

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 115/116 (1940)  
**Heft:** 25

**Nachruf:** Travlos, Elias C.

#### **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**

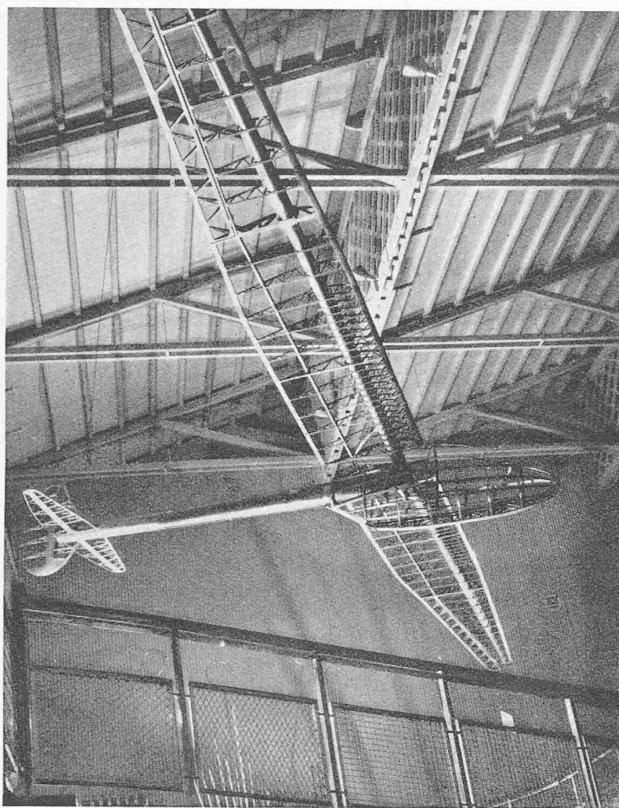
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 10.01.2026

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



Leichtmetall-Segelflugzeug «Avional», Spannweite 17 m, Länge 7,6 m  
Gebaut unter Leitung von Ing. H. Schreiber, Bern

dende wächst und maximal 24 Rp./t erreichen kann. Auf keinen Fall darf die Ausfuhr, die von einer Bewilligung des Eidg. Volkswirtschaftsdepartementes abhängig gemacht wird, mehr als 300 000 t jährlich betragen. Mit dieser Massnahme wird jeglichem Raubbau ein Riegel geschoben.

**«Redeblüte» oder Kalauer?** Auf Seite 94 dieses Bandes (in Nr. 8) hatten wir uns erlaubt, eine vor Jahren schon einmal gebrachte scherzhafte Hyperbel zu wiederholen: das «totgeborene Kind, das sich im Sande verlaufen hat». Schon damals, und auch diesmal wieder sind einige unserer Leser auf den Leim gegangen, indem sie das totgeborene Kind für bare Münze genommen (auch kein übles Bild?) und uns auf diesen vermeintlichen Sprach- oder Denkfehler aufmerksam gemacht haben. Es blieb aber einer (von doctores redigierten) Zeitung, der «Nation», vorbehalten, auf diesen zwar nicht mehr ganz neuen aber faustdicken Kalauer ebenfalls hereinzufallen und die «SBZ» ob einer vermeintlichen «Redeblüte» öffentlich anzuprangern, als ob wir den Unsinn nicht gemerkt hätten. — Nun, wir bitten alle unbedachtigterweise Gefoppten höflich um Entschuldigung dafür, dass wir sie verleitet haben, unsere Beherrschung der deutschen Sprache zu unterschätzen. Es war also nur ein dialektischer Scherz, um das Sinnlose des mit ihm verglichenen Alpenautobasistunnel zu unterstreichen. Das arme Kind aber wollen wir nun doch endgültig im Sande ruhen lassen.

**Leichtmetallsegelflugzeug.** Das s. Zt. an der Landesausstellung gezeigte, ganz aus schweizerischem Leichtmetall hergestellte Segelflugzeug «Avional» wird von M. Koenig in Nr. 15/16 vom August 1940 der «Schweizer Aero-Revue» beschrieben. Verwendet wurden beim Bau neben Blechen und Profilen aus Avional auch Gussstücke aus Alufont. Ueber die Erfahrungen mit dem konstruktiv sehr interessant durchgebildeten freitragenden Hochdecker mit nach hinten rohrförmig verjüngtem Schalenrumpf ist leider nichts bekannt. Es wäre sehr zu wünschen, dass einmal konsequente Erprobungen mit Leichtmetallsegelflugzeugen durchgeführt würden, die vielleicht einige der Bedenken, die der Aufnahme der Metallbauweise im Segelflugzeugbau noch entgegenstehen, zerstreuen könnten. Eine Masskizze des unter Leitung von Ing. H. Schreiber (Bern) gebauten «Avional» findet man in der Aero-Rev. Nr. 17/18.

**Albert Friedrich His-Stiftung, Basel.** Auch dieses Jahr kommen aus den Zinsen der Albert Friedrich His-Stiftung des Basler Kunstvereins einige Reisestipendien an junge, talentvolle und unbemittelte Maler, Bildhauer und Architekten aus Basel

zur Verteilung. Sie sollen zu einem Studienaufenthalt in Italien im Laufe des Jahres 1941 verwendet werden. Für die Dauer des Krieges ist diese Bestimmung dahin abgeändert worden, dass die Mittel zu einem Studienaufenthalt in der Schweiz verwendet werden dürfen, und dass mobilisierte Bewerber die Reise auch später antreten können. Anmeldebestimmungen siehe Inserat.

**Ersatztreibstoffe für Automobile.** Berichtigung. Die Carbusol S. A. in Genf, deren Holzkohlen-gas-Anhänger auf Seite 237\* lfd. Bds. (23. Nov. 1940) beschrieben wurde, teilt uns mit, dass ihr Gaserzeuger nicht nach einem ausländischen Modell gebaut ist. Alle ihre Patente sind schweizerischen Ursprungs. Der Brennstoff hingegen, die Carbusol Holzkohlen-Brikets, werden nach einem Verfahren erzeugt, das in Frankreich entwickelt worden ist.

**Erprobung eines Raketen-Flugzeuges.** Nach einer italienischen Meldung hat kürzlich der italienische Fliegeroberst Bernardi die ersten erfolgreichen Probeflüge mit einem von den Caproniflugzeugwerken gebauten Raketenflugzeug (vgl. «SBZ» Bd. 107, S. 37\*, 1936) ausgeführt. Auch dieses Flugzeug, das eine Fluggeschwindigkeit von 1000 km/h erreicht haben soll, ist eine Ganzmetallkonstruktion.

**Lawinengalerien der Gornergratbahn** sind im Laufe dieses Sommers auf eine Länge von 770 m am Hang unterhalb der Station Riffelberg erstellt worden. Zusammen mit einigen Vorkehren gegen Schneeverwehungen im obersten Teil der Strecke ermöglichen sie den durchgehenden Winterverkehr der Skifahrer.

## WETTBEWERBE

**Genfer Verbindungsbahn - Rhonebrücke.** Zu diesem Wettbewerb sind eingeladen schweizerische, in der Schweiz niedergelassene, nicht beamtete Ingenieure, Architekten, Techniker und Unternehmer. Anfragetermin 10. Januar, Einlieferungszeitpunkt 31. März 1941. Preissumme für höchstens acht Preise 40 000 Fr., dazu 20 000 Fr. für Ankäufe. Als Unterlagen werden mitgeliefert die vorliegenden offiziellen zwei Projekte (Beton und Blechbalken, in 1:200); die Unterlagen sind gegen ein Depositum von 50 Fr. zu beziehen beim Bureau de Construction CFF, Bahnhof Cornavin, Genf. Wir kommen auf diese Ausschreibung zurück und verweisen zur vorläufigen Orientierung auf unsere Berichterstattung über die Genfer Verbindungsbahn und den Pont Butin in Bd. 67, S. 185\* (8. April 1916). Die Eisenbahn verlässt das Tracé des Pont Butin und verläuft nunmehr weiter flussaufwärts, wie 1916 von Prof. F. Schüle empfohlen.

**Schulhaus für das kant. aargau. Lehrerinnen-Seminar in Aarau,** in Verbindung mit einer Gemeinde-Turnhalle. Ideenwettbewerb unter allen im Kanton Aargau seit 1. Jan. 1939 niedergelassenen und allen im Kanton heimatberechtigten, in der Schweiz wohnhaften Architekten. Anfragen bis 20. Januar, Einlieferungen bis 31. März 1941. Preissumme für vier bis fünf Entwürfe 8000 Fr., dazu für Ankäufe 2000 Fr.; es ist beabsichtigt, den I. Preisträger zur weiteren Bearbeitung heranzuziehen (vorbehältlich zwingender Gründe). Preisgericht: Baudirektor A. Studler, Stadtammann Dr. F. Laager, die Architekten F. Hiller (Bern), W. Henauer und M. Risch (Zürich), Ersatzmann F. Bräuning (Basel). Unterlagen zu beziehen gegen Hinterlegung von 20 Fr. bei der kant. Baudirektion Aarau.

## NEKROLOGE

† **Elias C. Travlos**, Bauingenieur, dessen Ableben am 31. Okt. d. J. bereits gemeldet worden ist, wurde in Vathy auf der Insel Samos am 30. Dez. 1866 geboren; heimatberechtigt war er auf der Insel Kephalonia im Ionischen Meer. Nach Absolvierung des Gymnasiums und zweijährigem Besuch der Universität Athen reiste in ihm der Entschluss, Ingenieurwissenschaften zu studieren; er kam zu diesem Zwecke im Jahre 1889 nach Zürich an die E. T. H. Nach Abschluss des Studiums 1893 erfolgte sein Eintritt in die Dienste der N. O. B., wo er bis 1897 blieb und hauptsächlich beim Bau der beiden Tunnel der Linie Thalwil-Zug beschäftigt war. Als dann sehen wir unseren Freund ein Jahr lang im Eisenwerk Kaiserslautern in der Rheinpfalz. Im Oktober 1898 zog es ihn jedoch wieder nach Zürich, um an der E. T. H. als Assistent für Graph. Statik sowie für Eisenbahn- und Wasserbau bei den Professoren W. Ritter, E. Gerlich und C. Zschokke ein Jahr lang zu wirken. Anschliessend wird er in der Basler Bau-gesellschaft in Basel Chef des Ingenieurbüro. Vom Januar 1902 bis Ende 1907 ist er Oberingenieur bei der A. G. Alb. Buss & Cie. in Basel; während dieser Zeit erfolgte eine Reise nach Norwegen im Auftrag des Schweiz. Bankvereins in Basel, zur Begutachtung der Wasserkräfte des Kinsaa bei Kinservik im Siörfjord. Im Januar 1908 etablierte sich Travlos als Zivilingenieur in Basel; 1909 führt ihn eine technische Expertise nach Agypten.



ALB. HAUSAMANN

ARCHITEKT

25. Jan. 1876

5. Nov. 1940

Montreux, am Ufer seines geliebten Genfersees. Von nun an trat er nicht mehr aktiv an die Öffentlichkeit. Als stiller Lehrter fand er jedoch weiterhin grosses Interesse an allen wichtigen baulichen und technischen Fragen. Im Laufe dieses Jahres wurde ein Herzleiden bei ihm immer unerträglicher. Ein sanfter Tod erlöste ihn davon am vergangenen 31. Oktober. Im Friedhof der englischen Kirche in Territet ruht er nun neben seiner ihm vorangegangenen Gattin.

Wir, seine Weggenossen und G. E. P.-Kollegen haben nicht nur einen lieben Kameraden, sondern auch einen edlen Freund verloren, dessen Wesen durch vornehmen Charakter, angeborene Herzensgüte, treueste Verbundenheit und peinliche Gewissenhaftigkeit charakterisiert wurde und ihn uns unvergesslich macht. — Ein stiller Trost für uns ist es, dass er von den kriegerischen Ereignissen, in die sein Vaterland verwickelt wurde, nichts mehr erfuhr. Er ruhe in Frieden! B. Katzigheras

† **Albert Hausamann**, architecte, chef des Services techniques des Travaux Publics de La Chaux-de-Fonds, né à Bâle le 25 janvier 1876, membre de la S. I. A., est décédé le 5 novembre 1940 après une longue maladie. Il fit ses études, avec diplôme, à l'Ecole Polytechnique Fédérale à Zurich de 1894 à 1898; ses deux premières années l'amènent à Lugano et à Berlin. De 1900 à 1904, il est élève de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris où il obtient le diplôme du Gouvernement français. Lauréat du Salon des Artistes français à Paris, pour des relevés de maisons engadinoises, il devient de 1904/05 inspecteur des travaux de l'Amphassa de France à Vienne, puis chef du bureau d'architecture J. Fébre, adjoint aux Travaux Publics de Nice, où il collabore pendant dix ans à divers travaux importants sur la Riviera française. La guerre le ramène au pays. Dès 1916 il s'établit architecte à La Chaux-de-Fonds, participe avec succès aux nombreux concours d'architecture lancés dans notre région à cette époque. En plus de diverses jolies villas, il a la satisfaction d'exécuter l'édifice de la Banque Cantonale de La Chaux-de-Fonds. Au début de 1930, il est appelé à diriger les services techniques des Travaux Publics de La Chaux-de-Fonds où il fait preuve d'une grande activité et se fait apprécier. La maladie l'oblige malheureusement, au cours de 1939, de se démettre de ses fonctions.

Mr. Hausamann fut un architecte très doué, à la fois bon constructeur et artiste, de caractère impulsif et grand travailleur.

G. F.

† **Fritz Stambach**. Mit Ingenieur Fritz Stambach in Rorschach, der am 19. Oktober im 68. Altersjahr nach langem Leid entschlafen ist, verlor ich meinen besten, so viele einen guten, treuen Freund. — Als Sohn des bekannten Geometer-Professors am Winterthurer Technikum 1873 geboren, war er im besten Sinn des Wortes ein Selbstdame. Nach Absolvierung des Technikums mit dem Geometerdiplom verdiente er sich in der Praxis im Tiefbauamt Zürich und Bauamt Winterthur selbst die nötigen Mittel zum Weiterstudium am Eidg. Polytechnikum in Zürich. In seinen Stellungen bei der Bau-Unternehmung für den Albis-Tunnel unter Ing. Lusser, beim Bau des Elektrizitätswerkes Schwyz und bei einer Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin, dann beim Simplon-Tunnel und beim Bau der Albula-Bahn (Los Bergün-Preda) erweiterte er seine praktischen Kenntnisse und erwies sich als so tüchtig,

dass ihn der bekannte Bau-Unternehmer Aeblis-König in Egnadis als Associé in sein Geschäft aufnahm. Unter dieser Firma führte er den Bau der Bahlinie Ebnat-Nesslau aus, machte sich aber auch im Hochbau, für Arbeiter-Siedlungen, namentlich aber für grosse Fabrik-Bauten im In- und Ausland einen geschätzten Namen. 1916 gründete er in Rorschach eine eigene Bauunternehmung für Hoch- und Tiefbau, der zahlreiche grosse Bauten, zuletzt noch für die Landesverteidigung im Rheintal und ein Leitwerk für die Korrektion des alten Rheinaltaufs ihre Ausführung verdanken, bis ein inneres Leiden dem nimmermüden Arbeitsleiter den Befehlstab entwand und ihn zur Übergabe seines Betriebs an seinen Mitarbeiter, Ing. Max Geiger, zwang.

In allen seinen Arbeiten, sei es als Unternehmer, sei es als gesuchter und geschätzter Experte, setzte Fritz Stambach stets seine ganze Kraft mit unbestechlicher Ehrlichkeit und Gerechtigkeit ein, die bisweilen zur Schröffheit werden konnte, wenn er glaubte, einer Unkorrektheit oder schlauem Uebervorteilswillen gegenüber zu stehen. Seinem Lebenswerk fehlte der Erfolg nicht, doch blieb er immer der einfache und schlichte Mensch, als den ihn seine Auftraggeber wie seine Untergebenen schätzten. Stambach war ein grundgütiger Mensch, stets hilfsbereit mit Rat und Tat. Wer ihn kannte, musste ihn ehren, schätzen und lieben — sein Andenken bleibt unvergessen! A. Gaudy



FRITZ STAMBACH

INGENIEUR

6. April 1873

19. Okt. 1940

## LITERATUR

**Liliputbahnen.** Von Ing. Dr. Walter Strauss. Ein Überblick über Personen befördernde Miniaturbahnen, mit einem Anhang über bemannbare Schiffsmodelle. Mit 362 Abb., einer Zweifarbtafel und 44 Tabellen. Format 21 × 29,4 cm. Darmstadt 1940, Verlag Kichler. Preis geb. Fr. 16,20.

Dieses unterhaltsame Buch berichtet über den Eisenbahnmodellbau in England und Deutschland. Dieser hat besonders im ersten Land grosse Ausdehnung angenommen, und es bestehen grössere Liliputbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen.

Von den einfachgekuppelten 2-A-1 bis zur achtfachgekuppelten Gelenklokomotive finden sich ausgezeichnete Nachbildungen der meisten englischen Lokomotivtypen, sei es im Massstab 1 : 23, oder 1 : 2,3. Ebenso beliebt sind die Massstäbe 1 : 4, 1 : 6 und 1 : 8, wofür Einzelteile und ganze Maschinen von den Spezialfirmen W. J. Bassett-Lowke in Northampton und Davey, Paxman & Co. in Colchester geliefert werden.

Von der Spurweite von 89 mm an schleppen die Modelle bereits ihre Führer mit (Abb. 1). Die Kleinste, dem öffentlichen Verkehr dienende Bahn, die Ravenglass and Eskdale Ry., hat bei einer Spurweite von 381 mm die ansehnliche Länge von 11,2 km. Sie führt von der Irischen See in die Cumbrian Mountains hinein; ihre Lokomotiven (Abb. 2) schleppen Züge bis zu 50 t Gewicht. (Abb. auf Seite 294.)

Nebst vielen ähnlichen Vergnügungssparkanlagen, zu denen auch die hier eher bekannten deutschen Beispiele (Abb. 3) gehören, erfüllt die Romney Hythe and Dymchurch Ry. mit ihren fünf mustergültigen Nachbildungen der LNER 2C1 zweifellos eine beachtenswerte Aufgabe im englischen Bäderverkehr.

Durch die Liliputbahn Freude zu schaffen, ist die angehende Aufgabe der Eisenbahnfreunde. Der von Haus aus mit seinem Stoff gründlich vertraute Verfasser ist ein Darsteller von unerschöpflicher Liebe zum Thema und von einer leidenschaftlichen Hingabe an die Technik. Unermüdlich werden alle Einzelheiten, Schicksale und Umbauten der Modellanlagen geschildert, meist im Zusammenhang mit der Charakterzeichnung ihrer Erbauer. In seiner übernationalen Haltung mutet uns das Buch heute an wie ein Märchen aus uralten Zeiten. R. Liechty

**10 000 Jahre Schaffen und Forschen.** Von Dr. Bruno Kaiser, mit 266 Holzschnitten von Paul Boesch. Bern 1940, Pestalozzi-Verlag Kaiser & Co. A. G. Preis in Leinen geb. Fr. 5,40.

Eine kurzgefasste Kulturgeschichte für die Jugend, in der Technik und Wirtschaft die ihr zukommende wichtige Rolle spielen. Holzschnittartig, in markanten Strichen wie die Bilder ist auch der Text gehalten. Ein Buch, das, wie der Pestalozzi-Kalender, auf dem Weihnachtstisch Freude machen wird.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. W. JEGHER (im Felde)