

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 3

Sonstiges

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: 24.01.2026

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

kostbaren Hauptfront für rein untergeordnete Zwecke weggenommen hätte. Die Idee, auf einen besondern Eingang zu verzichten und den schönen Schmuckhof abends ebenfalls offen zu lassen und zu beleuchten, wie das jetzt vorgesehen ist, ist überaus glücklich. Nur so wird das Restaurant wirklich zu einem „Ausstellungs-Restaurant“, zu einem Lokal, das auch nach Schluss der Hallen mit der Anordnung und der Festlichkeit des Ganzen noch zusammenhängt. Im einzelnen sind diese Wirtschaftslokalitäten im erstprämiierten Projekt noch nicht endgültig durchgearbeitet; wie wir hören, sollen sie im Sinn des zweitprämiierten, das hierin glücklicher ist, modifiziert werden.

Betrachten wir die Formsprache der verschiedenen Projekte, so fällt der starke Einschlag an Wiener Werkstätten-, holländischen und sonstigen Spitzwinklichkeiten auf; Gotenburg wirkt ersichtlich nach. Bei so vorübergehenden Ausstellungs-Architekturen sind aber schliesslich gewagte und witzige Extravaganzen am ehesten erträglich. Bedenklich stimmt immerhin, dass viele Bewerber genau das gleiche Pathos oder die gleichen geistvollen Scherze anwenden, die wir auch schon gesehen haben, wo es sich um ein Krematorium oder ein Gemeindehaus handelte; ohne jeden Sinn für die Unterschiede in der innern Haltung und Wichtigkeit der Aufgabe. In einigen der eingegangenen Entwürfe für Baden könnte man ohne weiteres eine Ab dankungshalle vermuten, in andern würden sich die geschminkten Damen einer Berliner Bar zweifellos heimischer fühlen, als Brown-Boveri-Motoren, Strohütte und sonstige bodenständige Aargauer Industrie-Produkte. Auch hier kann man sich also im Ton vergreifen. Doch auch in dieser Hinsicht weiss das erstprämiierte Projekt zwischen falschem Pathos und blosser Mätzchen-Architektur glücklich hindurch zu lavieren.

† Edmond Imer-Schneider.

Das verdienstvolle Ehrenmitglied der G. E. P., E. Imer-Schneider, Patentanwalt in Genf, ist am 18. Dezember 1924 zur ewigen Ruhe eingegangen, wie in vorläufiger Notiz hier bereits gemeldet worden ist.

In den Kreisen sowohl seiner ältern als seiner jüngern Freunde hat die Todesnachricht schmerzlich berührt. Edmond Imer war ursprünglich Neuenstadter Bürger und wurde am 20. Februar 1853 in Biel geboren, wo er auch seine Jugend verbrachte; nach Besuch der Mittelschule in Neuenburg ging er im Jahre 1870 an die Uhrenmacherschule in Genf. Nachher entschloss er sich zum Besuch des Eidgen. Polytechnikums, an dem er die mechanisch-technische Abteilung 1875 mit Diplom absolvierte.

Nach praktischer Betätigung im Maschinenbau in Ravensburg und in Bern, sowie einem Aufenthalt in Paris auf einem patent-technischen Bureau, gründete Imer als junger Ingenieur im Jahre 1877 in Bern ein Patentanwalts-Bureau, das er 1880 nach Genf verpflanzte, wo seine Firma „E. Imer-Schneider, Ingénieur-conseil“, infolge der guten Kenntnisse im Patentfach und hauptsächlich auch angesichts der persönlichen gewinnenden Eigenschaften des Leiters der Firma rasch emporblühte.

In diese Zeit nun fiel auch die Agitations-Epoche für die Einführung des Erfindungsschutzes in der Schweiz, gegen

welches Land man den Vorwurf der Nachahmung fremder Erfindungen erhob. Schon wiederholt waren Anstrengungen, auch in der Legislativbehörde, gemacht worden, in der Erkenntnis, dass der Schutz der geistigen Arbeit im Erfindungsgebiet dem Lande erspriesslicher sei, als die schrankenlose Freiheit der Nachahmung.

Anlässlich der Pariser Weltausstellung 1878 wurde ein Patentkongress abgehalten, zu dem die Schweiz neben den zwei Delegierten Bodenheimer und Professor Schreyer auch den jungen Ingenieur E. Imer absandte, deren gemeinsame Berichterstattung sehr zur Aufklärung der Behörden in Sachen des Erfindungsschutzes beitrug. Dabei darf auch der bezüglichen Tätigkeit der G. E. P. gedacht werden, der Imer-Schneider sich 1875 angeschlossen hatte, und die unter A. Waldners Führung sich während eines Jahrzehntes mit Energie und schliesslichem Erfolg für die Einführung des Erfindungsschutzes eingesetzt hat.¹⁾ Auch in der Aufklärung des Schweizerischen Souverains, des Volkes, wirkte dabei Imer mit gutem Erfolg, hauptsächlich in der Westschweiz, wo tatsächlich der Boden für ein Patentgesetz bereits vorbereitet war, da besonders die Uhrenindustrie für ihre Produkte Schutz suchte.

Am öffentlichen Leben der Stadt Genf nahm Ingenieur Imer regen Anteil und im Jahr 1896 wurde er in den legislativen Stadtrat gewählt, wo er eine so fruchtbare Tätigkeit entwickelte, dass er bald darauf in den engern (exekutiven) Stadtrat (conseil administratif) kam, wo er schliesslich auch zur Präsidenschaft gelangte. Während der acht Jahre seiner Mitgliedschaft im Conseil administratif leitete Imer die wichtigen Bauten, wie den Durchstich des Corraterie-Quartiers, die Quai-Verlängerung, die Sanierung des alten Madeleine-Quartiers mit nunmehrigen breiten und schönen Strassen und den Bau verschiedener städtischer Verwaltungsgebäude.

Dass bei solcher Betätigung für die Öffentlichkeit die Persönlichkeit des Verstorbenen, besonders in technischen Kreisen, geradezu eine allbekannte wurde, liegt nahe. Dies, in Verbindung mit seiner persönlichen Lebenswürdigkeit, Dienstfertigkeit und Aufopferungsfähigkeit, sowie seinem geselligen Wesen, begründet auch den Umstand seiner Leitung der Sektion Genf des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, sowie hauptsächlich der Genfergruppe der G. E. P., wofür die Gesellschaft ihn 1914 zu ihrem Ehrenmitglied ernannte.

Die vielen Freunde und nähern Bekannten, sowie die Kollegen Imer-Schneders werden ihn in gutem Andenken behalten; er war ihnen ein Vorbild, nicht nur eines dienstbeflissenen, arbeitsamen und geistreichen Mannes, sondern vor allem auch eines guten, dem öffentlichen Wohl ergebenden Bürgers.

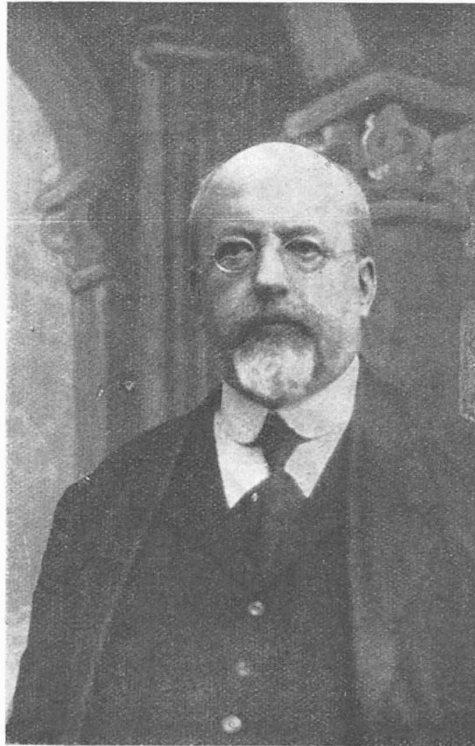
E. B.

Miscellanea.

Schwere Blechbalkenbrücke. Blechträger aussergewöhnlicher Abmessungen haben bei einer neuerstellten Strassenüberführung in Depew bei Buffalo, N. Y., Verwendung gefunden. Die Brücke ist zweigeleisig und dient zur Herstellung einer Verbindung zwischen der Hauptlinie der New York Central R. R. und der West Shore R. R. Bahn- und Strassenaxe schneiden sich unter dem sehr spitzen Winkel von rd. 32°. Die Blechhauptträger haben eine

¹⁾ Vergl. G. E. P., Festschrift 1894, Seite 106.

Red.



EDMOND IMER-SCHNEIDER
MASCHINEN-INGENIEUR

Geb. 20. Februar 1853

Gest. 18. Dezember 1924

P. M.

Spannweite von 36,2 m, der Abstand der zwei Hauptträger, zwischen denen die Fahrbahn versenkt angeordnet ist, beträgt 10 m, bei einer Stehblechhöhe von 3,2 m. In Abständen von rund 41 cm sind die Fahrbahn-Querträger, I-Walzträger von 68 1/2 cm Höhe und einem Gewicht von 135 kg/m, angeschlossen. Auf den Querträger-Obergurten ist ein ebenes Blech von 11 mm Stärke aufgenietet, auf dem eine armierte Betonplatte und darüber das eigentliche Schotterbett ruht. Die Blech-Hauptträger besitzen in einer Gurtung bis zu sieben Kopfplatten von 61 cm Breite und 19 bis 22 mm Dicke, die Stehbleche sind oben und unten durch beidseitige Halsbleche verstärkt, als Gurtwinkel gelangen L 203/203/29 mm zur Verwendung. In den, in den stumpfen Winkeln der Kreuzung gelegenen Auflagerpunkten, ist, entsprechend den grösseren Auflagerkräften, das 16 mm starke Stehblech durch ein weiteres 11 mm starkes Beiblech verstärkt worden. Die zwei Hauptträger wiegen nach „Eng. News-Record“ vom 30. Oktober 1924 allein je 130 t und sind wohl die schwersten je gebauten Blechbalken.

Ausfuhr elektrischer Energie. Die *Officine Elettriche Ticinesi S. A.* (Ofelti) in Bodio/Baden sind zurzeit im Besitz zweier Bewilligungen (Nr. 50 und 69) zur Ausfuhr von max. 8000 kW bzw. 5000 kW an die „Società Idroelettrica Piemontese Lombarda Ernesto Breda“ in Mailand, gültig bis 31. Dezember 1931 bzw. 15. Oktober 1938. Das Eidg. Departement des Innern hat ihnen ferner am 24. Dezember 1924 die jederzeit rückziehbare vorübergehende Bewilligung erteilt, über den Rahmen der genannten Bewilligungen hinaus, jedoch längstens bis 31. Dezember 1926, weitere 2000 kW (täglich max. 48000 kWh) an die gleiche Gesellschaft abzugeben. Die „Ofelti“ stellen nun laut „Bundesblatt“ vom 7. Januar 1924 das Gesuch um Zusammenlegung der beiden Bewilligungen in eine einheitliche, bis 15. Oktober 1938 gültige, unter gleichzeitiger Erweiterung auf 20000 kW (täglich max. 400000 kWh, bisher 312000 kWh). Die auszuführende Energie stammt aus den Werken Biaschina bei Bodio und Tremorgio bei Rodi und soll teils durch die bestehende und verstärkte Leitung Bodio-Ponte Tresa, teils durch eine neu erstellte Leitung Rodi-Bodio-Ponte Tresa der Grenze zugeführt werden. Sie soll zum grossen Teil an die oberitalienische Industrie verteilt, die Nacht- und Sonntags-Energie teilweise zum Pumpen und Stauen von Wasser in Ausgleichsweihern benützt werden. Einsprachen und Anmeldungen für allfälligen Strombedarf sind bis zum 7. Februar 1925 an das Eidg. Amt für Wasserversorgung zu richten.

Normalisierung der Papierformate (Vergl. Band 82, S. 170, vom 29. September 1923). Nachdem der Regierungsrat des Kantons Zürich angeordnet hat, dass in der kantonalen Verwaltung künftig die in der *Eidgen. Post- und Telegraphen-Verwaltung* bereits seit Juli 1923 eingeführten Papierformate nach den Normen des V. S. M. zu verwenden seien, die auf 1. Januar 1925 auch für die *Bundes- und Bundesbahnverwaltung* als verbindlich erklärt worden sind, sind die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich dahin übereingekommen, diese Formate vom 1. Januar 1925 an auch für die Pläne ihrer technischen Abteilungen anwendbar zu erklären. Es werden somit in Zukunft von den technischen Bureaux des Kantons nur noch die Normalformate der sogenannten A-Reihe benutzt und die Pläne, soweit dies irgendwie angängig ist, auf dieses Format gefalzt. Das Format A 4 misst 210×297 mm; die übrigen Formate betragen die Hälfte, beziehungsweise das Doppelte oder Mehrfache dieses Masses (Verhältnis 1:√2).

Erweiterung des Strassburger Hafens. Im Laufe der nächsten Jahre soll der Hafen von Strassburg eine bedeutende Erweiterung erfahren, die ihn in die Lage setzen soll, mit dem gegenüberliegenden, zurzeit weit besser ausgerüsteten Hafen von Kehl in Wettbewerb zu treten. Als erste Arbeit des ersten Ausbaues, für den 165 Mill. fr. Fr. bewilligt worden sind, ist der Petroleumhafen in Angriff genommen worden. Er kommt bei der Einfahrt in den Hafen, nördlich der Einmündung des Rhein-Marne-Kanals zu liegen, und wird bei 2 km Länge des Beckens 1500 m Quai erhalten; zur Aufnahme von Tankeinrichtungen sind anschliessend 20 ha Gelände vorhanden. Für die Geleiseverbindungen werden über dem Rhein-Marne-Kanal Drehbrücken erstellt. Der neue Petroleumhafen wird rund 9 Mill. Fr. kosten und soll auf Ende dieses Jahres fertig werden.

Société des Ingénieurs civils de France. Am 19. Dezember hielt der Verein unter dem Vorsitz seines Präsidenten H. Lucien Delloye (St. Gobain) seine Jahresversammlung ab. Dem vom Quästor erstatteten Bericht entnehmen wir, dass die Mitgliederzahl des Vereins auf Ende November 4721 betrug gegenüber 4552 im Vor-

jahr. Als Präsident für 1925 amtet statutengemäss der letztes Jahr zum Vize-Präsidenten gewählte Ingenieur *Georges Hersent* (Paris). Zum Vize-Präsidenten für 1925, bzw. Präsidenten für 1926 wählte die Versammlung Ingenieur *Louis Baclé* (Paris). Der Verein hat während des Berichtjahres 18 ordentliche Versammlungen abgehalten, an denen in Vorträgen, Referaten oder Diskussionen 29 Gegenstände behandelt wurden. Das Vereinsbulletin berichtet in gewohnter eingehender Weise über alle die behandelten Fragen.

Die Dampfkessel-Explosionen in Deutschland im Jahre 1923.

In den Dampfkessel-Betrieben in Deutschland sind im Jahre 1923 sechs Explosionen festgestellt worden. Davon sind zwei auf unzulässig hohen Dampfdruck und je eine auf Wassermangel, lokale Ueberhitzung des Kessels und mangelhafte Blechqualität zurückzuführen; im sechsten Falle konnte die Ursache nicht festgestellt werden. Bei einer dieser Explosionen wurde eine Person getötet.

Künstlicher Marmor. Nach einer Mitteilung des „Z. d. B.“ vom 10. Dezember 1924 ist es gelungen, einen Kunststein herzustellen, der Marmor überraschend ähnlich ist und infolge seiner Eigenschaften und seiner Billigkeit diesen auf all seinen Anwendungsgebieten zu ersetzen imstande ist. In England soll bereits eine Gesellschaft zur Herstellung künstlichen Marmors in grossem Masstabe gegründet worden sein; weitere sind in Norwegen und Schweden beabsichtigt.

Gebäude für das Internationale Arbeitsamt in Genf.

Auf dem nach den Plänen von Architekt G. Epitoux (Lausanne) in Ausführung begriffenen Neubau, zu dem Ende Oktober 1923 der Grundstein gelegt worden war, konnte am 19. Dezember 1924 das Aufrihtbäumchen aufgefällt werden. Es wird damit gerechnet, dass Gebäude im nächsten Herbst dem Betrieb übergeben zu können.

Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen.

Am 15. und 16. Januar fand die Kollaudation der elektrifizierten Strecken Zürich-Olten und Lausanne-Yverdon durch das Eisenbahndepartement statt. Die Aufnahme des elektrischen Betriebs soll im Laufe der nächsten Woche erfolgen.

Preis ausschreiben.

Stossdämpfungs-Vorrichtungen für Automobile. Die Stadt Paris veranstaltet einen Wettbewerb zur Erlangung von Stossdämpfungs-Vorrichtungen für Automobile. Die einzureichenden Vorschläge können sich auf alle Arten solcher Vorrichtungen beziehen, die an irgend einer Stelle des Fahrzeugs, einschliesslich Bereifung und Karosserie, angebracht sein können, und die geeignet sind, die Stösse auf die Strasse und die angrenzenden Häuser einerseits, auf die Wagenladung andererseits auf ein Mindestmass zu beschränken. Automobile mit Bruttogewicht unter 2 t sind vom Wettbewerb ausgeschlossen. Zugelassen sind Einzelpersonen und Verbände aller Länder, die dem Völkerbund angehören. Einreichungstermin für die Zeichnungen und Beschreibungen ist der 31. März 1925; die Vorführung eines mit der betreffenden Vorrichtung versehenen Wagens wird erst vom 1. Oktober 1925 an zu erfolgen haben. Zur Prämierung der besten Lösungen ist die Summe von 50000 Fr. (französische Währung) ausgesetzt; es steht jedoch dem Preisgericht frei, nur einen Teil dieser Summe zu verteilen. Programm und Prüfungs-Reglement können bei der Direction des Travaux (Secrétariat, Bureau Nr. 121), Quai de la Rapée 98, Paris, bezogen werden.

Literatur.

BEITRÄGE ZUM BAUEN

2

A SIE WERDEN UNS LESEN. — AUCH WENN SIE MIT UNS NICHT EINGE SEIN KÖNNEN. — DANN WIR VERLANGEN VON IHNEN KEINEN GLAUBEN AN NEUE DOGMEN. DER NUR ZUR ERSTARRUNG IN DEN FORMELN EINER TOTEN AESTHETIK FÜHREN WÜRDEN. **B** SIE WERDEN ÜBER DIE DINGE NACHDENKEN — AUCH WENN SIE MEINEN, DASS SIE DAMIT HEUTE NICHTS ZU TUN HABEN. DENN WIR VERLANGEN NICHT, DASS SIE UNS RECHT GEBEN, SONDERN WOLLEN NUR, DASS SIE DENKEND MITARBEITEN AN EINER ENTWICKLUNG, DIE ÜBERALL IM GANG IST, DASS SIE AN DINGEN ANTEIL NEHMEN, DIE NICHT NUR VON UNS AUSGEHEN. **C** WIR WOLLEN NICHTS WEITER ALS KLARHEIT FÜR UNSERE ARBEIT, SCHAFFEN, DIE EINFACHHEIT UND KONSEQUENZ EINER NEUEN REALITÄT ERKENNEN.

Unter diesem Kopf erscheint in zwangloser Folge (6 Nummern jährlich für 4 Fr.) eine neue Architektur-Zeitschrift (Redaktion Thun, Administration Basel, Augustinergasse 5). Nr. 1 bringt neben einer programmatischen Einführung einen illustrierten Aufsatz von H. Schmidt über „Das Chaos im Stadtbau“, sowie kleinere Ausland-Notizen