Pfenninger, Robert

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 11

PDF erstellt am: **03.05.2024**

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

und der Brennstoffverbrauch pro 1000 t/km von 65 auf 52,4 kg vermindert werden. Das T. I. A.-Verfahren dürfte sich auch für andere Dampferzeuger, besonders für Schiffskessel, eignen.

Wassernutzung in Kolumbien. In dem 320 km langen oberen Cauca-Tal, südwestlich der Hauptstadt Bogotà, ist im Frühjahr 1956 ein ausgedehntes Arbeitsprogramm angelaufen, über welches «Engineering News-Record» vom 9. August 1956 berichtet. Zuerst werden die 91 m hohe Schwergewichtsmauer am Calima-Fluss gebaut, das dazugehörige unterirdische Kraftwerk für 120 000 kW sowie die entsprechenden Stollen und das Wasserschloss. Die Kosten sind auf 28,5 Mio $ veranschlagt, der Stausee wird 420 Mio m³ fassen. Als nächstes wird der Timba-Erddamm mit 44 m Höhe und 1200 m Kronenlänge folgen, Stauseeinhalt 750 Mio m³, Kraftwerkleistung 60 000 kW, Kosten 45 Mio $. Danach wird die Salvajina-Schwergewichtsmauer errichtet, 154 m hoch, Stauseeinhalt 1170 Mio m³, Endleistung des Kraftwerkes 270 000 kW, Kosten 80 Mio $. Hinzu kommen elektrische Fernleitungen für 31, Flussregulierungen für 10, Be- und Entwässerungskanäle für 105 Mio $ zur Bewässerung von rund 32 000 km². Durch diese mit Nachdruck betriebenen Massnahmen soll die landwirtschaftliche und industrielle Entwicklung des jetzt von drei Mio Menschen bewohnten oberen Cauca-Tales gefördert und die Hochwassergefahr gemindert werden.

Die Schwimmbrücke über den Langensee, die man zwizwischen Intra und Laveno errichten will, geht zurück auf ein Projekt von Ing. Alfredo Varni aus dem Jahre 1932. In den USA ist 1940 nach seinen Ideen eine ähnliche Brücke mit gutem Erfolg ausgeführt worden. Varni sieht schwimmende Eisenbetonkästen mit einem Querschnitt von 16 m Breite und 4 m Höhe vor, die zusammen die 3,1 km lange Brücke bilden würden. Das Technische Bureau der Provinz Varese hat das Projekt günstig beurteilt, doch wird es von den verschiedenen zuständigen, höheren Behörden energisch abgelehnt. In der «Rivista Technica delle Svizzera Italiana» 1956, Nr. 12, nimmt M. Bertoli Stellung zu Gunsten der Brücke, indem er vor allem darauf hinweist, dass der Weg zwischen Verbania und Mailand, heute 110 km, um 40 km abgekürzt würde. Er erwartet daraus nicht nur Vorteile für die italienischen Orte auf dem rechten Ufer, sondern besonders auch für den Tourismus in der Gegend von Locarno. Er glaubt, dass auch die Brücke selber eine grosse Anziehung auf die Touristen ausüben würde, wogegen die Heimatschutzkreise in ihr eine unerträgliche Schädigung des Sees erblicken.

Ein 150 m hoher Turm aus Mannesmann-Stahlrohren wurde auf dem Wiener Messgelände für die Herbstmesse 1956 in freier Montage in vier Wochen errichtet. Der Turm ist vollkommen zerlegbar. Er weist im Grundriss die Form eines gleichseitigen Dreieckes von an der Basis 25 m, am Kopf 2 m Seitenlänge auf, wobei die Eckstiele die Form nach oben offener Parabelabschnitte besitzen. Nur die unterste Partie ist verschweisst, alles andere verschraubt. Für die Verbindungen wurden zum Teil neuartige Lösungen gewählt, die in «Oesterreichische Bauzeitschrift» 1956, Heft 10 beschrieben sind. Verblüffend ist die Gewichtseinsparung gegenüber Konstruktionen aus Walzprofilen, die zum grossen Teil auf dem wesentlich geringeren Windbeiwert beruht und sich bis in die Gründungsarbeiten auswirkt. So wiegt der Eiffelturm mit 300 m Höhe 7000 t (1889), der kürzlich erbaute 250 m hohe Luxemburger Funkturm in Rohrkonstruktion nur 170 t und der Wiener Mannesmann-Turm nur 55 t. Damit lohnt sich auch der nahezu doppelt so hohe Preis der Rohre gegenüber anderen Stahlelementen.

NEKROLOGE

† **Urs Pfister,** Dipl. El. Ing. S. I. A., von Solothurn und Obererlinsbach, wurde als Sohn von Direktor Pfister der Aare- und Emmenkanal-Gesellschaft in Solothurn am 27. Februar 1923 geboren. Er besuchte die Schulen in Solothurn und schloss die Kantonsschule, wo er die Gymnasialabteilung durchlaufen hatte, mit der Matura im Jahre 1942 ab. Im Kreise der «Wengia» war Pfister ein froher Student und hielt seiner Verbindung auch später die Treue. Seiner Neigung entsprechend, ging Urs Pfister nach der Matura an die ETH in Zürich, wo er 1948 das Diplom als Elektroingenieur erwarb. Wertvolle Studienjahre im In- und Ausland erweiterten sein technisches Wissen. Am 1. September 1953 trat er als Betriebsassistent und Chef des Konstruktionsbureau beim Aargauischen Elektrizitätswerk in Aarau ein. Hier schien es, dass er, beschäftigt mit dem Bau der zwei Unterwerke in Reinach und Strengelbach, der rechte Mann am richtigen Platz war und ganz in seiner Arbeit aufging. Sowohl die 45-kV-Freiluftanlagen wie auch die 16-kV-Innenraumschaltanlagen zeugen von seinem Können, werden sie doch als gut gelungene Werke von allen Fachleuten anerkannt. Daneben beschäftigte er sich mit dem Transformatorenstationsbau. Auf dem Gebiet der Klein-Stationen hat er einen eigenen Typ entwickelt.

URS PFISTER

Dipl. El. Ing.

1923 1957

1954 heiratete Urs Pfister Fräulein Gustl Boeddecker und wohnte am Weinberg in Aarau, wo er in seinen Mussestunden den Blick über das geliebte Aaretal schweifen lassen konnte. 1956 trat er in den Aargauischen Ingenieur- und Architekten-Verein ein. Bald machten sich die Merkmale einer heimtückischen Krankheit bemerkbar. Er musste im Geschäft aussetzen. Die Einweihung des ersten Unterwerkes in Reinach im August 1956 konnte er nicht mitmachen. Er lag bereits im harten Kampf um sein junges Leben, unterstützt durch seine Gattin bis zum letzten Atemzug. Am 21. Januar 1957 schloss er die Augen für immer, noch nicht 34 Jahre alt. Am Grabe in Solothurn standen seine tiefbetrübte Mutter, die schwergeprüfte junge Frau, die Verwandten und Freunde, sowie die Direktion und Mitarbeiter des Aargauischen Elektrizitätswerkes und trauerten um einen lieben Menschen, tüchtig in seinen Leistungen, ehrenwert in seiner Gesinnung und goldlauter in seinem Charakter.

J. Senn

† **Otto Ehrensperger,** Architekt S. I. A., in Olten, ist am 7. September 1956 gestorben, wie wir erst jetzt erfahren.

† **H. Schwyzer,** Bau-Ing., Dr. sc. techn., geb. am 27. Dezember 1878, Eidg. Polytechnikum 1897 bis 1901, seit 1925 Professor in Giza (Kairo), ist am 6. März in Maadi gestorben.

† **Robert Pfenninger,** Dr., Ing. Chem. G. E. P., von Wald ZH, geb. am 16. November 1888, ETH 1907 bis 1912, seit 1930 Direktor der Société Française pour l'industrie de l'aluminium in Marseille-St-Louis, ist am 9. März nach langem schweren Leiden in Zürich entschlafen.

BUCHBESPRECHUNGEN

Verkehrsuntersuchung über das Fernverkehrsstrassennetz im Raume München. Von *M.-E. Feuchtinger, A. Rucker, J. Schlums.* Forschungsarbeiten aus dem Strassenwesen, Heft 27. 131 S. mit 121 Abb. Bielefeld 1956, Kirschbaum-Verlag. Preis kart. 30 DM.

Die Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs stellt die Behörden fast aller Länder vor gewaltige Bauaufgaben. Der finanzielle Aufwand ist meist beträchtlich, und in den seltensten Fällen lässt sich die Zweckmässigkeit der gewählten Lösung am Masstab der Rendite ablesen. Anderseits führt eine rein gefühlsmässige Beurteilung oft zu völlig falschen Schlüssen, so dass man allerorts nach objektiven Kriterien sucht.

Vor solch weittragenden Verkehrsproblemen stand kürzlich die Stadt München, als die Frage zu beantworten war, in welcher Weise die drei auf München zulaufenden Autobahnen miteinander zu verbinden seien. Ursprünglich beabsichtigte man, einen 60 km langen Autobahnring um die Stadt herum zu legen, ähnlich wie dies in Berlin in der ersten Welle der Autobahnkonjunktur in Angriff genommen worden war. In-