

Egloff, Johann Jakob

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 23

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

mit Armco-Eisen gemacht wurde; diese Versuche sollen bei längerer Versuchsdauer kein so günstiges Ergebnis gezeigt haben. Bezüglich des Warmschlagens von Nietten aus Armco-Eisen wurde auf die Schwierigkeit verwiesen, dass dieser Baustoff bei Temperaturen zwischen 850° und 1050° nicht verarbeitet werden darf. Ferner wurde kurz über bereits ausgeführte Bauwerke mit gekupferten Stählen berichtet; diese zeigten sowohl bezüglich der Festigkeit als auch der Dehnung günstigere Ergebnisse als St 37 und liessen sich gleichwohl sehr gut verarbeiten.

Prof. Dr. Gustav Gull vollendete mit dem gestrigen Tage sein 70. Lebensjahr¹⁾. In der Schule der klassischen Architektur aufgewachsen, zogen ihn schon früh die einheimischen Formen des Mittelalters an, die in dem wohl gelungenen Werke des Schweizerischen Landesmuseums ihre Auswirkung erfuhren. In den städtischen Amthäusern kommt dann mehr der Charakter des Zweckes als Verwaltungsgebäude zum Ausdruck, während in dem Schaffen des Meisters im letzten Dezennium eine bewusste Anlehnung an die Renaissanceformen festzustellen ist. Die Künstlerschaft Gulls besteht offensichtlich in der überragenden Bemeisterung der Raumbildung und des Grundrisses. In seinem architektonischen Schaffen ist ihm gewiss Grosses gelungen, Einzelnem aber konnte die Kritik nicht aus dem Wege gehen — ob sie berechtigt war oder nicht, mag zu beurteilen jenen überlassen bleiben, denen die notwendige Zeitdistanz zugute kommen wird. Mögen dem verehrten Jubilär, der auf ein so umfangreiches Bauschaffen zurückblicken kann wie selten Einer, noch weitere Jahrzehnte in ungebrochener körperlicher Kraft und geistiger Regsamkeit in fruchtbringendem Schaffen beschieden sein. Herter.

Einführung der Drolshammer-Güterzugbremse in der Schweiz. In seiner Sitzung vom 28. Nov. in Bellinzona genehmigte der Verwaltungsrat der S.B.B. einstimmig den Antrag der Generaldirektion auf Einführung der Drolshammer-Güterzugbremse²⁾, unter Verteilung auf sechs Jahre, mit einem Gesamtaufwand von 15 Mill. Fr. Die durch die Einführung der neuen Bremse entstehenden jährlichen Betriebsausgaben belaufen sich auf 1112000 Fr., wovon 300000 Fr. auf die Erzeugung der Druckluft, 742000 Fr. auf den Unterhalt der Bremsenrichtungen und vermehrte Revisionen, sowie auf den Unterhalt der ortsfesten Anlagen zur Druckluftherzeugung und 70000 Fr. auf die Vermehrung des Personals entfallen. Diesen Ausgaben stehen Ersparnisse von 2890000 Fr. gegenüber infolge Einsparung von 392 Mann Zugbegleitpersonal (Bremsen), sodass bei einem Kapitalzins von 5% das Anlagekapital von 15 Mill. Fr. in 11 Jahren getilgt werden kann. Das finanzielle Ergebnis dürfte umso grösser sein, als in der erwähnten Jahresersparnis von 1778000 Fr. die Vorteile, die sich aus der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und der Verkürzung der Fahrzeiten ergeben, nicht inbegriffen sind.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im und bis November 1928 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1928			1927		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
November . .	44 447	5 084	49 531	25 790	1 474	27 264
Davon Rhein	—	185	185	—	—	—
Kanal	44 447	4 899	49 346	25 790	1 474	27 264
Januar bis Nov.	381 136	40 263	421 399	635 625	82 753	718 378
Davon Rhein	17 096	5 996	23 092	435 761	77 481	513 242
Kanal	364 040	34 267	398 307	199 864	5 272	205 136

¹⁾ Wir entnehmen einer für unsere Raumverhältnisse zu umfangreichen Schilderung seines beruflichen Lebenslaufs durch seinen Nachfolger im Amt eines zürcherischen Stadtbaumeisters obenstehende kennzeichnenden Sätze. Red.

²⁾ Vergl. S. 3 und 15 lfd. Bandes (7./14. Juli 1928).

Tunnel unter der Schelde bei Antwerpen. Der schon lange erwogene Plan einer Untertunnelung der Schelde bei Antwerpen ist von der belgischen Regierung genehmigt worden. Für den Bau wird ein Kredit von 500 Mill. Fr. (belg. W.) bewilligt.

Der Verein Deutscher Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hat an seiner diesjährigen Hauptversammlung beschlossen, seine Tätigkeit auch auf den öffentlichen Automobilverkehr auszuweiten. Er hat seinen Namen entsprechend in „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen“ abgeändert.

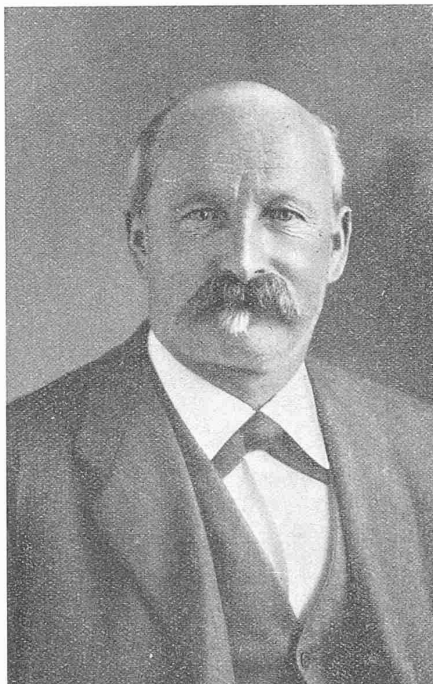
Ausnutzung der Wärmeenergie des Meeres. In Ergänzung unserer bezügl. Mitteilung auf Seite 218 lfd. Bds. (27. Okt. 1928) sei noch mitgeteilt, dass ein Bericht der Ingenieure Claude und Boucherot über ihre Versuche in Ougrée-Marihaye in „Génie Civil“ vom 23. Juni 1928 erschienen ist.

Nekrologe.

† **Johann Jakob Egloff.** Am 13. November starb in Winterthur nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von 74 Jahren a. Obergeringenieur J. Egloff. Mit ihm ist einer der markanten Eisenbahningeniure aus der Blütezeit des schweiz. Eisenbahnbaues und zugleich einer der letzten von der berühmten Gruppe, die noch den Bau der Gotthardbahn mitgemacht hatten, aus dem Leben geschieden.

J. Egloff stammte aus Riedt im Kanton Thurgau, wo er am 25. Januar 1855 geboren wurde. Seine technischen Studien genoss er, ausgerüstet mit dem Maturitätszeugnis der Kantonsschule Frauenfeld, an der Ingenieurschule des Eidgen. Polytechnikums in Zürich, die er in den Jahren 1874 bis 1878 besuchte und mit dem Diplom abschloss.

Seine praktische Laufbahn begann er bei der im Bau befindlichen Gotthardbahnlinie, dem damals imposantesten Bauwerke in den Alpenländern. Volle sieben Jahre hat er an diesem Bau mitgearbeitet; diese Zeitepoche ist ihm in unvergesslichem Andenken geblieben. Nach zwei Jahren im Ausland, wo er in Galizien an der Bergstrecke Skole-Beskid bei der Bauunternehmung M. Fröhlich als Bauführer angestellt war, finden wir ihn wieder in der Schweiz bei Bau und Betriebsführung der Pilatusbahn; 1890 bis 1897 war Egloff als Sektionsingenieur vorerst bei der schweiz. Südostbahn beim Bau der Strecke Biberbrücke-Goldau und dann bei der schweiz. Nordostbahn beim Bau der Bahnhofserweiterung Zürich und andern Anlagen tätig. Diese Periode, besonders der schwierige Umbau der zürcher Anlage, hat ihn wohl zum Meister im Entwerfen und Berechnen von Geleiseanlagen, schwierigen Weichenstrassen und sonstigen Oberbauproblemen gemacht. Es war erstaunlich, mit welcher Gewandtheit er die schwierigsten Aufgaben dieser Art anpackte. Von 1897 bis 1900 ist Egloff bei der Bauunternehmung Hagneck als Obergeringenieur für Erstellung des Wasserwerkes Hagneck am Bielersee tätig gewesen; es bereitete ihm später eine gewisse Freude und Genugtuung, dass er beim Bau dieses grundlegenden Werkes der heute mächtigen bernischen Kraftwerke in wichtiger Stellung mitgeholfen hatte. Nach Beendigung dieses Baues wurde er von der Bauunternehmung für den Simplontunnel zum Chef des Vortriebes auf der Nordseite mit Sitz in Brig bestellt. Es waren dies arbeit- aber auch erfolgreiche Jahre seines Lebens. Anfangs 1904 wurde er vom Verwaltungsrat der Solothurn-Münster-Bahn in Solothurn zum Obergeringenieur und Geschäftsführer dieser Gesellschaft gewählt und mit der Durchführung dieser Juralinie betraut. Er ging auch hier mit der ihm eigenen Energie und Gründlichkeit zu Werke und konnte bei diesem von Schwierigkeiten nicht verschonten Bau der Weissensteinlinie seine reiche Erfahrung im Eisenbahn- und Tunnelbau und seine andern Fähigkeiten in ausgiebiger Weise verwenden; wenn er diese Aufgabe vor Beendigung verlassen hat, so waren dabei wohl Rücksichten auf seine Familie massgebend. Im Jahre 1907 hat Egloff die Stelle eines Obergeringenieurs



JOHANN JAKOB EGLOFF

INGENIEUR

25. Januar 1855

13. November 1928

des Kreises IV der schweiz. Bundesbahnen in St. Gallen angenommen. In dieser Stellung hat er bis zur Aufhebung dieses Kreises gewirkt, somit seine reiche Erfahrung noch während vielen Jahren den S. B. B. zur Verfügung gestellt. Aber auch noch nach seinem Rücktritt hat er manches Stück tüchtige Arbeit geleistet; Arbeit war ihm Lebensbedürfnis.

In der Öffentlichkeit ist Oberingenieur Egloff nie hervorgetreten, es sei denn im Zusammenhang mit den von ihm geleiteten Arbeiten. Er hat auch keine öffentlichen Ämter bekleidet; seinen ihm anvertrauten Werken jedoch hat er sich voll und ganz hingegeben. Egloff war eine Arbeitskraft ersten Ranges, und es paarte sich bei ihm mit einem reichen technischen Können eine ungewöhnliche Gründlichkeit; jede Arbeit, ob gross oder klein, musste mit der selben Sorgfalt behandelt werden, und er verlangte dies auch von seinen Untergebenen. Wenn dies dem einen oder andern der jüngeren Kollegen gelegentlich unangenehm oder übertrieben vorgekommen sein mag, musste er sich später doch eingestehen, dass er einen tüchtigen Lehrmeister gehabt hatte. — Die nie ermüdende Arbeitskraft hat nun ihre Ruhe gefunden. Egloffs Andenken aber wird in den Werken weiterleben, denen er seine Kraft und Tätigkeit gewidmet hat. W. Luder.

† **Paul Dapples**, geboren am 3. März 1863, von Lausanne, starb in Zürich am 26. November d. J. Versehen mit dem Maturitätszeugnis des Berner Gymnasiums studierte er an der Ingenieur-Abteilung der E. T. H. von 1881 bis 1885. Als Ingenieur war er zunächst tätig beim Bau der Visp-Zermatt-Bahn; später finden wir ihn bei den Sécheronwerken in Genf, einige Zeit lang auch als Ingenieur der S. B. B. Die letzten 18 Jahre seines Lebens widmete Dapples seine Dienste der Uto-Garage in Zürich als Direktor. Er wird von denen, die mit ihm zu tun hatten, als energischer und zielbewusster Mann geschätzt und betrauert.

† **Karl Wetter**, Masch.-Ingenieur (E. T. H. 1912 bis 1916) bei Gebr. Bühler in Uzwil, ist am 1. Dezember im jugendlichen Alter von erst 37 Jahren einer schweren Krankheit erlegen. Ein Nachruf soll folgen.

† **Othmar Schnyder**, Architekt, alt Baudirektor der Stadt Luzern, ist im Alter von 80 Jahren nach kurzer Krankheit am 4. Dezember gestorben. Nachruf und Bild sind uns zugesagt.

Wettbewerbe.

Werkgebäude der Stadt Solothurn. Das Gas- und Wasserwerk und das Elektrizitätswerk der Stadt Solothurn eröffnen unter den vor dem 1. Januar 1928 im Kanton Solothurn niedergelassenen und den im Kanton heimatberechtigten, aber ausserhalb desselben niedergelassenen Architekten mit eigenem Bureau einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zum Bau eines gemeinsamen Werkgebäudes auf dem Grundstück Ecke Ritterstrasse-Röthistrasse (Nordende der Röthibrücke). Als Termin zur Einreichung der Entwürfe ist der 28. Februar 1929 festgesetzt. Das Preisgericht ist bestellt aus den Architekten Max Haefeli sen. (Zürich), Hector Egger (Langenthal), Edgar Schlatter (Solothurn), Kantonsbaumeister Fritz Hüslar (Solothurn), sowie den Präsidenten der Kommissionen des Gaswerks und des Elektrizitätswerks, Dr. iur. Gunzinger und Dir. Amstutz, und Stadtmann Hirt. Ersatzmänner sind die Direktoren der beiden ausschreibenden Werke, die sowieso mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen werden, sowie Architekt E. Bützberger (Burgdorf). Zur Prämiiierung von höchstens vier Entwürfen ist dem Preisgericht eine Summe von 7500 Fr. zur Verfügung gestellt. Verlangt werden: Sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die zum Verständnis nötigen Schnitte 1:200, perspektivische Skizzen, event. ein Modell, kubische Berechnung. Das Programm nebst Unterlagen kann gegen Bezahlung von 5 Fr. bei Herrn Stadtmann Hirt in Solothurn bezogen werden.

Neubau für die Bank in Langenthal. In einem engern Wettbewerb, bei dem als Preisrichter u. a. die Architekten Albert Gerster (Bern), Max Hofmann (Bern) und Bauinspektor Eugen Kohler amtierten, sind von fünf eingegangenen Entwürfen die folgenden prämiert worden:

1. Rang (2400 Fr.): Architekt Hans Bühler, Langenthal.
2. Rang (1800 Fr.): Architekt Hans Keller, Langenthal.
3. Rang (800 Fr.): Architekt Hector Egger, Langenthal.

Die Entwürfe sind bis Montag den 10. Dezember im Trinksaal des Hotel Bären in Langenthal zur öffentlichen Besichtigung ausgestellt.

Literatur.

Lehrbuch des Maschinenbaues. Herausgegeben von *Esselborn*. 2. bis 4. Auflage. Erster Band. Bearbeitet von Dipl. Ing. *J. Maercks*, ord. Lehrer an der Bergschule zu Bochum, und Geh. Reg.-Rat *L. Klein*, ord. Professor an der Techn. Hochschule zu Hannover. 860 Seiten mit über 1100 Abbildungen und ausführlichem Sachregister. Leipzig 1926. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 21 M., geb. M. 24.50.

Dieses aus zwei Bänden bestehende Werk behandelt im vorliegenden ersten Band die Technologie der im Maschinenbau zur Anwendung kommenden Baustoffe, die Maschinenelemente, die Dampfkraftmaschinen, Gaskraftmaschinen, Windkraftmaschinen, Pumpen, Gebläse und Kompressoren, während der zweite Band sich mit den elektrischen Maschinen, Wasserkraftmaschinen, Hebemaschinen, Baumaschinen und Bearbeitungsmaschinen befasst wird. Einleitend werden im ersten Band die Grundlagen der Festigkeitslehre behandelt, und zwar ohne Anwendung der höhern Mathematik. Das Werk ist laut Vorwort nicht nur für Studierende technischer Lehranstalten und Hochschulen, sondern auch für jüngere, bereits in der Praxis stehende Techniker und Ingenieure bestimmt. Als Lehrbuch der Maschinenkunde, wie es eigentlich richtiger heissen sollte, mag es für technische Maschinenbauschulen der Mittelstufe genügen; in Anbetracht der geringen Vorbildungsstufe, die es voraussetzt (ein eingeflochtener Abschnitt über Maschinenzichnen bringt sogar Bilder von Zeichenmasstäben und Reisszeugen, sowie Anleitungen zum Bleistiftspitzen und Radieren), bietet es aber schon für den Schüler eines schweizerischen Technikums, verschweige denn für den Ingenieur, allzuviel für ihn wertlosen Ballast, um ihn befriedigen zu können. G. Zindel.

Krisis der Architektur. Von *Alexander v. Senger*, Arch. 106 Seiten Kleinoktav. Zürich 1928, Verlag Rascher & Cie. A.-G. Preis geh. 3 Fr. (M. 2,40).

Die kleine temperamentvolle Schrift dient dem Autor als Beweisführung dafür, dass die moderne Architektur bolschewistischen Ursprungs sei. Zur Beweisführung werden zahlreiche Zitate Derer um Corbusier aufgezählt und analysiert. Die Redaktion der S. B. Z. hat Herrn v. Senger schon vor mehreren Monaten erklärt, sie sei bereit, ihm Gelegenheit zur Vertretung auch seiner Ansicht zu geben, allerdings nicht im Tenor dieser politisch orientierten Kritik, sondern als sachliche und positive Besprechung der Erscheinungen und ihrer Gründe. Wir teilen dies bei diesem Anlass unsern Lesern mit, um der auch schon gehörten, irrigen Meinung entgegenzutreten, es kämen in der S. B. Z. nur die „Modernen“ zum Wort. C. J.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Modellversuche für die Schussrinne des Shannon-Kraftwerkes. Von Prof. Dr. *Ludin*, Berlin. Mitteilung Nr. 4 aus dem Wasserbaulaboratorium der Technischen Hochschule Berlin. Mit 9 Abb. Sonderabdruck aus „Der Bauingenieur“. Berlin 1928. Verlag von Julius Springer.

La Revue de l'Exposition de Liège 1930. Directeur: *Nello Breteuil*. Paraît tous les mois. 2^e année. Liège 1928. Bureau-Administration: 41, rue Montagne de Bueren. Abonnement postal un an 25 frs., le numéro 2 frs.

Planen und Bauen für das Wochenende. Von *Friedrich Euler*, Architekt, Wien. Mit 133 Zeichnungen. Tagblatt-Bibliothek Nr. 620 bis 624. Wien 1928. Steyermühl-Verlag. Preis geh. 2 Fr.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.

24. Diskussionstag.

Dienstag, den 18. Dezember 1928, Auditorium I der E. T. H.

Vormittag (10.15 Uhr): „Eingehende Untersuchungen von 35 schweizerischen Gusseisensorten. Ergebnisse der Versuche“. Referent: Dr. *E. Dübi*, Generaldirektor der L. von Roll'schen Eisenwerke. „Ueber das Verhalten von Gusseisen in der Wärme“. Referent: Dr. Ing. *E. Honegger*, Privatdozent an der E. T. H., Zürich.

Nachmittag (14.30 Uhr): „Das Verhalten von Gusseisen bei ein-, zwei- und dreiaxigen Spannungszuständen“. Referent: Prof. Dr. *M. Roß*, Direktor der Eidg. Materialprüfungsanstalt, Zürich.

Diskussion. Schluss 17.30 Uhr.
Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungswesens interessiert, wird zur Teilnahme eingeladen.