

# Sartiaux, Albert

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 1

PDF erstellt am: **05.08.2024**

## **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.

der „Westinghouse Co.“ beschafft wurden. Die Güterzug-Lokomotiven der „General Electric Co.“ sind in B + B-Anordnung, mit je 100 t Gewicht und mit je  $4 \times 400$  PS Leistung, bei Antrieb mittels Vorgelegemotoren, ausgeführt. Dieselben Antriebverhältnisse weisen auch, abgesehen vom Verhältnis der Zahnrad-Übersetzung, die Personenzug-Lokomotiven derselben Firma auf; dagegen ist zur Erhöhung der Lauffähigkeit die das Gewicht auf je 120 t steigernde 2 B + B 2-Anordnung gewählt worden. Für die Güterzug-Lokomotiven der „Westinghouse Co.“ ist die C + C-Anordnung, mit je 105 t Gewicht und mit je  $6 \times 280$  PS Leistung, bei Antrieb mittels Vorgelegemotoren gewählt worden, während bei den Personenzug-Lokomotiven dieser Firma, bei 1 B + B 1-Anordnung und je 128 t Gewicht, ein Hohlwellen-Antrieb durch Zwillingmotoren über Zahnräder, bei  $4 \times 560$  PS Leistung gewählt wurde. Weitere Einzelheiten dieser Triebfahrzeuge sind durch *W. D. Bearce* für die „General Electric Co.“ und durch *S. B. Cooper* für die „Westinghouse Co.“ in der Zeitschrift „Electric Railway Journal“ vom 11. Juni 1921 bekannt gegeben worden. *W. K.*

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Unsere Mitteilung in letzter Nummer (Seite 331, vom 31. Dezember 1921) war schon im Druck, als wir, unerwarteterweise, Kenntnis erhielten von Original-Text der „Resolution“ betreffend Behandlung des französischen Kanal-Projektes in der Zentralkommissions-Session vom 5. bis 17. Dez. Wir entnahmen diesem offiziellen Text, dass die schweizerische Presse-Meldung in der Tat unvollständig und ungenau<sup>1)</sup> ist, konnten aber leider unsere Berichterstattung in jenem Zeitpunkt nicht mehr ändern. So werden wir in nächster Nummer auf den Gegenstand eingehend zurückkommen, insbesondere auch unsere irriige Mitteilung hinsichtlich der Wassergeschwindigkeit im obern Vorhafen anhand einer nach den genauen Angaben der offiziellen „Resolution“ angefertigten Planskizze richtigstellen.

In eigener Sache teilen wir unsern Lesern mit, dass wir in Nr. 609 der „National-Zeitung“ (vom 28. Dezember 1921) von ungenannter Seite durch unwahre Behauptungen weiter verleumdet werden.<sup>2)</sup> Die Tonart dieser persönlichen Verunglimpfung schliesst es für uns leider aus, uns an dieser Stelle zu verteidigen und die Haltlosigkeit der erhobenen Vorwürfe darzutun, wozu wir das einwandfreie Beweismaterial in Händen haben. *C. J.*

**Das neue physikalische Institut der Universität Marburg.** Das in den Jahren 1912 bis 1915 erbaute neue physikalische Institut der Universität Marburg bildet den Gegenstand einer kurzen Beschreibung im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 28. Mai 1921. Der schräg gegenüber dem alten Institut erstellte Neubau gliedert sich in ein viergeschossiges Hauptgebäude von 34 m Länge und 17,5 m Tiefe und einem in der Längsaxe anschliessenden Hörsaalgebäude von 19,5 m auf 17,5 m mit stark abgeschrägten Ecken. Der Hörsaal selbst misst  $16 \times 14,5$  m bei 8 m Höhe und bietet 301 Zuhörern Platz. Ein „magnetisches Gartenhaus“ vervollständigt die Anlage, deren Baukosten den Vorkriegspreisen entsprechend sich auf rund 289 000 M, d. h. 277,2 Mark pro m<sup>2</sup> bebauter Grundfläche und 19,0 M. pro m<sup>3</sup> umbautem Raum stellen.

**Eidgen. Technische Hochschule. Diplomerteilung.** Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden das Diplom erteilt:

*Diplom als Bauingenieur:* Max Ineichen von Rothenburg (Luzern); Fritz Trümpy von Ennenda (Glarus).

*Diplom als Maschineningenieur:* Moïse Caraco von Konstantinopel (Türkei).

*Diplom als Elektroingenieur:* Kurt Ruf von Zürich; Ernst Schnurrenberger von Affoltern a. A. (Zürich).

*Diplom als Ingenieur-Chemiker:* Claire Ginnel von Le Locle (Neuenburg).

Die Dovrebahn in Norwegen, das 185,7 km lange Schlussstück der normalspurigen Eisenbahnverbindung Kristiania-Tronhjem, ist im September letzten Jahres in Betrieb genommen worden. Die neue Bahn führt von Dombaas im Gudbrandstal (660 m ü. M.), über den Hjerkinpass (1023,5 m ü. M.) und die Dovre-Hochebene nach Stören im Gultal (66 m ü. M.). Die Bahnstrecke durchfährt schwieriges Gelände, das u. a. die Anlage von 23 Tunnel mit 7,53 km Gesamtlänge und von 22 Brücken erforderte. Die Maximalsteigung der nur eingelegisen Bahn beträgt 18,5‰.

<sup>1)</sup> „Certains journaux étrangers ayant tronqué ou déformé ce document. . .“ drückt sich eine elsässische Tageszeitung aus, die uns soeben von einem Basler Kollegen zugesandt wird.

<sup>2)</sup> Vergl. Seite 318 letzten Bandes (vom 24. Dezember 1921).

**Kommission für historische Kunstdenkmäler.** Infolge Ablauf der Amtsdauer der (vor zwei Jahren nicht mehr wählbaren) Architekten Martin Risch, Alphons de Kalbermatten und Edmond Fatio wählte der Bundesrat für eine vierjährige Amtsdauer als Mitglieder der Kommission für historische Kunstdenkmäler die Herren *Max Müller*, Architekt in St. Gallen, *Frédéric Broillet*, Architekt in Freiburg und *Pierre Grellet*, Historiker in Bern.

## Nekrologie.

† **Wilhelm Hobi.** Am 28. Dezember 1921 starb in Zürich, im Alter von 58 Jahren, Architekt Wilhelm Hobi. Zu Wallenstadt am 26. September 1863 geboren, studierte Hobi nach Absolvierung einer mehrjährigen Tätigkeit in einem Baumeistergeschäft in Ragaz an der Baugewerkschule Stuttgart und von 1885 bis 1886 an der Architektur-Abteilung der dortigen Technischen Hochschule. Nach kurzem Aufenthalt in Le Locle und Mailand trat er im Jahre 1889 in den Dienst der Firma Locher & Cie. in Zürich, für die er die Ausführung zahlreicher Hochbauten geleitet hat. Von 1905 bis 1914 sodann war Hobi Teilhaber des Baugeschäftes G. Hess & Cie. in Zürich, und seit 1. Januar 1915 solcher der Firma Hobi & Jenny. Seit 1893 war Hobi Mitglied des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, an dessen Sitzungen er ein oft und gerne gesehener Gast war.

† **Albert Sartiaux.** Am 10. Oktober 1921 ist in Paris, im Alter von 76 Jahren, Ingenieur Albert Sartiaux gestorben, der in den letzten 50 Jahren in wesentlichem Masse zu den in der Entwicklung des Eisenbahnbetriebes und der Anwendungen der Elektrizität erzielten Fortschritten beigetragen hat. Seit 1875 stand Sartiaux im Dienste der französischen Nordbahn, zuletzt als konsultierender Ingenieur, seit längerer Zeit war er Verwaltungsratspräsident der Pariser Elektrizitätswerke. Mit den Projekten für die Untertunnelung des Aermelkanals<sup>1)</sup> ist sein Name ebenfalls eng verknüpft. Eine ausführliche Würdigung der Verdienste des auch über die Grenzen seines Landes bekannt gewordenen Ingenieurs ist in der „Revue Générale de l'Electricité“ vom 19. Nov. 1921 zu finden.

## Konkurrenzen.

**Seebadanstalt Rorschach** (Band LXXVIII, Seite 73 und 320). Das Preisgericht hat am 27. und 28. Dezember 1921 die 14 eingegangenen Projekte geprüft und folgendes Urteil gefällt:

1. Rang (1600 Fr.) Entwurf „Mens sana in corpore sano“, Verfasser *Paul Truniger*, Architekt B. S. A., Wil; *Karl Zöllig*, Architekt, Flawil; *Gustav Thurnherr*, Ingenieur, Zürich.
2. Rang ex aequo (1400 Fr.) Entwurf „Badhof-Bad“, Verfasser Ingenieur *Karl Köpplin*, Architekt, Rorschach, und Ingenieur *Otto Früh*, Paris; Mitarbeiter *V. Bischofsberger & Cie.*, Baugeschäft, Rorschach, *Jos. App*, Kunstschlosserei, Rorschach, *Gebr. Eberle & Cie.*, Zimmermeister, Rorschach.
2. Rang ex aequo (1400 Fr.) Entwurf „Volksbad“, Verfasser *Stärkle & Renfer*, Architekten, Rorschach, *A. Brunner*, Ingenieur, St. Gallen, *Jos. App*, Kunstschlosserei, Rorschach.
3. Rang (1100 Fr.) Entwurf „Seeluft“, Verfasser *Adolf Gaudy*, Architekt, Rorschach, *Locher & Cie.*, Zürich, *Löhle & Kern A.-G.*, Zürich.

Die Projekte sind bis und mit Sonntag den 8. Januar in der Turnhalle des Bedaschulhauses ausgestellt, wo sie zwischen 10 bis 12 sowie 13 und 17 Uhr besichtigt werden können.

<sup>1)</sup> Vergl. Band LXIX, Seite 304 (30. Juni 1917).

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

## Vereinsnachrichten.

**Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.**

### PROTOKOLL

der II. Sitzung im Vereinsjahr 1921/22

Freitag den 25. November 1921, 20<sup>15</sup> Uhr, im Bürgerhaus in Bern.

Vorsitz: Arch. *H. Pfander*, Präsident. Anwesend rund 100 Mitglieder und Gäste.

1. Der Präsident begrüsst die zahlreich erschienenen Mitglieder und erteilt das Wort an Ing. *E. Baumann*, Direktor des Elektrizitätswerkes Bern, zu seinem Vortrage: