

Blaser, Hermann

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 8

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

lösen lassen sich Aufgaben mit Druckarmierung, obgleich sich der geübte Statiker auch hierfür eine einfache Ergänzungsrechnung herleiten kann. Die Skalen sind entsprechend den S. I. A.-Normen mit $n = 10$ berechnet und die Genauigkeit ist für die praktischen Erfordernisse vollauf genügend. Der Rechenschieber kann in den meisten Fällen die sonst üblichen Tabellen ersetzen. Ob die Berechnung deshalb weniger Zeit benötige, hängt natürlich von der Uebung des Rechners ab.

Dipl. Ing. *Hans Hauri*, Zürich

Internationale Spezial-Eisenbahnwagen für den Auto-transport. Ähnlich wie bereits in England, wurden im vergangenen Jahr während der Sommer-Reisesaison auch von den Belgischen Staatsbahnen, der Deutschen Bundesbahn und den SBB besondere Massnahmen zur Erleichterung des Autotourismus getroffen. Spezialwagen zur Aufnahme von bis zu acht Autos mittlerer Grösse wurden in bestimmten Schnellzügen der Strecken Ostende-München und Hamburg-Altona-Chiasso eingesetzt. Der für die Deutsche Bundesbahn gebaute Wagen ist doppelstöckig ausgebildet und auf jeder Längsseite mit einer breiten Rollltüre versehen, die so nach oben unter das Runddach des Wagens geschoben werden kann. Im Wageninnern ist eine Hubbühne mit nach dem Bahnsteig ausschwenkbarer Rampe für Ein- bzw. Ausfahrt der Autos eingebaut. Der Automobilist fährt seinen Wagen auf diese Rampe, die hierauf eingezogen und im Wagen so abgesetzt wird, dass das Auto entweder im untern Deck untergebracht oder auf die Hubbühne aufgefahren und auf das obere Deck befördert werden kann. Bei dem belgischen Spezialwagen geschieht das Ein- oder Ausfahren der Autos auf der Stirnseite des Wagens. «*Railway Gazette*» vom 10. August 1956 bringt neben Abbildungen der beiden Wagentypen und deren Inneneinrichtungen Angaben über die bei Benützung dieses Transportmittels zu erfüllenden Formalitäten und geltenden Transport-Tarife.

Appartement-Häuser in Caen. Unter der Leitung der Architekten L. Rème, J. Manson und M. Lemonnier ist in der Nähe der Orne in Caen ein neues, luftiges Wohnviertel entstanden. Auf jeder Seite der Strasse wurden — ziemlich symmetrisch — je ein Eckblock, drei Turmbauten und ein Block gebaut, der den Anschluss an den «Central-Platz» herstellt. Die Turmbauten mit acht Obergeschossen zu je 413 m² haben jeder 34 Appartements zu drei Zimmern. Im Erdgeschoss werden sie durch Geschäftsbauten technisch und optisch verbunden. Wegen des schlechten Baugrundes erfolgte die Fundamentierung mit 11 bis 13,50 m tiefen Franki-Betonpfählen. Weitere Einzelheiten können dem achtseitigen Bericht des Juli/August-Heftes 1956 von «*La Technique des Travaux*» entnommen werden.

NEKROLOGE

† **Fritz Bolliger**, Dipl. Bau-Ing. S. I. A., G. E. P., dessen Hinschied hier am 12. Januar 1957 gemeldet wurde, ist nach einem vor Weihnachten erlittenen Schlaganfall am 29. Dezember 1956 gestorben.

Geboren in Basel am 21. August 1896 als Sohn des bekannten Theologie-Professors Adolf Bolliger-Maurer, besuchte der Verstorbene die Schulen nach der Uebersiedlung der grossen Familie in die Neumünstergemeinde in Zürich. Seine Studien schloss er 1921 mit dem Diplom als Bauingenieur an der Eidg. Technischen Hochschule ab und betätigte sich zunächst als hilfsbereiter Assistent für technische Mechanik und Dynamik bei Professor Meissner. Anschliessend folgten einige Wanderjahre, die ihn nach Rumänien, Spanien und Deutschland führten. 1924 zog es ihn zurück nach Basel, wo er in das Ingenieurbureau von Dr. H. E. Gruner eintrat. Bald entfalteten sich seine Fähigkeiten bei der Bearbeitung des Kraftwerkes Albruck-Dogern, so dass er zum Oberingenieur und Bureauchef dieser Firma aufrückte. In dieser Eigenschaft befasste er sich mit der Projektierung und der Begutachtung vieler Wasserkraftanlagen im In- und Ausland.

1941 fand Fritz Bolliger ein neues Arbeitsfeld im Tiefbaubureau der Motor-Columbus AG. für elektrische Unternehmungen in Baden. Mit seiner reichen technischen Erfahrung war er in der Folge am Bau der Wasserkraftwerke Lucendo, Aletsch, Wildegg-Brugg und Gougna massgebend beteiligt. Seine umfassenden Fachkenntnisse und seine grosse Arbeitskraft setzte er während 15 Jahren bis zu sei-

nem Tode ganz für die Verwirklichung dieser Bauten ein. Dabei bemühte er sich mit seinem ausgesprochenen Empfinden für Recht und Gerechtigkeit stets um korrekte und loyale Abmachungen mit den Bauunternehmungen.

Um das Wesen des Verstorbenen zu verstehen, muss man sich an den ausserordentlich tragischen Unfall erinnern, dem der mutige und sportbegeisterte junge Mann schon vor seinem Studienabschluss im Militärdienst zum Opfer fiel und der ihn sein Leben lang schwer hemmte. Dem stark Gehbehinderten war dadurch die Ausübung seines Berufes auf einer Baustelle verunmöglich. Auch glaubte er 1896 offenbar, wegen seines Leidens der Gründung einer eigenen Familie entsagen zu müssen; umso mehr war er aber mit manchen Menschen in treuer und reicher Freundschaft verbunden. Der Junggeselle schuf sich selbst ein gediegenes Heim und suchte Zerstreuung und Erholung gemäss seinen vielseitigen Interessen auf literarischem, musikalischem und allgemein kulturellem Gebiet.

In seinem Freundeskreis wusste er mit Begeisterung von seinen Auslandsreisen zu berichten. Als ausgesprochener Kinderfreund war er seinen Nichten, Neffen und Patenkindern herzlich zugetan. Sein Sinn für Humor half ihm immer wieder, die Mühsal seines Gebrechens zu überwinden. Gerade darin dürfen wir den lieben Menschen Fritz Bolliger als Vorbild nehmen. Es war erstaunlich, wie er mit zäher Energie und ohne Verbitterung sein schweres Los trug und peinlich besorgt war, niemandem zur Last zu fallen. Das Schicksal gönnte ihm einen Hinschied nach kurzem Krankenlager und offenbar ohne grosse Schmerzen. Wir vermissen unseren freundlichen und lieben Kollegen sehr und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

E. Stambach