

Delisle, François

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 18

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

Simplon-Tunnel II. Das entschiedene Vorgehen der Bauleitung gegenüber dem leichtsinnig vom Zaun gebrochenen Streik der Arbeiter auf der Südseite (siehe unsere Notiz auf Seite 245 letzter Nummer) hat die Arbeit wieder in das richtige Geleise gebracht.

Auf Wunsch italienischer Behörden hat die Generaldirektion der S. B. B. zugegeben, noch einen letzten Versuch zu machen, die Streikangelegenheit auf gütlichem Wege zu ordnen, indem sie durch Plakate in Iselle bekannt machte, sie sei bereit, auf die verfügte Einstellung der Bauten für die Dauer von drei Monaten zurückzukommen, wenn die Arbeit am 25. April vormittags *bedingungslos* und von mindestens 500 Arbeitern wieder aufgenommen werde. Auf diese Bekanntmachung hin haben sich am 25. April morgens um 6 Uhr nicht weniger als 700 Mann zur Vormittagsschicht gestellt und die Arbeit auf Grund der Erklärung der Generaldirektion *bedingungslos* wieder aufgenommen. Zur Nachmittagsschicht, die um 2 Uhr begann, sind ebenfalls eine genügende Anzahl Arbeiter angetreten, sodass die Arbeit am Montag wieder im vollen Umfange aufgenommen werden konnte.

Es bedeutet dies einen vollen Erfolg der Unternehmung, und man wird der Generaldirektion der Bundesbahnen für ihre feste und würdige Haltung Dank wissen. Den Ingenieuren der Unternehmung ist ihre schwere und oft nicht ungefährliche Aufgabe dadurch erleichtert, dass sie bei der Oberleitung den nötigen Rückhalt gefunden haben. Durch grösseres Entgegenkommen hätte ihre Autorität bei der Arbeiterschaft zweifellos gelitten.

Wasserwirtschaftliche Auskunftsstelle für Deutschland. Von dem Gedanken ausgehend, dass eine Zentralisation die wichtigste Forderung für alle wasserwirtschaftlichen Bestrebungen ist, hat eine Gruppe von Fachleuten und Industriellen eine *wasserwirtschaftliche Auskunftsstelle für ganz Deutschland* geschaffen. Neben den zahlreichen Mitarbeitern für *Wasserversorgung* hat sich ein besonderer Arbeitsausschuss für *Talsperrenbau*, *Melioration* und *Moorkultur* gebildet. Das Mitarbeiterverzeichnis weist zur Zeit 80 Namen auf. Nähere Auskunft erteilt der Sekretär der Auskunftsstelle, Hermann Heck, Leipzig, Querstrasse 17, I.

Schmalspurbahn Thuisi-Andeer-Mesocco. Die an der schmalspurigen Bernhardsbahn interessierten Gemeinden haben in einer Eingabe vom 10. Juli 1913 den Bundesrat ersucht, das bezügliche Konzessionsgesuch bald zu erledigen. Laut „Bund“ verlautet, die Generaldir. der S. B. B. habe dem Bundesrat empfohlen, an dem Standpunkt festzuhalten, gemäss dem die Weiterbehandlung der Angelegenheit bis zur Festlegung des Tracé der zukünftigen ostschweizerischen Alpenbahn verschoben werden soll. Ob der Bundesrat wohl den Gesuchstellern solchen Bescheid erteilen wird?

Der XIII. Tag für Denkmalpflege Augsburg 1914 findet vom 16. bis 19. September unter dem Vorsitz von Professor Dr. v. Oechelhäuser statt. Der Mittwoch ist den geschäftlichen Traktanden, der Donnerstag und der Freitag vormittag den verschiedenen Vorträgen gewidmet, denen sich am Freitag nachmittag, sowie am Samstag die Besichtigung der Kunstdenkmäler der Stadt und ein gemeinschaftlicher Ausflug anschliessen. Zur Teilnahme an der Tagung ist Jedermann zugelassen; der Beitrag beträgt 5 M.

Die badische Jubiläums-Ausstellung Karlsruhe 1915, von der wir in Band LXII, Seite 323 bereits berichteten, soll den Werdegang der badischen Industrie und des badischen Gewerbes in den letzten 200 Jahren, seit Gründung der Stadt Karlsruhe im Jahre 1715, darstellen. Sie wird in zwei Hauptgruppen zerfallen: eine *internationale* Abteilung für Kunst und eine rein *badische* Abteilung für Gewerbe, Industrie und Kunstgewerbe, denen sich noch eine Abteilung für Gartenkunst angliedern wird.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Wir können im Anschluss an unsere Notiz auf Seiten 244 und 245 der letzten Nummer berichten, dass der Bundesrat zu den Verhandlungen mit Deutschland über die Rheinschiffahrt eine Kommission ernannt hat, die unter Vorsitz von Bundesrat Calonder besteht aus Professor Max Huber, Zürich, Stadtpräsident Spahn, Schaffhausen, Oberbauinspektor von Morlot und Dr. Collet, Chef der Landeshydrographie.

Mont d'Or-Tunnel. In den Zeitungen war kürzlich zu lesen, dass der Wasserausfluss aus dem Mont d'Or-Tunnel wieder auf 3700 l/sek angestiegen sei. Von uns an massgebender Stelle eingezogene Erkundigungen bestätigen, dass am 8. April eine ausfliessende Wassermenge von 3600 l/sek festgestellt wurde, die jedoch schon am darauffolgenden Tage auf 2600 l/sek und bis 22. April wieder auf 700 l/sek zurückgegangen war.

Die Belastungsprobe der verstärkten Kirchenfeldbrücke in Bern hat am 25. April zu voller Zufriedenheit stattgefunden. Wir werden über diese interessanten Arbeiten demnächst einlässlich berichten können.

Konkurrenzen.

Stadthaus in Solothurn (Band LXII, Seite 324, Band LXIII, Seite 218 und 248). Das Urteil des Preisgerichtes ist uns am Abend des 24. April zugekommen. Es lautet:

A. Alter Platz.

- I. Preis (1800 Fr.) Entwurf Nr. 45, „Zweck und Form“, Verfasser: Architekt Otto Salvisberg, Berlin.
- II. Preis (1400 Fr.) Entwurf Nr. 12, „Heimisch“, Verfasser: Architekt Fritz von Niederhäusern und Mitarbeiter André Strässle in Olten.
- III. Preis (1000 Fr.) Entwurf Nr. 43, „Vom Marktplatz aus“, Verfasser: Architekt Alfred Lanzrein und Mitarbeiter Max Lutz, Thun.

Zum Ankauf empfohlen für 800 Fr. Entwurf Nr. 66, Motto: „1. April“.

B. Platz vor dem Baseltor.

- Kein I. Preis.
- II. Preis ex æquo (3000 Fr.) Entwurf Nr. 131, „Zweck und Form“, Verfasser: Architekt Otto Salvisberg, Berlin.
- II. Preis ex æquo (3000 Fr.) Entwurf Nr. 127, „Vor dem Tore“, Verfasser: Architekten Gebrüder Bräm, Zürich.
- III. Preis (1500 Fr.) Entwurf Nr. 139, „Neustadt“, Verfasser: Architekten Joss & Klauser, Bern.

Hinsichtlich der *Platzfrage* hat das Preisgericht einstimmig beschlossen, den Platz vor dem Baseltor zu empfehlen und zu dem Behufe die weitere Ausarbeitung der Projekte Nr. 131 und 127 gemäss den gemachten Aussetzungen zu beantragen.

Sämtliche 113 eingelaufenen Entwürfe sind in der Turnhalle des Hermesbühl-Schulhauses öffentlich ausgestellt von Samstag den 25. April bis und mit Montag den 4. Mai 1914.

Nekrologie.

† **François Delisle.** Dem am 10. April in Bulle verstorbenen Ingenieur François Delisle widmet das „Bulletin technique“ vom 25. April einen Nachruf, dem wir folgende Daten entnehmen: Delisle war am 18. Februar 1865 in Lausanne geboren und hat seine Vorbildung in der dortigen Gewerbeschule erhalten. Nach Absolvierung der Ingenieurschule in Lausanne beteiligte er sich an den Studien für die Bahn Visp-Zermatt und leitete den Bau eines Teils dieser Strecke. Bei seiner spätern Wirksamkeit in Montreux und Genf hatte er Gelegenheit, sich bei Projektierungsarbeiten für verschiedene andere Bergbahnen auf diesem Gebiete zu vervollkommen. Zum Direktor der Bahnen Territet-Glion und Glion-Naye ernannt, leitete er den Bau der noch unfertigen Strecke und hierauf sechs Jahre lang den Betrieb. Aus dieser Stellung berief ihn der Staat Freiburg zur Vollendung der Unternehmungen der „Forces électriques de Thusy-Hauterive“ und ernannte ihn später, als Nachfolger von Ingenieur Blaser, zum Chef des kantonalen Eisenbahndepartements. Am 1. September 1913 übernahm er die Direktion der „Chemins de fer électriques de la Gruyère“ in Bulle, wo ihm aber leider nur ein kurzes Wirken beschieden war.

† **Julius Stizenberger.** Am 25. April ist zu Konstanz nach langem Leiden Ingenieur Julius Stizenberger im 61. Lebensjahr verschieden. In St. Gallen, wo er am 23. Mai 1853 geboren wurde, durchlief er die Schulen und bereitete er sich auf den Eintritt in die Eidg. Technische Hochschule vor, an deren Ingenieurschule er von 1872 bis 1876 studiert hat. Nach Vollendung der Studien trat er bei der Nordostbahn in die Praxis, deren erste Jahre ihn weiter zum Rheinbrückenbau in Basel, zu Triangulationsarbeiten im Oberengadin und schliesslich zur Suisse-Occidentale führten. Von 1880 bis 1883 war er bei der Eisenbahn Clermont-Fulles tätig, arbeitete dann 1883 und 1884 am Arlberg, 1885 und 1886 beim Eisenbahnbau in der Türkei und in Serbien. Von 1886 bis 1888 finden wir ihn bei den Vorarbeiten für die Berner Oberlandbahnen. Im letztern Jahre trat er in die Dienste der Nordostbahn, bei der er bis 1894 arbeitete, um dann von 1895 an sich für eigene Rechnung mit Ver-