, unmittelbar zur Füllung der Schleuse benutzt werden, sondern vielmehr mit eingebauten Schützen versehen sind.

Dresden, 12. Februar 1928.

Prof. Dr. Ing. H. Engels.

## Literatur.

**Die Geologie im Ingenieurbau.** Von Major a. D. Dr. *Walter Kranz*, Württembergischer Landesgeologe. 425 Seiten mit 53 Abbildungen und 7 Tafeln. Stuttgart 1927. Verlag Ferdinand Enke. Preis geh. M. 31,50, geb. 34 M.

Der grosse Wert der Geologie für den Bauingenieur ist heute unbestritten. Die Bedeutung der geologischen Verhältnisse für das technische und wirtschaftliche Gelingen sozusagen jedes Ingenieurwerkes, die Folgen ihrer Missachtung, ungenügender geologischer Untersuchungen und der dadurch verschuldeten Baufehler kennt jeder erfahrene Ingenieur. Die Enttäuschungen, die geologische Voraussetzungen oft brachten, dürfen das sachliche Urteil nicht trüben; denn wie oft war nicht der Geologe allein, sondern auch der Ingenieur daran schuld, der entweder die Fragen an jenen zu wenig präzisierte, die Bauherrschaft zu wenig auf die Notwendigkeit gründlicher geologischer Untersuchungen aufmerksam machte oder gar den Geologen zu wenig verstand. Der Verfasser schildert eine ganze Reihe wertvoller Erfahrungen aus seiner Kriegs- und Zivilpraxis. Die vielen Fehler, die er zu beobachten Gelegenheit hatte, lassen ihn auch die Frage der Ausbildung der Bauingenieure aufwerfen. Wir gehen durchaus mit ihm einig, was die Betonung der Geologie in dieser Ausbildung anbelangt, dagegen dürfte sein starkes Hervorheben einer speziellen Ingenieur-Geologie zu weitgehend sein. An unserer E. T. H. z. B. wird „allgemeine Geologie“ schon längst neben der Mathematik als grundlegendes Fach des ersten Semesters des Bauingenieurplans behandelt. Eine solche gründliche, allgemeine geologische Bildung ist entschieden einer speziellen bautechnischen vorzuziehen, die sich doch im allgemeinen auf stets veränderte auftretende Sonderfälle stützt. Technische Anwendungen der Geologie