Dumur, Jules

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

der Kuppel, das Posieren mit dem kühnen Baugerippe im Geist und Sinn der Gotik im Gegensatz zum Baucharakter des ganzen Polytechnikumbaues, dessen lebensfrohe, sonnigheitere, sonntägliche Formen die Erinnerung an die harte Arbeit des Tragens und Stützens einzelner Bauglieder nicht duldet. Wohl gibt es Bauten aus älterer Zeit, wo der Konflikt der zwei Bauprinzipien an einem Bau unserm Auge geradezu angenehm ist; hier aber ist es zu einer Dissonanz geworden, die wir nicht begreifen.[1]) Man versehe die Betonkuppel mit einer Schalung auf leicht anzubringenden Holzrippen in den Meridianebenen und decke sie mit grauem Schiefer ein. Dabei kann der Gedanke der Tragrippen in der Eindeckung in weich angedeuteter Form erhalten bleiben; die Gefahr der allzu ballonartigen Gestalt wird damit vermieden."

Da die Frage dieser Kuppel und ihrer Verbesserung unbestreitbar *eine öffentliche Angelegenheit* ist, sehen wir weiteren sachlichen Anregungen aus Fachkreisen gern entgegen; soweit sie Neues zu Tage fördern, werden wir wieder darüber berichten.

† J. Dumur.

Auf seinem Ruhesitz Carillet bei Pully-Lausanne ist am 2. August in seinem 81. Lebensjahr das Ehrenmitglied des S. I. A. Ingenieur Jules Dumur, a. Waffenchef des Genie, a. Direktor des Eidg. Topographischen Bureau und a. Direktor der Jura-Simplon-Bahn, sanft und schmerzlos entschlafen.

Nach Erlangung des Diploms an der Bauingenieur-Schule der Universität Lausanne trat Dumur in das Bureau der eidgen. Genie-Inspektion und wurde hier 1866 mit der Leitung von Befestigungs-Arbeiten und dem Vorsitz der Kommission betraut, die den Auftrag hatte, ein Netz von Befestigungs-Anlagen für die Schweiz zu entwerfen. Bei der Grenzbesetzung 1870/71 führte er das Kommando über die aufgebotenen Genietruppen. Die folgenden Jahre waren den Studien für den Bau der Linien des Jura-Bernois gewidmet. Schon 1875 zum Waffenchef des Genies ernannt, wurde ihm 1879 die Leitung des Eidg. Topographischen Bureau sowie der Schweiz. Geodätischen Kommission übertragen; die geodätischen Basismessungen in Aarberg 1880 sowie jene in Weinfelden und Bellinzona 1881 erfolgten unter seiner Führung.

Als die serbische Regierung sich entschloss, den Ausbau eines Eisenbahnnetzes für das ganze Königreich zu studieren und zur Ausführung zu bringen, übernahm Dumur im Jahre 1882 als Baudirektor der Generalunternehmung Vitali & Cie. die Leitung dieser Arbeiten, denen er sich bis 1885 widmete.

In die Heimat zurückgekehrt, beschäftigte er sich mit verschiedenen Eisenbahnprojekten und verfasste Gutachten über die Anlage der Simplonbahn, der Linie Visp-Zermatt u. a. Von 1888 bis 1889 stand er der Direktion der Berner Oberland-Bahnen vor und trat 1889 in die Direktion der Jura-Bern-Luzern-Linie und 1890 in jene der Jura-Simplon-Bahn ein. In dieser fiel ihm als Hauptaufgabe das Studium des Simplonprojektes, bezw. des Simplon-Basis-Tunnels zu, dessen Tracé nach seinen Vorschlägen festgelegt wurde. Am 8. Februar 1903 erteilte ihm, unter wärmster Verdankung für die geleisteten Dienste, seine Direktion die erbetene Entlassung, nachdem er ihr von der Fusion der J. B. L.-Bahn mit S. O. S. an als Nachfolger von Ingenieur Lommel angehört hatte. Bei der Einleitung der Bauarbeiten am grossen Simplon-Tunnel hat Dumur mit Oberst Ed. Locher bei der Festlegung des Bauprogrammes mitgearbeitet, sodass auch ihm an dem Gelingen des grossen Werkes ein erheblicher Anteil zukommt. Seither hat er sich vielfach mit Begutachtung von in sein Gebiet fallenden Fragen beschäftigt; seine geschätzten, auf reiche Erfahrung gegründeten Ratschläge sind immer dankbar entgegengenommen worden.

Miscellanea.

Eisenbahnwagen aus Eisenbeton. Ueber einen Eisenbahnwagen aus Eisenbeton, die von der Concrete Car Co. in Chicago hergestellt werden, berichtet die Zeitschrift „Beton und Eisen" in Heft IV/V dieses Jahrgangs. Der auf den Linien der Illinois Central-Railway in Betrieb stehende Wagen ist 12,66 *m* lang, 3,12 *m* breit und hat 1,45 *m* hohe Wände. Sein Eigengewicht ist 24,3 *t*, doch glaubt die Gesellschaft, es bei späteren Ausführungen bis auf 21 *t* herabsetzen zu können. Die Berechnung des Wagens geschah auf Grund einer zulässigen Beanspruchung von 1125 *kg/cm²* für das Eisen und 70 *kg/cm²* im Beton, unter Berücksichtigung von 25 % Stosszuschlag. Zur Verwendung kam ein Leichtbeton mit gebrannten porösen Tonstücken, der von innen mittels einer „Zementkanone" gegen die aussen angebrachten Verschalungen „angeschossen" wurde. Der Wagen ist seit sechs Monaten in Dienst und soll sich gut bewährt haben.

[1]) Vergl. z. B. Abb. 4 in „S. B. Z." vom 19. Juni 1920. *Red.*

Simplon-Tunnel II. *Monats-Ausweis Juli 1920.*

	Tunnellänge 19 825 *m*		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung	*m*	86	—	86
	Stand am 31. Juli . . .	*m*	9231	8781	18012
Vollausbruch:	Monatsleistung	*m*	93	—	93
	Stand am 31. Juli . . .	*m*	9188	8781	17969
Widerlager:	Monatsleistung	*m*	100	—	100
	Stand am 31. Juli . . .	*m*	9077	8781	17858
Gewölbe:	Monatsleistung	*m*	96	—	96
	Stand am 31. Juli . . .	*m*	9047	8781	17828
Tunnel vollendet am 31. Juli		*m*	9047	8781	17828
	In % der Tunnellänge .	%	45,6	44,3	89,9
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:					
	Im Tunnel		228	—	228
	Im Freien		—	176	176
	Im Ganzen		228	176	404

Während des Monats Juli wurde, mit durchschnittlich 18 Bohrhämmern im Betrieb, an 27 Tagen gearbeitet.

Die Entwicklung des Automobilverkehrs in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist aus einer Zusammenstellung ersichtlich, die die „Z. d. V. D. I." vom 1. Mai „Automotive Industries" entnimmt. Von rund 1,0 Mill. im Jahre 1912 ist die Zahl der Personen- und Lastautomobile auf 2,4 Mill. im Jahre 1915, 4,9 Mill. im Jahre 1917 und 7,5 Mill. im Jahre 1919 angewachsen. Im Mittel entfällt hiernach zurzeit ein Kraftwagen auf 14,2 Einwohner. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl steht der Staat Jowa mit einem Wagen auf 6,1 Einwohner an der Spitze.

Internationales Kälte-Institut in Paris. Am internationalen Kälte-Kongress, der am 21. Juni in Paris tagte und an dem 42 Staaten vertreten waren, wurde die Gründung eines internationalen Kälte-Instituts mit Sitz in Paris beschlossen. Zweck dieses „Institut international du Froid" ist die Förderung der Kältetechnik und ihrer für die Weltwirtschaft so wichtigen Anwendungen. Als Präsident des Exekutivkomitee wurde Ingenieur *André Lebon*, als Direktor des Instituts Ingenieur *Emile Gouault* bestimmt.

Konkurrenzen.

Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee (Band LXI, Seiten 38, 120, 313 und 324; Band LXIV, Seite 163; Band LXXV, Seite 246; Band LXXVI, Seite 22). Das Preisgericht für diesen internationalen Wettbewerb hat seine Arbeiten am 13. August beendigt und folgenden Entscheid getroffen:

I. Preis (50 000 Fr. bezw. 120 000 Mark), Entwurf „Freier Rhein"; Verfasser *Buss A.-G.* in Basel, in Verbindung mit *Grün & Bilfinger A.-G.* in Mannheim

II. Preis (35 000 Fr. bezw. 84 000 M.), Entwurf „Flotte Fahrt"; Verfasser *Grün & Bilfinger A.-G.* in Mannheim, in Verbindung mit *Buss A.-G.* in Basel.

III. Preis (25 000 Fr. bezw. 60 000 Mark), Entwurf „Viribus unitis"; Verfasser *A.-G. der Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie.* in Zürich; *Ingenieurbureau Kürsteiner* in Zürich; *Locher & Cie.* in Zürich; Dr.-Ing. *H. Bertschinger* in Zürich; *Löhle & Kern* A.-G. für Eisenbau in Zürich; Gesellschaft der *L. v. Rollschen Eisenwerke, Giesserei Bern; A.-G. der Maschinenfabrik von Theodor Bell & Cie.* in Kriens und *Maschinenfabrik Oerlikon* in Oerlikon.

Ausserdem hat das Preisgericht den Schiffahrtsverbänden vorgeschlagen, das Projekt mit dem Kennwort „Vom Fels zum Meer" anzukaufen.

Sämtliche Entwürfe sind vorerst in Basel, in der Halle IV des Gebäudes der Schweizerischen Mustermesse (Eingang Isteinerstrasse) öffentlich ausgestellt, und zwar von Samstag den 21. August bis und mit Sonntag den 5. September, je von 9 bis 12 Uhr und 13 bis 18 Uhr.

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