

Leuch, Rudolf

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 16

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

an Stelle der beiden sich abwechselnd hebenden und senkenden Ventile ein gleichmässig drehendes Ventil tritt, durch das das Druckwasser abwechselnd mit einem Fallrohr und mit einem Steigrohr verbunden wird. Während somit die ursprüngliche Anordnung des hydraulischen Widders als ein Hemmwerk arbeitet und zum Zwecke eines kontinuierlichen Betriebes auf die Anwendung eines Windkessels angewiesen ist, ist der Hydropulsator als ein ununterbrochen tätiges Schaltwerk anzusehen und ohne weiteres für kontinuierlichen Betrieb geeignet. Ueber den Hydropulsator sind kürzlich in Hamburg im Bezirksverein deutscher Ingenieure eingehende Angaben mitgeteilt und in der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure veröffentlicht worden.

Elektrische Schmalspurbahn Freiburg-Bulle. Mit Botschaft vom 28. September d. J. beantragt der Bundesrat den eidg. Räten die Erteilung der Konzession für eine elektrisch zu betreibende Meterspurbahn vom Bahnhof der S. B. B. in Freiburg über Perolles, Marly, La Roche, Thusy und Riaz nach Bulle mit neun Zwischenstationen. Die Linie ist rund 30 km lang; sie erhebt sich von Kote 632 in Freiburg auf Kote 800 bis Treyvaux, um bis Bulle wieder auf 773,7 m zu fallen. Das Längenprofil weist Maximalsteigungen von 42‰ auf. Der technische Bericht sieht eine Gesamtauslage von 6 500 000 Fr. vor, wovon 1,8 Mill. für den Unterbau, 1,83 Mill. für Oberbau und Hochbauten, 1,4 Mill. für elektrische Einrichtungen usw.

Weltausstellung Turin 1911. Den 53 in der Maschinenabteilung ausstellenden schweizerischen Firmen, die sich auf 29 Jurorenklassen verteilten, sind vom internationalen Preisgericht im ganzen folgende Preise zuerkannt worden, wobei mehrere Aussteller zwei-, drei- und sogar vierfach bedacht wurden:

Es waren fünf Firmen ausser Preisbewerbung, da Mitglieder derselben im Preisgericht amtierten. An 21 Aussteller wurden „Grand Prix“ erteilt; 12 Aussteller erhielten das „Ehrendiplom“; 16 Firmen wurden mit dem „Diplom der goldenen Medaille“ und vier Firmen mit dem „Diplom der silbernen Medaille“ ausgezeichnet.

Die internationale Kommission für technische Einheiten im Eisenbahnwesen ist am 10. Oktober in Bern zusammengetreten. Nach Begrüssung durch den Chef des Eisenbahndepartements, Bundesrat Dr. L. Forrer, konstituierte sich die Kommission und wählte zu ihrem Vorsitzenden Direktor R. Winkler, Direktor der technischen Abteilung im Eisenbahndepartement. Ein sofort bestellter Unterausschuss hat die Arbeiten für die Vollversammlungen vorzubereiten, deren erste auf Donnerstag den 12. d. M. angesetzt wurde.

Internationale Ausstellung Sofia 1912. Die Stadt und die Handels- und Gewerbekammer von Sofia erlassen eine Einladung zur Beteiligung an der internationalen Ausstellung, die in Sofia vom 14. Juni bis zum 13. September 1912 stattfindet und Industrie, Handel und Landwirtschaft umfassen soll. Näheres ist von der Ausstellungskanzlei, Alexanderplatz Nr. 5, in Sofia zu erfahren.

Schweizerische Binnenschifffahrt. Der italienische Kongress für Binnenschifffahrt, der am 2. Oktober in Turin abgehalten wurde, stattete auch dem Langensee einen Besuch ab, bei welchem Anlasse am Bankett in Intra Ingenieur Giovanni Rusca aus Locarno namens der vier schweizerischen Schifffahrtsverbände die italienischen Vertreter des Kongresses begrüßte.

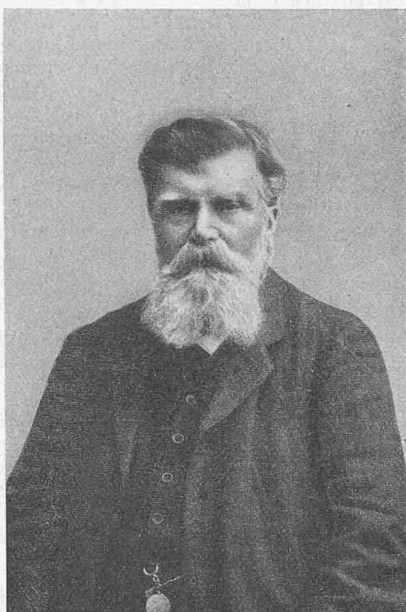
Wasserkraftwerk im Wäggitäl. Unsere auf Seite 207 der letzten Nummer gebrachte Notiz ist dahin zu berichtigen, dass das jetzige wie das frühere Projekt für die Wasserkraftanlage im Wäggitäl (Band XXXIII, Seite 139) von Locher & C^o in Zürich stammen; Ingenieur L. Kürsteiner hatte das im gleichen Artikel ebenfalls besprochene Etzelwerk-Projekt bearbeitet.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan des Vogelsangareals in Winterthur. (Bd. LVIII, S. 11 und 207.) Das Preisgericht ist auf den 17. Oktober einberufen worden.

Nekrologie.

† **Fulgenzio Bonzanigo.** Am 7. Oktober starb in Bellinzona im Alter von 70 Jahren nach achttägigem Krankenlager der Präsident des Tessiner Ingenieur- und Architekten-Vereins, Ingenieur Fulgenzio Bonzanigo, eine der bedeutendsten Persönlichkeiten des Kantons Tessin. Eine Infektion der Speicheldrüse hatte seine eiserne Gesundheit gebrochen und nach kurzer Krankheit seinem erfolgreichen Leben ein allzurasches Ende bereitet.



Ingenieur Fulgenzio Bonzanigo

geb. 17. April 1842

gest. 7. Okt. 1911

Bonzanigo, in Bellinzona am 17. April 1842 geboren, stammte aus einer alten, angesehenen Tessiner Familie, in der bei grösster Einfachheit der Lebensführung edle Gesinnung und das Streben nach geistiger Kultur heimisch waren. In den Jahren 1858 bis 1862 besuchte er, nachdem er sich dazu im Lyzeum in Lugano vorbereitet hatte, die Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich, der er stets durch sein reiches technisches Wissen zur Ehre gereicht hat. Nach Abschluss seiner Studien wandte er sich dem Eisenbahnbau zu, zunächst bei Ausarbeitung des Bahnprojektes Singen-Stein a. Rh., dann von 1863 bis 1866 als Ingenieur-Assistent beim Bau der Linie Genua-Nizza. Aber seine Anhänglichkeit an die heimische Erde liess ihn nicht in der Fremde und führte ihn wieder nach dem Tessin zurück, wo er von 1866 bis 1872 für Gemeindestrassenprojekte, für die Wasserversorgung von Bellinzona und andere Arbeiten tätig war, bis der Bau der Gotthardbahn und der Monte Ceneri-Linie begann, der ihn von 1872 bis 1883 beschäftigt hat.

Im Jahre 1883 liess er sich als Privat-Ingenieur in Bellinzona nieder, wo er sein ganzes weiteres Leben, trotz mancher Anfeindung, in bewundernswerter Aufopferung und Energie dem Wohle seiner Heimatgemeinde und des Kantons gewidmet hat und in allen technischen Fragen stets eine führende Rolle spielte. Kaum ist in diesen Jahren im Tessin ein grösseres Bauwerk zur Ausführung gelangt, ohne dass Bonzanigo dabei beteiligt gewesen wäre. Seine Hauptarbeit aber galt dem Elektrizitätswerk an der Marobbia und der Tessinkorrektion. In letzter Zeit beschäftigte er sich lebhaft mit der Frage der Bewässerung der grossen Ebene zwischen Bellinzona und dem Langensee und hoffte mit der Lösung dieses Problems sein Lebenswerk zum Nutzen seiner Heimat beschliessen zu können.

Auch als Mitglied des Grossen Rates, sowie des Gemeinderates und der Aufsichtsbehörden für das allgemeine und das technische Erziehungswesen hat Bonzanigo sich um seinen Kanton grosse Verdienste erworben. Die Art und Weise, wie sich in den letzten Jahren im Kanton Tessin der Einfluss des benachbarten Italiens geltend zu machen suchte, fand seinen Beifall nicht und er verlieh seinem warmen patriotischen Empfinden in der Presse wiederholt beredten Ausdruck.

Mit seinen zahlreichen Freunden der deutschen und der französischen Schweiz stand der stets lebhaft, geistreiche Mann fortwährend in regem Verkehr. Der herzliche Empfang, den er bei der vorletzten Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins an der Spitze der dortigen Sektion den Kollegen bereitet hat, und die unter seiner bewährten Leitung im Tessin verbrachten schönen Tage sind noch Allen in lebhaftester dankbarer Erinnerung.

Neben der Gemeinde Bellinzona, dem Kanton Tessin und der ganzen Schweiz, die einen ihrer treuesten Bürger betrauern, verlieren auch seine Fachgenossen in Fulgenzio Bonzanigo einen der Besten unter ihnen.

Sch.

† **Rud. Leuch.** Der am 28. September zu Utzenstorf einem Schlaganfall erlegene Ingenieur Rudolf Leuch stammte aus der Stadt Bern, wo er am 18. Mai 1849 geboren wurde. Mit der Maturität der Berner Realschule bezog er im Herbst 1867 die Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich, an deren Ingenieur-Abteilung er bis zum Frühjahr 1871 studierte. Seine praktische Laufbahn begann

Leuch auf der kantonalen Baudirektion in Bern. Im Jahre 1874 kam er zum Bau der Emmentalbahn nach Utzenstorf, wo er hinfort bleibenden Aufenthalt nahm. Später wirkte er längere Zeit als Ingenieur der Juragewässer-Binnenkorrektur.

Als langjähriger Gemeindepräsident von Utzenstorf wurde Ingenieur Rudolf Leuch vom Wahlkreis Bätterkinden in den Grossen Rat entsendet, der ihn alsbald in die Staatswirtschaftskommission wählte. Viele Jahre hat der praktische und erfahrene Mann in dieser als massgebendes Mitglied für technische Fragen gewirkt; die Regierung hat ihm zahlreiche Aufträge technischer Natur erteilt, so war er lange Zeit technischer Leiter der Emmenkorrektur und Vertreter des Kantons Bern in den Verwaltungen der Bern-Neuenburg-Bahn und der Solothurn-Münster-Bahn. Ebenso hat er als von der Regierung bezeichnetes Mitglied bis zu seinem Tode der eidgen. Schätzungskommission für den V. Kreis (Berner Oberland) angehört u. s. w. Auch viele private, industrielle Unternehmungen hatten ihn zu ihrem ständigen Berater in Bausachen beigezogen. Die verschiedensten gemeinnützigen Bestrebungen in Gemeindesachen fanden in Leuch stets einen bereitwilligen und tatkräftigen Förderer.

Erst im vergangenen Jahre wurde er infolge geschwächter Gesundheit genötigt, sich von seinem öffentlichen Wirken zurückzuziehen. Mit bewunderungswürdiger Energie hat er den Beschwerden des hereinbrechenden Alters widerstanden, bis ein Herzschlag seinem Leben unerwartet und plötzlich ein Ende bereitete.

† **Arthur Moser.** Zu Burgdorf starb am 6. Oktober nach längerem Leiden, im jugendlichen Alter von 38 Jahren, Bezirks-Ingenieur Arthur Moser. Er war gebürtig von Rüderswil im Kanton Bern und studierte an der Ingenieur-Abteilung der Eidgenössischen Technischen Hochschule von 1892 bis 1896. Schon während der Studienzeit arbeitete Moser in den Ferien bei der Triangulation im Berner Oberland und am Kornhausbrückenbau in Bern. Nach Abschluss des Hochschulstudiums fand er vorübergehend Beschäftigung im Stadtbauamt Bern. Dann machte er von Dezember 1896 bis Anfang 1898 den Bau der Burgdorf-Thunbahn mit, worauf er ein Jahr bei der Jura-Simplon-Bahn und von Neujahr 1900 bis Sommer 1904 beim Eidgenössischen Eisenbahndepartement als Kontrollingenieur in Stellung war.

Im Juni 1904 wurde ihm die Bauleitung der Emmenkorrektur übertragen und zu Ende 1909 wählte ihn die Regierung zum Bezirks-Ingenieur mit Sitz in Burgdorf. Er widmete sich hier mit grossem Eifer den Flussverbauungen im Emmental. Leider aber sollte er sich nicht lange dieser Arbeit freuen dürfen. Ein unheilbares Nierenleiden warf ihn aufs Krankenlager und führte nach langem Leiden zum Tode.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5. Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Exkursion

zur Besichtigung des Bernischen Kraftwerks bei Kallnach¹⁾ und
des Neubaues der Schweizerischen Nationalbank in Bern
Sonntag den 22. Oktober 1911.

Abfahrt ab Zürich H.-B. 7⁰⁰ nach Bern, dort Besichtigung des Neubaues der Schweizerischen Nationalbank unter Führung von Architekt Ed. Joos; anschliessend Mittagessen. 12⁰⁰ Abfahrt nach Lyss-Kallnach, Spaziergang (¾ Std.) zur Wehranlage und Wasserfassung bei Niederried (Pneumatische Foundation), Wassertunnel; zurück nach Kallnach und Besichtigung des Installationsplatzes (Wasserschloss, Zentrale) und des Unterwasserkanals (grosser Trockenbagger). Abendbrot, geboten von den „Bernischen Kraftwerken“. Rückfahrt ab Kallnach um 5³⁰ über Lyss nach Bern oder Biel.

Die Teilnehmer sind gebeten, auf Wunsch des Exkursionsleiters Oberingenieur A. Schafir von den „Bernischen Kraftwerken“, sich bis spätestens Freitag den 20. Oktober beim Präsidenten Architekt O. Pfleghard, zur Werdmühle, Zürich I, anzumelden.

Zürich, im Oktober 1911.

Der Vorstand.

Technischer Verein Winterthur

(Sektion des Schweizer Ingenieur- und Architekten-Vereins).

EINLADUNG

zur Sitzung Freitag den 20. Oktober 1911, abends 8 Uhr,
im Bahnhofsäli Winterthur.

Vortrag von Oberingenieur E. Scheitlin:

Die Regelung der Sulzer-Dampfturbinen (mit Lichtbildern).

Gäste können durch Mitglieder eingeführt werden.

Winterthur, den 10. Oktober 1911.

Der Vorstand.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht für das Bureau des Stadtgenieurs einer bedeutenden Stadt in Niederl. Indien ein Ingenieur als Adjunkt des Stadtgenieurs. Kenntnis der holländischen Sprache unerlässlich. (1722)

Für ebendasselbe ein Ingenieur als Bureauchef des Konstruktionsbureau. Kenntnis der holländischen Sprache erfordert. (1723)

On cherche un jeune ingénieur bien au courant des projets et montages de Chauffage central pour une fabrique de Chauffage central par la vapeur, par l'eau chaude etc. en France. (1728)

Gesucht von grosser schweizerischer Maschinenfabrik erster Konstrukteur für Dieselmotoren. Kenntnisse im Gasmotorenbau erwünscht. Schweizer bevorzugt. (1730)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.

Rämistrasse 28, Zürich I.

¹⁾ Uebersichtskarte und generelle Beschreibung siehe Band LIV, Seite 126.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
15. Okt.	Bahning. d. S. B. B., Kr. IV	Rorschach (St. G.)	Auffüllung von etwa 20 000 m ³ im Bahnhof Buchs.
15. "	Kant. Wasserbaubureau	Aarau	Lieferung von 10 000 kg ausgeglühtem Flusseisendraht.
16. "	Stadtbaumeister	Zürich	Dachdecker- und Spenglerarbeiten für die Wohnhäuser auf dem Riedtli.
16. "	Gemeindekanzlei	Binningen (Basel.)	Erstellung eines Teilstückes zur neuen Strasse beim Neubad.
16. "	Schneider & Sidler	Baden (Aargau)	Gipser-, Glaser-, Schreiner-, Schlosser- und Malerarbeiten zu einem Umbau in Triengen.
17. "	Gemeinderatskanzlei	Wallisellen (Zürich)	Erstellung einer Dohle im Bahnhofplatz Wallisellen.
19. "	Stadtbaumeister	Zürich	Schreinerarbeiten zum Schulhaus an der Kilchbergstrasse.
19. "	Zollamt	L'Ecrenaz (Neuenb.)	Alle Bauarbeiten zu einem neuen Zollamt in L'Ecrenaz.
19. "	Kreisingenieur I	Zürich	Erstellung von Betonschalen an der Schaffhauserstrasse in Rafz.
20. "	Gemeindeschreiber	Corsier (Genf)	Drainage-Arbeiten in Corsier-Anières und Jussy (etwa 300 ha).
20. "	R. Herzog	Bellmund (Bern)	Vergrösserung des Wasser-Reservoirs auf dem Jeusberg bei Bellmund.
20. "	Gemeindekanzlei	Moudon	Verschiedene Bauarbeiten zum Zeughaus in Moudon.
20. "	Keller & Andres	Suhr bei Aarau	Sämtliche Arbeiten zum Bau eines Fabrikgebäudes.
21. "	Bauleitung	Meilen	Gipser- und Malerarbeiten sowie Unterlags-Böden für Linoleum zum Asyl für Gemütskranke in Meilen.
22. "	Gemeinde-Geometer	Thalwil (Zürich)	Sämtliche Bauarbeiten für die Verlegung der Glärnischstrasse.
28. "	Bahningenieur II d. S. B. B.	Delsberg (Bern)	Aufnahmegebäude, Güterschuppen und Nebengebäude der Station Boncourt.
28. "	Bauleitung der S. B. B. für den Bahnhofumbau	Bern, Stadtbachstrasse 23	Ausführung von Arbeiten für die Wasserversorgung für das neue Lokomotivdepot im Aebigut in Bern.
3. Nov.	Gust. Doppler, Architekt	Basel	Zentralheizung für die Heilig-Geist-Kirche mit Pfarrhaus in Basel.
6. "	Taillens & Dubois, Arch.	Lausanne	Erstellung der Zentralheizung im Personenbahnhof Vallorbe.
10. "	Werkstätten der S. B. B.	Olten	Lieferung von 85 t Eisenguss für die Werkstätten Olten und Biel.
11. "	Bureau des Oberingenieurs der S. B. B.	Bern, Hochschulstr. 6	Ausführung des 8135 m langen zweispurigen Tunnels zwischen Tecknau und Olten und des Unterbaues der offenen Bahnstrecken von 3155 m auf der Nord- und 920 m auf der Südseite, mit zwei pneumatisch zu fundierenden Pfeilern der Aarebrücke.