

# Hofmann, Julius

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Neckarbrücke zwischen Gemmrigheim und Kirchheim.** Zu den bemerkenswerteren Gewölbebauten gehört eine vom Präsidenten *v. Leibbrand* entworfene Brücke, welche kurz oberhalb der Station Kirchheim der Bahnlinie Stuttgart-Heilbronn über den Neckar ausgeführt wird. Die Brücke hat, wie wir der «Deutschen Bauztg.» entnehmen, vier Oeffnungen von je 38 m Spannweite. Mittelpfeiler und Ortpfeiler sind etwa 5 m unter Niederwasser auf Felsen gegründet. Die Scheitelstärke der Gewölbe ist 80 cm, die Stärke am Kämpfer beträgt 90 cm. Zur Festlegung der Drucklinien dienen im Scheitel und in den Kämpfern 15 cm breite, 2 cm dicke Bleiplatten zwischen Sandsteinquadern. Die Betonierung der vier Gewölbe ist in der sehr kurzen Frist von zehn Tagen durchgeführt worden. Zum Beton wurde Flusskies verwendet; die Betonbereitung ist durch Maschinen erfolgt. Die Betonierung geschah in der Weise, dass je ein einer Gewölbesteinschicht entsprechender Betonkörper ausgeführt, der der nächsten Schicht entsprechende Teil zunächst freigelassen, der übernächste wieder ausgeführt wurde u. s. f. Ausserdem ging man von den Kämpfern und dem Scheitel gleichzeitig mit dieser Betonierung vor. Den Schluss bildeten die letzten Schichten an den Scheitel- und Kämpferquadern. Das Gewölbe konnte bei dieser Herstellung die unvermeidlichen Senkungen des Lehrgerüsts unbeschadet seines eigenen Gefüges mitmachen.

**Weltausstellung Paris 1900.** Ingenieur Devic hat dem Kommissariat für die Weltausstellung ein interessantes Projekt unterbreitet. Es handelt sich um den Bau eines sechseckigen, stählernen Turmes von 115 m Höhe, dessen sämtliche 24 Stockwerke den Zuschauern zugänglich sein sollen. Der äusserlich reich ornamentierte Bau, für dessen Beleuchtung 20000 Illuminationskörper vorgesehen sind, soll auf einer drehbaren Achse stehen und von einem hydraulischen Apparate dergestalt in Bewegung gesetzt werden, dass er sich im Laufe einer Stunde um 360° dreht. Auf diese Art könnten die auf den 24 Stockwerken versammelten Besucher, ohne einen Schritt zu thun, das Panorama der Ausstellung von Paris und ihrer Umgebung sich vor ihren Augen abrollen sehen.

**Elektrische Strassenbahn in Kairo.** Die von der Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin erbaute elektrische Strassenbahn in Kairo ist am 1. August eröffnet worden. Der Betrieb der die Stadt in allen Teilen durchquerenden 40 km langen Linie wird durch 40 offene Motorwagen und vorläufig 20 Anhängewagen bewirkt. Den erforderlichen Strom liefert eine am Nil erbaute Kraftstation; das Wasser für die Speisung der Kessel wird mittels einer umfangreichen Pumpenanlage aus dem Nil gehoben.

**Eine Versuchsstrasse** in der Hinsicht, welche Art modernen Pflasters die zweckmässigste ist, wird die Goethestrasse in Leipzig werden. Dieselbe soll in ihrem ersten Teile, vom Augustusplatz ab, mit Asphalt, in ihrer Mitte, bis etwa zur Georgenhalle, mit australischem Holzpflaster und im übrigen Teile mit gewöhnlichem Holzpflaster belegt werden. Aus der Verwendung dieser verschiedenen Materialien will man dann Erfahrungen bezüglich der Güte des Pflasters gewinnen.

**Beleuchtung von Eisenbahnen mit Acetylen.** Auch auf den preussischen Staatseisenbahnen sind nunmehr umfangreiche Versuche zur Waggonbeleuchtung mittels Acetylen im Gange. Mit Rücksicht darauf hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen bereits veranlasst, alle Arbeiten zur Erweiterung von Fettgasanstalten, sowie zur Vergrösserung der Gasbehälter an den Fahrzeugen und zur Vermehrung der Gastransportwagen bis auf weiteres einzustellen.

**Eisenbahnen in Kleinasien.** Aus französischen Kapitalistenkreisen ist an die türkische Regierung das Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Adana (bei Tarsus) über Merasch nach Urfa und Diarbekir gerichtet worden, deren Ausführung eine hervorragende wirtschaftliche Bedeutung für das Land gewinnen dürfte, indem dadurch das Innere von Mesopotamien dem Verkehr auf dem Mittelländischen Meer erschlossen würde.

**Elektrische Bahn Leipzig-Weissenfels-Merseburg.** Zur Erbauung einer normalspurigen elektrischen Bahn eingangs genannter Linie ist dem Projektanten, Ing. *Witte*, die behördliche Genehmigung behufs Vornahme der Vorarbeiten erteilt worden.

## Nekrologie.

† **Julius Hofmann.** Am 5. d. M. verschied in München im 56. Lebensjahre der kgl. Hof-Oberbaurat Julius Hofmann, seit 1884 der Vorstand des Hofbauwesens in Bayern. Aus seiner künstlerischen Thätigkeit sind als bedeutendere Arbeiten die innere Ausschmückung des Schlosses Miramare bei Triest und die Fertigstellung der bekannten Prachtbauten des Königs Ludwigs II. nach dem Rücktritt Dollmanns hervorzuheben. Von dem Verstorbenen rührt auch der Entwurf der Gedächtniskirche für König Ludwig II. bei Schloss Berg am Starnberger See her, deren Grundsteinlegung im Frühjahr dieses Jahres erfolgte.

## Zur Abwehr.

In Nr. 30 der «Schweizer-Bahnen» werden nun die Gründe angeführt, die laut Nr. 28 desselben Blattes «das Präsidium des Jungfraubahn-Unternehmens in letzter Stunde bestimmten, auf die Unterzeichnung des Vertrages zu verzichten» und welche Gründe die «Schweizer-Bahnen» damals «in meinem Interesse (!) nicht mitteilen wollten.»

Das genannte Blatt schreibt: «Man stand thatsächlich am 29. Juni vor einem Vertragsabschluss. In mündlicher Besprechung war am Morgen eine Einigung über die einzelnen Kontraktunkte erzielt worden; *der am Nachmittag gleichen Tages vorgelegte schriftliche Vertrag entsprach aber den getroffenen Vereinbarungen nicht.* Darum verzichtete das Präsidium des Jungfraubahnunternehmens auf dessen Unterzeichnung.»

Jedermann muss nach dieser Darstellung glauben, *ich* hätte diesen schriftlichen Vertrag ausgearbeitet und vorgelegt (bzw. unterschoben), dem ist aber nicht so. Bei den am Vormittag gepflogenen Verhandlungen zwischen Hrn. Guyer Zeller und mir, welche auf dessen Bureau stattfanden, war sein Sekretär, Hr. Dr. Wrubel, als Protokollführer zugegen und *dieser* war beauftragt, auf den Nachmittag gleichen Tages den Vertrag aufzusetzen und zur Unterschrift vorzulegen. Als ich mich zur festgestellten Zeit hiezu einfand, ward mir der Bescheid, Hr. Guyer habe keine Zeit, und ich habe weder diesen *noch den Vertrag gesehen.* Erst aus den «Schweizer-Bahnen» erfahre ich, dass der (von Dr. Wrubel) geschilderte Vertrag nicht unseren Vereinbarungen konform war und deshalb von Hrn. Guyer abgelehnt wurde!

Wird mir nun Hr. Dr. Wrubel den Gefallen thun, die Fragen zu beantworten:

1. Was berechtigte ihn, einen Vertrag niederzuschreiben, der nicht mit unserer mündlichen Vereinbarung übereinstimmte und hiedurch das Zustandekommen des Vertrages zu verhindern?

2. Warum hat Hr. Guyer-Zeller seinen Sekretär nicht angewiesen, den Vertrag neuerdings und in Uebereinstimmung mit dem Protokoll aufzufassen, sofern diese nicht korrespondierten?

Das Tableau wird vollständig, wenn nun derselbe Hr. Dr. Wrubel als Redaktor der «Schweizer-Bahnen» *mich* als Sündenbock hinstellt und glauben machen will, *ich* hätte durch Unkorrektheiten Hrn. Guyer Anlass zum Abbruch unserer geschäftlichen Beziehungen gegeben!

Diese Handlungsweise bedarf keines weiteren Kommentars. Sie steht «Hors concours»!

Ich habe mich gegenüber Hrn. Dr. Wrubel schliesslich noch dafür zu verantworten, dass ich es mit meiner «Ueberzeugung» vereinbaren konnte, am 29. Juni noch zu verhandeln, während mein «Gewissen» am 1. Juli plötzlich zu Tage trat und mich beunruhigte.

Der Fall liegt sehr einfach:

Ich hatte mich bei meiner Offerte bis zum 30. Juni schriftlich behaften lassen und musste daher bis zu diesem Datum zu Unterhandlungen bereit stehen. Ein Mitglied der Jungfraubahnkommission hat mich schriftlich hiezu aus Genf hergerufen; ohne diese Aufforderung hätte ich mich nicht eingestellt, wie ich mich überhaupt dem Jungfraubahn-bureau niemals aufgedrängt habe.

Wenn nun Herr Dr. theol. Wrubel\*) daraus den Elasticitätskoeffizienten für mein Gewissen ableiten will, so imponiert er mir dadurch als Techniker zum ersten Male.

X. Imfeld, Ing.

\*) Wir glauben, dass Herr Imfeld Herrn Wrubel eine Würde zuschreibt, die er nicht besitzt. Bekanntlich wird bei uns und in Deutschland der Doktor der Theologie nur *ehrenhalber* erteilt und von einer solchen Ehrung des Genannten wissen wir nichts. Die Red.

Redaktion: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

### Stellenvermittlung.

Gesucht von einem schweizerischen Tiefbauamt einige *Ingenieurs* mit guter Feldpraxis zum Tracieren von Strassen im Hügelland bei guter Bezahlung. (1054)

On demande pour une société en Russie faisant la petite et la grosse forge, la chaudronnerie, machines à vapeur, etc. etc., un *directeur*, possédant outre les connaissances techniques nécessaires les qualités administratives pour diriger un personnel nombreux. (1056)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

**Exposition nationale à Genève.** Rendez-vous hebdomadaire des Anciens Polytechniciens et de leurs amis: chaque jeudi soir à la Taverne de Chalamala, Village Suisse. — 7 heures Souper facultatif. 8½ heures Réunion familière. Signe de ralliement: table marquée G. e. P.