Pfeiffer, Albert

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 12

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

in seiner jetzigen architektonischen Gestalt erhalten bleibe, bezw. nur jene Schäden daran wieder beseitigt werden, die an der Ostseite aus Rücksicht für den jetzt darin eingerichteten Betrieb entstanden sind. Ob der Gedanke wieder aufgegriffen wird, es allenfalls zum Rathaus der Gemeinde einzurichten, erscheint bei der Nähe der Bahnhofgeleise noch fraglich. Mit dem Kornhaus gehen auch die zwei langen direkt am See gelegenen hässlichen Schuppen in den Besitz der Gemeinde über, die so rasch als möglich verschwinden und einer grünen Anlage Platz machen sollen. So wird endlich auch dort die Aussicht auf den See frei gelegt werden.

Transatlantische Riesendampfer. Auf der Werft von Harland & Wolff in Belfast sind zwei Dampfer für die engl. White-Star-Line im Bau, deren Abmessungen die bisher grössten Dampfer «Lusitania» und «Mauretania» der Cunard-Line um ein bedeutendes übertreffen. Die neuen Ozeanriesen erhalten eine Länge von 268 *m*, eine Breite von 38 *m* und einen Tiefgang von 11 *m*, während die entsprechenden Masse der genannten Cunarddampfer sich auf 240, 26,8 und 11,1 *m* belaufen, die des grössten deutschen Dampfers, der «Kaiserin Auguste Victoria» der Hamburg-Amerika-Linie sogar nur 206, bezw. 23 und 10 *m*. Die neuen Schiffe werden über Maschinenstärken von 45 000 *PS* verfügen und sollen eine Geschwindigkeit von 22 Knoten erreichen. Die Baukosten eines solchen Dampfers werden zu rund 35 Millionen Fr. angegeben.

Die Bronzetüren des Mailänder Domes. Am 8. September wurde am Mailänder Dom das noch fehlende und bisher durch eine übermalte Gipsform ersetzte Krönungsstück zu der vor genau zwei Jahren eingeweihten Türe des Haupteingangs eingesetzt und damit das ganze ausserordentliche Kunstwerk, an dem der Bildhauer Professor *Pogliaghi* 14 Jahre gearbeitet hat, endgültig fertiggestellt. Die Unkosten im Betrag von 522659 Lire sind zum Teil aus einem Vermächtnis des Grafen Giacomo Mellerio aus dem Jahre 1847 und im übrigen aus dem Dombaufonds gedeckt worden. Das in Hochrelief gearbeitete und in Bronze gegossene Kunstwerk hat die in 14 Bildern dargestellte Freudens- und Leidensgeschichte der Mutter Gottes, der der Mailänder Dom geweiht ist, zum Vorwurf. Die warme Färbung der zum Guss verwendeten Metallmischung erhöht den Reiz des Kunstwerkes noch erheblich.

Rheinschiffahrt Basel-Strassburg. Die diesjährige Schiffahrt auf dem Oberrhein bis Basel, die am 20. Mai eröffnet worden war, ist bereits mit Ende August eingestellt worden. An Gütern wurden in dieser Zeit in Basel zusammen rund 14 000 *t* umgeschlagen. Als Hauptergebnis der diesjährigen Betriebscampagne wird die Regelmässigkeit und Sicherheit der Fahrten hervorgehoben, durch die der Beweis neuerdings erbracht wurde, dass derselbe Betrieb wie unterhalb Strassburgs auch von Strassburg bis Basel durchgeführt werden kann. An der Kehlerbrücke ist endlich die als schweres Hemmnis empfundene «Laufschiene» entfernt worden. Für die Fahrten von Basel rheinaufwärts bis Rheinfelden soll im nächsten Sommer noch ein zweiter Personendampfer beigestellt werden.

Einküchenhäuser befinden sich zurzeit in Charlottenburg und in Gross-Lichterfelde im Bau. Es handelt sich um Mietshäuser, die mit Zentral-Heizung und Warmwasserversorgung, mit Gas, Elektrizität, Vacuumreinigung und Fahrstuhl versehen sind, die aber nur eine einzige Zentralküche besitzen. Aus dieser werden die Speisen zu jeder Mahlzeit durch Speisenaufzüge dem Esszimmer jeder einzelnen Wohnung zugeführt. Die Häuser werden durch eine besondere Gesellschaft erbaut und betrieben; das erste soll in Charlottenburg am 1. Oktober d. J., ein zweites in Schlachtensee im April nächsten Jahres bezogen werden. Für zwei weitere Einküchenhäuser in Gross-Lichterfelde hat Dr. Ing. *Muthesius* die Pläne entworfen und auch die Bauleitung übernommen. (Ges. Ing.)

Ein Drainagegraben-Bagger mit Dampfbetrieb, wie sie in Amerika seit einiger Zeit in Gebrauch stehen, ist nach einer eingehenden Schilderung von *Strate* in Düsseldorf im «Kulturtechniker» (Juli 1908) bei Drainagearbeiten im Rheinland durch die Bauunternehmung Berrendorf in Köln versuchsweise zur Anwendung gekommen. Die Bagger werden in vier Grössen gebaut für Grabentiefen von rund 1,4 bis 2,1 *m* und Grabenbreiten von 0,3 bis 0,6 *m*. Bei den oben erwähnten Arbeiten wurden die Graben auf 1,25 *m* Tiefe ausgehoben, wobei der Bagger je nach der Bodenart 1,25 *m* bis 0,75 *m* Grabenlänge in der Minute leistete. Die Versuche zeigten, dass die maschinelle Arbeit nur bei leichtem Boden mit Vorteil anzuwenden ist.

Neue Kirche in Trimbach. Die christkatholische Gemeinde in Trimbach bei Olten hat den Bau einer neuen Kirche beschlossen, mit dem noch in diesem Herbst begonnen werden soll. Das abseits der Strasse auf einer leichten Bodenerhöhung aufzuführende neue Gotteshaus ist von den Architekten *A. von Arx* in Olten und *W. Real* in Zürich in schlichten Formen heimischer Bauweise entworfen und verspricht, sich der landschaftlichen Umgebung glücklich einzufügen.

Eisenbahn Athen-Larissa. Am 6. September d. J. wurde die neue Bahnlinie Piräus-Athen-Larissa eröffnet. Die Teilstrecke Larissa-türkische Grenze durch das Tempetal ist im Bau begriffen und sollte mit Ende dieses Jahres fertig gestellt werden. Wenn von Seite der türkischen Behörden die Bewilligung zum Anschluss an das türkiche Netz erteilt wird, wäre es möglich, die bis zum Anschlusspunkt auf türkischem Gebiet noch fehlenden 90 km binnen Jahresfrist zu vollenden und so den direkten Anschluss von Athen an das mitteleuropäische Netz zu bewerkstelligen.

Das Hallerdenkmal in Bern, das vor der neuen Universität in Bern errichtet wurde, soll am 15. Oktober d. J. bei Anlass der 200. Wiederkehr des Geburtstages Albrecht von Hallers und der damit verbundenen Festlichkeiten feierlich enthüllt werden.

St. Rupertuskirche in München. Am Sonntag den 13. September ist die nach den Plänen von *Gabriel v. Seidl* erbaute St. Rupertuskirche in München eingeweiht und ihrer Bestimmung übergeben worden.

Nekrologie.

† **Oskar Bosshard.** Am 14. September starb in Zürich nach längerer Krankheit Ingenieur Oskar Bosshard. Geboren am 25. Dezember 1880 als zweiter Sohn des ebenfalls verstorbenen, weitbekannten Wasserleitungs- und Kleinturbinenbauers Ingenieur U. Bosshard besuchte er die Schulen seiner Vaterstadt Zürich. Nach Absolvierung des Gymnasiums bezog er im Herbst 1899 die Ingenieurschule des Eidgen. Polytechnikums, die er im Frühjahr 1903 als Zivil-Ingenieur wieder verliess. Seine erste Anstellung fand er bei der Wasserversorgung der Stadt Zürich, wo er mit Vorarbeiten für das nunmehr in Ausführung begriffene Albula-Kraftwerk betraut wurde. Bald jedoch trat er in das Geschäft seines alternden Vaters ein, dem er eine kräftige Stütze wurde. Mit dessen Tod ging im Jahre 1905 die Leitung des umfangreichen Geschäftes auf den kaum 25jährigen Oskar Bosshard über. Von den vielen Arbeiten, die er, teils noch bei Lebzeiten des Vaters, teils selbständig ausführte, seien nur erwähnt die Seeleitungen für die Wasserversorgungen von Arbon und Konstanz, das Hochdruck-Kraftwerk in Lauterbrunnen, die Hochdruck-Wasserversorgungen für die Harder- und für die Niesenbahn usf. Aber auch an grössere Projekte wagte sich der strebsame jugendliche Ingenieur heran, so z. B. das Projekt eines Rhein-Glatt-Tösswerks, über das wir in Band L, Seite 272 unter Beigabe einer Karte berichtet haben. Die nachgesuchte Konzessionserteilung zu einer grossen Hochdruck-Stauanlage in der Nähe von Aosta nach seinem Vorschlage sollte Bosshard nicht mehr erleben. Eine tückische Krankheit befiel ihn im Frühling dieses Jahres; zwar überstand er eine Operation augenscheinlich mit gutem Erfolg, aber eine Reihe von Nebenerscheinungen setzten seinem Leben frühzeitig ein Ziel. Wir verlieren in Oskar Bosshard einen allezeit fröhlichen, strebsamen Kollegen, dessen Fähigkeiten und Fleiss zu den schönsten Hoffnungen berechtigten.

† **Alfred Tobler.** In seinem 67. Lebensjahr ist am 4. September zu Zürich der pensionierte Bahningenieur der S. B. B., Adolf Tobler gestorben. Am 28. September 1841 in Heiden geboren, konnte der ursprünglich von seinem Vater in die Stickerei-Industrie eingeführte Jüngling erst 1861, seiner Neigung folgend, in die obern Klassen der technischen Abteilung der Kantonsschule St. Gallen eintreten, aus der er im Herbst 1863 an die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums überging. Vom August 1864 bis im Dezember 1866 studierte er an der technischen Hochschule in Stuttgart und erwarb sich, an das eidg. Polytechnikum zurückgekehrt, im August 1867 das Diplom als Bauingenieur. Seine praktische Tätigkeit führte ihn nach vorübergehender Arbeit in Waldsee nach Mähren, woselbst er bis Ende 1874 beim Bau der Nordwestbahn beschäftigt war. Nach der Heimat zurückgekehrt, war er kurze Zeit mit seinem Freund, Ingenieur Wey an der Rheinregulierung tätig und wirkte später beim Bau der Nationalbahn mit, als deren Betriebsingenieur er dann in Winterthur angestellt war. Nach Liquidierung der genannten Gesellschaft ging er zum Bau der Gotthardbahn über und trat schliesslich 1881 als Bahningenieur in Zürich in den Dienst der Schweiz. Nordostbahn und aus diesem in den der S. B. B., bis ihn Ende November 1906 ein Schlaganfall nötigte, in den Ruhestand zu treten Nach einem arbeitsvollen Leben ist dem geschätzten Kollegen und gewissenhaften Beamten nur eine kurze Ruhezeit vergönnt gewesen.

† **A. Pfeiffer.** Ganz plötzlich ist zu St. Gallen am 13. September d. J. infolge eines Schlaganfalles Stadtbaumeister A. Pfeiffer in seinem 58. Lebensjahre verschieden. Am Samstag und auch am Sonntag Morgen noch war er in gewohnter Weise seiner Beschäftigung nachgegangen; ohne vorgängige Anzeichen trat der Tod an ihn heran, als er im Freundeskreise weilte. Gross ist die Zahl der Freunde und Fachgenossen, die um den ihrem Kreise so unerwartet rasch Entrissenen trauern! Wir werden dem allseits beliebten Kollegen in der nächsten Nummer einen uns von besonders nahe stehender Seite zugesagten Nachruf widmen.