

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 19  
  
**Nachruf:** Frey, Rudolf

### **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>**

neter Sicherheitsmassnahmen (Entspannungsleitungen, Ansaugen der Verbrennungsluft aus dem Freien) ist heute der Betrieb eines Staubmotors nicht gefährlicher als der einer Kohlenstaubfeuerung. Der Staubdiesel erreicht zwar den indizierten thermischen, nicht aber den mechanischen Wirkungsgrad des Oeldiesels, den man durch Herabsetzung des Einblaseluftbedarfs auf 65 bis 70% zu steigern hofft. Die Verschleissbekämpfung durch geeignete Kohlenauswahl, Herstellung der Dichtungsteile aus Sonderwerkstoffen, konstruktive Massnahmen, Spülverfahren bildet nach wie vor ein Hauptproblem des neuen Motors; immerhin ist es nach Wahl bereits gelungen, die anfänglichen prohibitiven Verschleisswerte auf etwa  $\frac{1}{100}$  herabzusetzen.

**Gewendelte Glühdrähte.** Der Erhöhung der Leucht drahttemperatur in der Glühbirne zwecks besserer Lichtausbeute ist im Vakuum durch das Verdampfen des Drahtmaterials eine Schranke gesetzt. Das Einfüllen eines neutralen Gases verringert diesen Uebelstand, jedoch auf Kosten der Wärme-Isolierung. Es handelt sich also darum, einen langen Draht in der Birne so unterzubringen, dass, bei möglichst grosser Lichtausstrahlung, ein möglichst kleiner Teil der elektrisch zugeführten Wärme durch Leitung und Konvektion nutzlos abfliesst. Diesen Zweck verfolgt das sogenannte Wendeln des Drahtes in Form einer Spirale mit dicht aneinandergereihten Schleifen. Die Innenfläche der so gebildeten stromdurchflossenen Spiralaröhre geht für die Strahlung zwar verloren, doch macht die durch die hohe Temperatur im Röhreninnern bewirkte Steigerung der spezifischen Strahlung diesen Verlust mehr als wett — eine Wirkung, die sich durch doppeltes Wendeln, das jede Schleife ihrerseits zu einer Röhre macht, noch erhöhen lässt. Namentlich dem doppelten Wendeln waren bisher die Formveränderungen (Durchhängen) und das Bruchigwerden des Drahtes wegen der beim Brennen erfolgenden Rekristallisation des ursprünglich isotropen Materials hinderlich. Einem Bericht von R. Fries (Berlin) im Bulletin des SEV, vom 7. November 1934, zufolge wird diese Schwierigkeit neuerdings dadurch behoben, dass der Draht Kristallstruktur schon bei der Herstellung, jedoch erst nach Annahme seiner endgültigen Form erhält. Auf diese Weise lassen sich auch aus dünnen Drähten haltbare Doppelwendel herstellen; bei gleicher Lebensdauer soll das Doppelte gegenüber dem einfachen Wendeln zu einer bis um 20% gesteigerten Lichtausbeute führen.

**Strasse und Schiene.** Das „Verkehrsteilungs-Gesetz“, das Bundesrat und Bundesversammlung aufgestellt, durchberaten und zur Annahme empfohlen hatten, ist am 5. Mai mit rd. Zweidrittel Mehrheit vom Volke verworfen worden.<sup>1)</sup> Es ist bekämpft worden zu  $\frac{1}{3}$  von der Linken (die weitergehende Verstaatlichung anstrebt) und zu  $\frac{1}{3}$  von der „Rechten“, wenn man Jene so nennen will, die jeglichen Vorschriften abhold sind. Der Entscheid ist ein Schulbeispiel dafür, wie Schlagworte eine an sich vernünftige und sachliche Lösung eines wirtschaftlichen Problems verhindern können. Den Anstoss zu der angestrebten Regelung einer alle Beteiligten schädigenden wilden Konkurrenz zwischen Bahn und Auto im Güterverkehr hatte der Verband der Lastkraftwagen-Besitzer („ASPA“) 1932 gegeben; die Vorlage war in Kooperation von SBB und ASPA, unter Mitwirkung des Eidg. Verkehrsamtes (Eisenbahn-Dep.) ausgearbeitet worden und sah grundsätzlich folgende Verkehrsteilung vor: Innerhalb der Gemeinde und bis 10 km darüber hinaus: Auto frei; über 30 km (mit Ausnahmen, wie z.B. Möbeltransporte): in der Regel die Bahnen; „Werkverkehr“, d. h. Transport eigener Waren durch eigene Autos und eigenes Personal: unbeschränkt.

Eine solche Teilung erscheint vom unpolitischen Standpunkt der Verkehrstechnik und der volkswirtschaftlichen Interessen aus so selbstverständlich, dass wir nicht umhin können, den Fall an dieser Stelle wenigstens zu registrieren. C. J.

**Ein neues Schulhaus in Zürich-Albisrieden** ist auf Ostern in Betrieb genommen worden. Die Pläne lieferten und die Bauleitung besorgten die Arch. Henauer & Witschi, die selben, die auch das hier eingehend dargestellte Friesenberg-Schulhaus erbaut haben (vergl. Bd. 101, S. 20\*, vom 14. Januar 1933). Wir verweisen auf jenes, weil sich das Albisrieder Schulhaus, von der Situation bis zur baukünstlerischen Haltung sozusagen als jüngerer Bruder jenes vom Friesenberg darstellt. Es liegt ebenfalls am flachen Fuss des Uetlibergs, quer zum Hang, mit Front nach Südost. Der dreigeschossige Hauptbau enthält 12 Primarklassen, zwei Kindergärten

<sup>1)</sup> Einzig Graubünden und Tessin haben angenommen, und zwar mit zweidrittel Mehrheit, was ebenfalls vermerkt sei.

und ein Hortlokal, Handfertigkeit, Hauswirtschaft, Schulküche und einen Singsaal. Angebaut ist eine Turnhalle mit Zubehör; auch Brausebäder sind vorhanden, kurz alle Herrlichkeit, die so ein zürcherisches Schulhaus heute aufweist. Die Baukosten mit 1,69 Mill. Fr. entsprechen rd. 54 Fr./m<sup>3</sup> umbauten Raumes, einschl. Mobiliar, reichliche Umgebungsarbeiten und Architektenhonorar.

Berlin erhält ein grosses Marktforum, das, in Zusammenhang mit dem Reichsbank-Neubau, durch Verschiebung des Molkenmarktes nach Osten, zwischen Stadthaus und Rathaus, entstehen wird; dort soll auch ein drittes Verwaltungsgebäude entstehen. Es bestehe weiter — wie wir der „Baugilde“ entnehmen — der Plan, die Spreeufer von Fabrikgebäuden, Lager- und Hinterhäusern zu befreien und an deren Stelle Uferstrassen mit Grünstreifen und repräsentativen Gebäuden anzulegen; die Neugestaltung der Gegend rund um den Mühlendamm werde eine Bauzeit von acht Jahren erfordern. Rings um die Nikolaikirche sollen in beschränktem Mass Neubauten errichtet werden, an denen wertvolle alte Fassaden, z. B. die des Knoblochhauses neu erstehen sollen.

**Der gegenwärtige Stand der Abwasserfrage,** die auch bei uns noch nicht „geklärt“ ist, wird anhand zahlreicher deutscher Ausführungsbeispiele besprochen durch F. Langbein, Direktor der Berliner Stadtentwässerung, im „Bauingenieur“ (Heft 13/14, 1935). Da auch bei uns die Probleme zur schadlosen Abführung der Kanalisations-Abwässer immer mehr an Bedeutung gewinnen, sei auf jenen Aufsatz aufmerksam gemacht.

**Die Ausstellung „Land- und Ferienhaus“,** Basel, die wir bereits angekündigt haben, wird heute eröffnet und dauert (im Messegebäude) bis zum 2. Juni. Alle Architekten und weitere Kreise des S.I.A. seien nachdrücklich auf diese reichhaltige, unter Mitwirkung des B.S.A. und des S.W.B. zustandegebrachte Schau aufmerksam gemacht. Wir werden eingehend darüber berichten.

**Der Schweiz. Verein der Strassenfachmänner** hält seine Generalversammlung am 25. und 26. Mai in Luzern ab, verbunden mit fachlichen Vorträgen, worüber das Programm in der „SZS“ vom 2. d. M. näheren Aufschluss gibt. Die übliche Ausstellung von Maschinen und Fahrzeugen findet statt auf dem Sälischulhausplatz.

## NEKROLOGE.

† **Rudolf Frey.** Auf einer Geschäftsreise im Orient, die dem Besuch der Zementfabriken in Tourah bei Kairo und Chekka bei Beirut galt, ist Ingenieur Rudolf Frey, zusammen mit seinem langjährigen treuen Freunde, Ernst Schmidheiny, beim Rückflug von Jerusalem nach Kairo am 15. März in El Arish tödlich verunglückt.

Rudolf Frey, geboren 26. Dezember 1873, stammte aus einer alten Basler Familie. Er durchlief die Schulen seiner Vaterstadt und studierte 1892 bis 1896 an der Maschinen-Ingenieur-Abteilung des Eidg. Polytechnikums in Zürich. Nach erfolgreicher Diplomprüfung war er je ein Semester Assistent für Dampfmaschinenbau bei Prof. Stodola und für Turbinenbau bei Prof. Prášil und arbeitete dann als Ingenieur in der Maschinenfabrik Bruchsal. 1897 bis 1900 war er Betriebsingenieur in den deutschen Solway-Werken in Saaralben und kehrte dann in die Schweiz zurück, um als Betriebsingenieur der Zement- und Kalkfabriken R. Vigier A.-G. in Luterbach seine erfolgreiche Laufbahn in der Zementindustrie anzutreten. Schon ein Jahr später wurde Rudolf Frey Direktor der Gesellschaft und von 1911 an Delegierter des Verwaltungsrates. Seine geschäftliche Tüchtigkeit, sein verbindliches, offenes Wesen stellten ihn bald in die vorderste Reihe der schweizerischen Zementfabrikanten. Im Jahre 1907 wurde er zum Präsidenten der E. G. Portland gewählt, welches Amt er bis zu seinem Tode bekleidete. In allen technischen Fragen galt er als Autorität, er installierte 1905 den ersten Drehofen in der Schweiz und leitete in vorzüglicher Weise die seiner Gesellschaft gehörenden Werke Luterbach und Reuchenette, sowie die Kalkfabrik Rondchâtel. Auch an den Bestrebungen, die Materialprüfung zu fördern und zu entwickeln, nahm er regen Anteil; er besuchte die internationalen Kongresse für Materialprüfung in Stockholm und Chicago und war ein eifriges Mitglied des Schweizerischen Verbandes für Materialprüfung der Technik.

Als nach dem Kriege sein Freund Ernst Schmidheiny die Interessengemeinschaft Holderbank mit Vigier-Laufen-Unterterzen ins Leben rief, war Rudolf Frey sein getreuer Mitarbeiter. Er betätigte sich lebhaft am Ausbau der dem Einfluss von Holderbank unterstellten Zementfabriken Obourg in Belgien und Chalkis in Griechen-



RUDOLF FREY  
INGENIEUR

26. Dez. 1873

15. März 1935

lief Rud. Frey alle Grade; als Oberst kommandierte er von 1925 bis 1930 die Feldartillerie Brigade 2. In allen militärischen Chargen war er ein wohlwollender Vorgesetzter, der bei Offizieren und Soldaten gleich beliebt war. Er war mit Leib und Seele Soldat, ein guter Reiter, ein glänzender Gesellschafter und alle seine Dienstkameraden werden stets gerne an die gemeinsame Dienstzeit zurückdenken. Bis vor wenigen Jahren hat Rudolf Frey seine Ferien und seine freie Zeit am liebsten in den Bergen zugebracht. Er war ein grosser Freund der Natur, ein hervorragender Alpinist, dem die ganze Bergwelt bekannt war, und ausgezeichnete Skifahrer.

Und neben all der grossen beruflichen und geschäftlichen Tüchtigkeit war Rudolf Frey ein lieber und treuer Freund, ein fröhlicher Mensch, der mit seiner ritterlichen Art und seinem köstlichen Humor, nicht zuletzt in den Kreisen seiner G. E. P.-Kameraden, alle Herzen im Sturm eroberte. Weltmännisch und geistvoll, einfach und voller Herzengüte fand er den Weg zu Hoch und Niedrig, und alle die ihn kannten, werden seiner in Anhänglichkeit gedenken. Für seine Familie und seine nächsten Freunde ist der Verlust dieses lieben Menschen unersetzlich; wir werden ihn immer in bester Erinnerung behalten.

E. M.

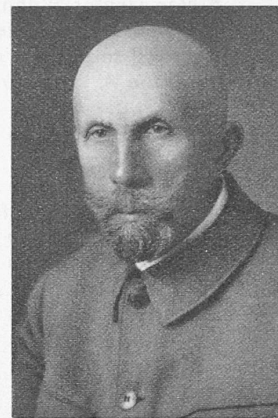
† Henri Amez-Droz, gewesener Bundesbahn-Ingenieur, verschied am 9. April in Bern nach längerem schwerem Leiden.

Henri Amez-Droz, Bürger von Le Locle, Mitglied der G. E. P. seit 1888, wurde am 20. Oktober 1862 in Neuchâtel als das jüngste von vier Kindern geboren; in seinem frühesten Lebensalter starb sein Vater. Nach einem Aufenthalt in England und in Deutschland trat Amez-Droz im Frühjahr 1882 in die kantonale Industrieschule in Zürich ein; von diesem Zeitpunkt an bis zu seinem Lebensende blieb der Verstorbene dem Schreiber dieser Zeilen in treuer Freundschaft verbunden. Nach Ablegung der Maturitätsprüfung im Herbst 1883 bezog Amez-Droz am Eidg. Polytechnikum die Bauingenieurschule, an der er im Jahre 1888 diplomierte. Die erste berufliche Tätigkeit führte ihn nach Italien, wo er als Ingenieur der Officine di Savigliano in Turin unter Direktor Röhlißberger auf dem Gebiete der Eisenkonstruktionen arbeitete. Vom Mai 1890 bis Mai 1891 betätigte er sich im Studienbureau der Regionalbahn für das Val de Ruz (Neuchâtel). Im Jahre 1891 trat Amez-Droz in den Dienst der Schweiz. Nordostbahn. Mit Hochachtung sprach er immer von dem verstorbenen Oberingenieur R. Moser, der bekanntlich den Bau der sog. Moratoriumslinien der N. O. B. und auch andere Bauten dieser Gesellschaft leitete und unter dessen Oberleitung Amez-Droz die Projektierung und die Bauleitung der zahlreichen, z. B. ganz bedeutenden Brückenobjekte übertragen war. Auch nach der Verstaatlichung der N. O. B. blieb dem Brückenkonstrukteur Amez-Droz im alten Kreis III der SBB noch ein reiches Mass von Arbeit, Neukonstruktionen, Umbauten und Unterhaltarbeiten, zugeteilt.

Der Kriegsausbruch im August 1914 brachte leider die erste Störung in die mit grosser Sachkenntnis und Gewissenhaftigkeit geleistete, ihm liebgeordnete Arbeit. Wiederholte gesundheitliche Störungen, in denen wohl schon der Keim des zu seinem Ableben führenden körperlichen Leidens lag, zwangen unsern Freund,

sich vorzeitig, d. h. auf den 1. Januar 1917 in den Ruhestand versetzen zu lassen. Nach Aufgabe seiner aktiven Berufstätigkeit zog Amez-Droz nach Gunten am Thunersee, um dann vor sechs Jahren nach Thun überzusiedeln.

Mit Henri Amez-Droz ist ein lieber, tüchtiger Mensch von hervorragender Charakterstärke, mit unbeugsamem Rechtsempfinden und von lauterstem Wesen von uns verschieden. Mit tiefstem Interesse erfüllte ihn namentlich seit der durch den Weltkrieg gestörten politischen und wirtschaftlichen Ordnung die Sorge um die Zukunft unseres Landes. In gleicher Weise die französische, deutsche, italienische und englische Sprache beherrschend, suchte er sich stets durch die Lektüre auch der ausländischen Tagespresse speziell über die die Schweiz interessierenden militärpolitischen Fragen zu informieren. Die gewesene Miss Dodd, früher Aerztin in London, mit der er sich 1914 verheiratet hatte, war dem Dahingeschiedenen eine vortreffliche Lebensgefährtin, die sich mit grossem Verständnis in unsere schweizerischen Verhältnisse einzuleben und in die Lebensauffassung ihres Gatten einzufühlen verstand. F. L.



H. AMEZ-DROZ  
INGENIEUR

20. Okt. 1862

9. April 1935

## WETTBEWERBE

**Vorschläge für ganz billige Einfamilienhäuser mit Gartenland.** Der vom „Schweiz. Verband für Wohnungswesen und Wohnungsreform“ in Verbindung mit der Familienschutzkommission der Schweiz. Gemeinnützigen Gesellschaft ausgeschriebene Wettbewerb hat 362 rechtmässig eingegangene Projekte ergeben. Das Preisgericht, bestehend aus den Herren Dr. iur. H. Peter (Zürich) als Präsident, Prof. Dr. F. Mangold (Basel), Prof. H. Bernoulli (Basel), Arch. A. Hoechel (Genf), Arch. A. Kellermüller (Winterthur) und K. Straub (Zürich) hat am 4. Mai folgenden Entscheid gefällt:

I. Preis (600 Fr.): G. Haug, Arch., Schaffhausen.

II. Preis ex æquo (je 450 Fr.): Roland Ochsenbein, Ebertswil a. A. Unbekannter Verfasser, Kennziffer: 54321.

III. Preis ex æquo (je 400 Fr.): Oskar Peter, Arch., St. Gallen. Edg. Schweizer, Arch., Thun. Hans Gasser, Arch., Gümligen.

IV. Preis ex æquo (je 300 Fr.): Bühler & Sommerfeld, Architekten, Winterthur und Zollikon. Marc Piccard, Arch., Zürich, mit landw. Berater dipl. agr. Häusermann.

Dank dem Entgegenkommen einiger Hypothekarinstitute und des Bundesamtes für Arbeitsbeschaffung konnten im fernerer 40 *Ankäufe* erfolgen. Hiervon wurde eine erste Gruppe von 23 Projekten mit je 150 Fr. und eine zweite von 17 Projekten mit je 100 Fr. bedacht. Zur *ersten Gruppe* gehören folgende Projektverfasser: Walter Allenspach (Basel), Rob. Barro (Zürich), H. Bender (Zürich), Hans Bühler (Schaffhausen), Fritz Engler (Wattwil), Walter Eggenschwyler (Solothurn), Hans Gisiger (Zürich), M. Hottinger und H. Jauslin (Zürich), Emil Keller (Oerlikon-Zürich), René Keller (Lausanne), Kessler & Peter (Zürich), E. Kreis (Herisau), P. Müller (Hallau), J. Müller (Zürich), Hans Ninck (Winterthur), Walter Niehus (Zürich), Arn. Siegel (Hallau), Karl Scheer und Albert Doebeli (Zürich-Oerlikon), Wilhelm Schwegler (Zürich), Hans Urech (Lenzburg), W. Wartburg (Wallisellen), Konr. Wolf (Hölstein).

Zur *zweiten Gruppe* (100 Fr.) gehören folgende Projektverfasser: Paul Bach (Zürich), Max Böhm (Bern), Ch. Geiser (Bern), W. Landolt (Zürich), Paul Seitz (Schaffhausen), W. Moor (Zürich), W. Nef (Zürich), E. Prendina (Winterthur), Dr. Roland Rohn (Zürich), P. Schmassmann (Winterthur), E. Stöcklin (Arlesheim), J. Studer (Küsnacht-Zürich), P. Tinguely (Liebefeld b. Bern), A. Tschumper (Bern), A. Fetzter (Zürich), Hans VonderMühl & Paul Oberrauch (Basel), O. Wehle (St. Gallen).

Sämtliche Projekte sind in der Ausstellung „Das Land- und Ferienhaus“ in Basel vom 11. Mai bis 2. Juni zu besichtigen.