

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 12

Nachruf: Schenker, Peter

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rosten der Eiseneinlagen im Beton. Beim Abbruch eines alten Gasometers in Hamburg kamen beim Sprengen der Betonfundamente starke, 2 bis 2,5 m lange Fundamentanker zum Vorschein, die s. Zt. durch das Eingiessen von Zementbrei einen Zementüberzug erhalten hatten. Nun zeigte es sich an allen, ungefähr 60 Stück, freigelegten Stäben, dass der Zement sie so vollkommen vor dem Rosten bewahrt hatte, dass ihre stahlblaue Walzhaut wie neu erschien und nicht ein einziger Rostfleck zu sehen war. Da der Bau in den Jahren 1852 bis 1855 errichtet worden war, die Fundamentanker somit über 50 Jahre alt sind, ist diese Beobachtung von ganz besonderem Wert und geeignet, die Besorgnisse wegen des Rostens der Eiseneinlagen im Beton, die sich noch da und dort geltend machen, zu zerstreuen.

Künstlerische Hebung der Hausbaukunst will die Berliner Vorstadt Wilmersdorf durch Veranstaltung alljährlich wiederkehrender Wettbewerbe anstreben, in der Weise, dass Preise von je 1000 Mk. für die besten innerhalb des letzten Jahres erstellten Fassaden ausgesetzt werden. Zur Teilnahme an dem Wettbewerb werden lt. «Städtebau» die Hausbesitzer unter Angabe ihres Architekten aufgefordert; das Preisgericht wird durch die Hochbaudeputation gebildet. Verzichtet ein Sieger auf den Geldpreis, so erhält er eine künstlerische Plakette, während der Geldbetrag dem städtischen Kunstfond zufließt, aus dem öffentliche Plätze und Strassen mit Standbildern und Brunnen geschmückt werden sollen.

Das Weltpostdenkmal in Bern¹⁾ ist so weit gediehen, dass durch die eidgenössische Baudirektion die Fundationen und Wasserleitungen erstellt und durch das Personal des Bildhauers René de St. Marceaux ungefähr zwei Drittel der Felspartie aufgeführt worden sind. Man hofft zuversichtlich das Denkmal auf den Spätsommer d. J. fertig stellen zu können.

Eine internationale Automobilkonkurrenz für Lastwagen und Omnibusse veranstaltet der kaiserliche Automobilklub in Berlin vom 23. April bis 13. Mai d. J. Die Wagen werden durch eine Fernfahrt von Berlin nach Stuttgart auf Betriebssicherheit und Brennstoffverbrauch geprüft, wobei an 14 Fahrtagen je 140 bis 200 km zurückgelegt werden müssen.

Die internationale Kommission für Einführung einer durchgehenden Güterzugsbremse²⁾ wird auf Einladung des Bundesrates am 5. Mai d. J. in Bern zusammentreten.

Nekrologie.

† **Peter Schenker.** In der ersten Hälfte der Fünfzigerjahre sassen auf der Bank einer Knabenschule in Olten, deren Scepter der damalige Kaplan Bläsi, selbst ein feuriger junger Mann mit schwarzem Lockenhaupt, führte, der die Arbeitsfreudigkeit seiner Zöglinge zu erwecken verstand, neben dem Verfasser dieser Zeilen Gottfried Schenker, der spätere Chef der seinen Namen führenden Weltfirma, und Peter Schenker, ein stiller Bauernknabe mit eisernem Fleisse und hoher geistiger Begabung, der täglich zu Fuss den Weg von und nach seinem Heimatsorte zur Schule zurückzulegen hatte.

Ingenieur Peter Schenker von Däniken, Kt. Solothurn, wurde am 19. November 1836 geboren und ist am 9. März 1909 in Luzern gestorben. In den Jahren 1855/58 besuchte er die technische Abteilung der Kantonsschule in Aarau, 1858/61 die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums, an der er das Diplom als Bauingenieur erwarb. Seine allgemeine Bildung erstreckte sich namentlich auch auf das sprachliche Gebiet, sodass er ausser der Muttersprache Französisch und Italienisch geläufig sprach und schrieb, sowie das Englische genügend beherrschte.

Vom Herbst 1861 bis zum Frühling 1862 arbeitete er im Dienste der Direktion für Entsumpfungen und Eisenbahnen in Bern, von April 1862 bis Mai 1864 als Zeichner auf dem Sektionsbureau der bernischen Staatsbahn in Biel und von Mai 1864 bis zum 1. Januar 1872 als Bauführer bei der Bauverwaltung der Stadt Zürich, die damals unter der Leitung Bürklis neben Strassenbauten (worunter die Bahnhofstrasse), Stützmauern, Ufermauern, unter andern den Sihlkanal bei der Gessnerschen Mühle, die Militärbrücke über die Sihl, die Brücke beim Obern Mühlesteig, Wasserbauten, den Bau der Reservoirs, Filter und der Zuleitung zum Pumpwerk der Wasserversorgung, die städtische Kanalisation und die Wolfbachkorrektur ausführte; vielseitige Arbeiten, bei denen Schenker eine erfolgreiche Mitwirkung zuteil wurde. Vom 1. Januar 1872 bis 16. August gleichen Jahres war Schenker Adjunkt des Oberingenieurs vom Bahnerhaltungsdienst der Schweiz. Centralbahn. Dann trat er in den Dienst der Gotthardbahn, bis im April 1877 infolge der durch die bekannten Verhältnisse gebotenen Sistierung der technischen Arbeiten, ihm mit vielen Andern der Dienst gekündigt werden musste. Die Gotthardbahn stellte ihm bei

diesem Anlasse das von Oberingenieur Hellweg selbst konzipierte Zeugnis aus, dass er einen Teil der topographischen Aufnahmen im Reusstal ausgeführt habe, während des Jahres 1875 als Adjunkt des Vorstandes der topographischen Abteilung (Gelpke) der Zentralbauleitung fungierte und nach Schluss der topographischen Arbeiten zum Bauführer des Loses Wattlingen-Göschenen ernannt wurde, in welcher Eigenschaft er das Detailprojekt dieses durch seine schwierigen und abnormen Terrainverhältnisse ausgezeichneten Bahnabschnittes der Gotthardbahn vollständig ausarbeitete und die betreffenden Kostenanschläge dafür aufstellte, wobei eine Anzahl auf andern Prinzipien basierende Varianten und Probleme vergleichsweise zu studieren und durchzuarbeiten waren. Bei allen diesen Arbeiten zeichnete sich Schenker durch Fleiss und Zuverlässigkeit, durch reiche Vorbildung und seltene Gewandtheit auf technisch wissenschaftlichem Gebiete und ebenso sehr durch Geschicklichkeit und richtigen Blick in praktischen Arbeiten aus.

Nun kehrte unser Schenker nach Zürich zurück. Er übernahm die Stelle eines Gemeinde-Ingenieurs in Riesbach und nach der Vereinigung der Aussengemeinden mit der Stadt, diejenige eines Stadtgenieurs, Kreis V. Es ist dies die Periode von 1877 bis 1895. In diese fallen die Quaibauten, der Bau der Dufour- und der Bellerivestrasse, der Badenanstalten u. a. m. Er war daneben Vizepräsident des schweizerischen Gewerbevereins und Präsident des Gewerbevereins Riesbach. Im Dezember 1889 widmete ihm die Gemeinnützige Gesellschaft von Neumünster eine Dankesurkunde für seine Mitarbeit an der Chronik der Kirchgemeinde Neumünster, zu welcher er den Abschnitt über Industrie und Gewerbe geliefert hatte.

Vom Jahre 1895 an bis zum Juni 1900 war Schenker Ingenieur der Trambahnverwaltung. In diese Zeit fallen der Uebergang der Tramwaylinien in den städtischen Besitz und gleichzeitig deren Umbau auf den elektrischen Betrieb.

Gesundheitsrücksichten nötigten ihn leider 1900 die Stelle niederzulegen. Von nun an war er als Zivilingenieur, speziell für Tiefbau und elektrische Bahnen tätig, zuerst in Zürich und später in Luzern, wo seine einzige Tochter verheiratet ist. Er besorgte Arbeiten für die Firma Fritz Marti, leitete den Bau der elektrischen Strassenbahn Dornbirn-Lustenau u. a. m. Nicht gerne hatte er sich von Zürich getrennt; doch fand er Ersatz für das, was er preisgegeben hatte, im Kreise seiner Familie und in der Pflege privater Studien, sodass ein reiches und arbeitsvolles Leben eines in der geistigen Ausbildung seiner Persönlichkeit Ruhenden, den friedlichen Abschluss durch ein ganz kurzes Unwohlsein, ohne Ahnung einer Gefahr, gefunden hat. Er war ein Mann aus eigener Kraft und ein Weiser des Lebens.

† **W. Bernoulli-Vischer.** Im Alter von nur 39 Jahren starb zu Basel am 2. März d. J. nach kurzer Krankheit Architekt *Wilh. Bernoulli-Vischer*. In Basel am 1. September 1869 geboren, besuchte er die dortigen Schulen und trat im Jahre 1886 in ein Baugeschäft in die Lehre, nach deren Beendigung er zuerst in Berlin und dann in München studierte. In letzterer Stadt fand er namentlich bei Professor F. v. Thiersch viele und fruchtbare Anregung. Seine Studien schloss er durch eine Reise nach Italien ab, die ihn bis nach Sizilien führte. Im Jahre 1893 begann er als Teilhaber eines Basler Baugeschäftes seine praktische Tätigkeit, die er im Jahre 1899 durch eine Orientreise unterbrach, auf der er in Palmyra einen längeren Aufenthalt machte. Seit zwei Jahren führte er das Baugeschäft allein weiter und brachte es rasch empor, bis ihn der Tod unerwartet aus seiner fruchtbaren Tätigkeit abberief. Von seinen Bauten werden in Basel namentlich das Sanatorium Charmille bei Riehen und die Klinik von Professor Hägler am Petersgraben¹⁾ genannt; an der Wartenbergstrasse hat er sich auch ein hübsches eigenes Heim erstellt.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Die Wasserkraftmaschinen und die Ausnutzung der Wasserkräfte. Von *Albrecht von Jherig*, Geheimer Regierungsrat. Mit 73 Figuren im Text. «Aus Natur und Geisteswelt», 228. Bändchen. Leipzig 1908, Verlag von B. G. Teubner. Preis geb. M. 1,25.

Der Eisenbetonbau. Ein Leitfaden für Schule und Praxis von *C. Kersten*, Bauingenieur und Kgl. Oberlehrer. Teil II: Anwendungen im Hoch- und Tiefbau. Mit 468 Textabbildungen. Vierte Neubearbeitete und erweiterte Auflage. Berlin 1909, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geb. 4 M.

Hydraulik. Von *W. Hauber*, Dipl. Ingenieur in Stuttgart. Mit 44 Figuren. «Sammlung Göschens» Nr. 397. Leipzig 1908, G. J. Göschens'sche Verlagshandlung. Preis in Leinwand geb. 80 Pf.

¹⁾ Dargestellt in Band LI, Seite 38 u. ff.

¹⁾ Darstellung des Entwurfes Band XLIV, Seite 94 mit Bild.

²⁾ Ueber Güterzugs-Bremsprobefahrten vergl. Band L, Seite 25.*