

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 113/114 (1939)  
**Heft:** 14

**Nachruf:** Brenneisen, Friedr.

#### **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:** 28.01.2026

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

## NEKROLOGE

**† Friedr. Brenneisen**, Dipl. Ing. E. T. H., von Basel, geb. 20. Juli 1886, ist am 19. Sept. im Aktivdienst einem Schlaganfall erlegen. Brenneisen kam mit der Basler Oberreal-Matura 1904 an die Bauingenieur-Abteilung der E. T. H., an der er 1908 das Diplom erwarb. Nach einjähriger Tätigkeit als Assistent für Statik und Brückenbau und einer kurzen Praxis bei Züblin & Cie. in Strassburg arbeitete er von 1910 bis 1914 auf dem Festungsbureau St. Gotthard in Andermatt, um sich dann mit seinem G. E. P.-Kollegen Fr. Zehntner (E. T. H. 1900/04) zum Ingenieurbureau Zehntner & Brenneisen zu verbinden; daneben war Brenneisen ab 1917 Inhaber der Bauunternehmung Brenneisen & Co. in Weesen. Von 1931 bis 1934 finden wir ihn als Ingenieur der Fa. Max Hoegger (Zürich), bzw. im Ing.-Bureau Frischknecht (Uster); gleichzeitig betätigte er sich während zweier Jahre als Hilfslehrer am Technikum Winterthur, später als Gruppenleiter des T. A. D. Zürich. Seit 1935 stand Fritz Brenneisen wieder im Dienste unserer Landesverteidigung als Ingenieur im Bureau für Befestigungsbaute des Eidg. Militär-Departementes in Bern. Im Dienst für das Vaterland ist er auch vom Tode jählings abberufen worden.

**† Fritz Weinmann**, Masch.-Ing. von Winterthur, geb. 15. Dez. 1875, ist an einem Darmleiden, das eine Operation nicht mehr heilen konnte, am 25. Sept. in Zürich gestorben. Weinmann kam 1895 mit der Winterthurer Matura an die Mech.-techn. Abteilung der E. T. H.; seine überschüssige Energie und Lebensfreude verwendete er sachgemäß im Kreise der Singstudenten. Nach Beendigung des Studiums (1899) trat er sogleich in die Dienste der Firma Brandt, Brandau & Cie., der damaligen Bauunternehmung (mit Locher & Cie. und Gebr. Sulzer) für den Simplontunnel in Brig. Nach kurzem Unterbruch seiner Praxis als Assistent für Maschinenlehre der Professoren Rud. Escher und A. Fliegner an der E. T. H. (W.-S. 1900/01) ging er wieder zu Brandt, Brandau, und zwar als Ingenieur ihrer Zweigunternehmung nach Cuevas de Vera in Spanien. Im Sommer 1906 finden wir Fritz Weinmann bei Gebr. Sulzer in Winterthur; zu Ende des gleichen Jahres trat er in die Dienste der Berner Alpenbahn, wo er unter Raschle (†) Bauführer im Lötschberg-tunnel Nordseite war. Nach Raschles Weggang wurde Fritz Weinmann Sektionsingenieur (1910) und mit der Betriebseröffnung im April 1913 Bahningenieur der B. L. S. für die ganze Strecke Spiez-Brig. Die Instandhaltung und der teilweise Umbau der baulich sehr schwierigen Südrampe<sup>1)</sup> bereiteten ihm, dem Maschineningenieur, wie der B. L. S. viele Sorge, sodass er 1920 gerne die Gelegenheit ergrieff, die Direktion der Sihltalbahn und der mit ihr (1923) in Betriebsgemeinschaft getretenen Uetlibergbahn zu übernehmen. Mit der Elektrifikation dieser beiden Bahnen und mit manch andern Verbesserungen hat sich Fritz Weinmann besonders verdient gemacht. Er war auch dem Personal der ihm unterstellten Unternehmen ein verständnisvoller und wohlwollender Vorgesetzter. An der LA hat er sich mit Eifer für das Zustandekommen der Zürichsee-Schwebebahn eingesetzt, deren Betrieb ihm ebenfalls anvertraut war. Ein gutes Andenken ist ihm in den Kreisen seiner Studienkameraden wie seiner Berufskollegen und Vorgesetzten sicher.

## LITERATUR

**Schweiz. Blätter für Heizung und Lüftung, Landesausstellungs-Sondernummer.** Herausgegeben vom Verein Schweiz. Zentralheizungsindustrieller, Zürich. Preis 5 Fr.

Der Gedanke, anlässlich der Ausstellung und gleichsam als Ergänzung und Erinnerung eine Übersicht über den Stand und gewisse Entwicklungslinien der Fachgebiete Heizung und Lüftung zu geben, war gut. Ist es leider, wohl aus Platzmangel und wegen der Verzettelung der Fachgruppen-Ausstellung in verschiedene Abteilungen — nach Ansicht vieler Kollegen — nicht ganz gelungen, den «richtigen» Eindruck von der Industrie, von ihren großen Aufgaben und ihren vielseitigen Beziehungen zur Architektur, Bau-, Maschinen- und Elektrotechnik zu geben, so mußte eben auf anderem Wege einiges nachgeholt werden. Die Fachausstellung; die engen Beziehungen des Faches zur Physiologie, die durch die Strahlungsheizung und die Klimatechnik wieder aufgefrischt wurden; wertvolle Forschungs- und Entwicklungsarbeiten der führenden Fachfirma; ergänzte Ausführungen einer früheren Veröffentlichung über die vielen Fern- und Blockheizungen in der Stadt Zürich; Neuerungen im Kessel- und Radiatorenbau; die Oelfeuerung; verschiedene elektrische Reguliersysteme, deren rapide Entwicklung und Verbreitung auch neue Exportaussichten eröffnet; sowie der Stand schweizerischer Fittingfabrikation sind die

<sup>1)</sup> Vgl. C. Andrae, Erfahrungen im Lehnensbau an der Südrampe der Lötschbergbahn, mit zahlreichen Abbildungen und Plänen, Bd. 67, S. 223\* u. ff. (1916). Auch als Sonderdruck (20 Seiten, 1 Fr.) erhältlich.

Thematik dieser Sonderausgabe, die jeden Fachmann interessieren muß. Alle Aufsätze sind deutsch und französisch gedruckt. Vielleicht gibt es nochmals Gelegenheit, auch einige der bedeutendsten Anlagen schweizerischer Fachleute im In- und Ausland in Text und Bild darzustellen; vielleicht auch Gelegenheit zu einer Abhandlung über die in der Öffentlichkeit völlig unbekannte volkswirtschaftliche Bedeutung der Zentralheizungs- und ihrer Lieferindustrien, sowie über die volkswirtschaftliche Bedeutung einer rationellen Brennstoffwirtschaft, wie sie eben nur durch eine sachgemäße, moderne Anlage erreichbar ist.

A. Eigenmann.

**Der Dammbau neuzeitlicher Verkehrsstrassen** (Auto und Eisenbahnen). Von Dr. Ing. Karl Keil, Sachbearbeiter für Baugrundfragen der obersten Bauleitung Dresden der Reichsautobahnen. XII, 189 Seiten mit 175 Abb. Berlin 1938, Verlag von Julius Springer. Preis geh. etwa Fr. 21,20, geb. Fr. 23,50.

Der moderne Verkehr und sein in stetiger Steigerung begriffenes Tempo stellen an den Fahrbahnunterbau von Strassen und Eisenbahnen immer höhere Anforderungen. Die alten Baumethoden genügen nicht mehr; die Technik der Ausführung erfährt eine grundlegende Umwälzung, von der bei der Autostrasse zuerst der Fahrbahnbelag und — nachdem man einsah, dass die beste Decke nichts nützt, wenn die Unterlage versagt — auch der Unterbau erfasst wurde. Von dieser Umwälzung zeugt das vorliegende Buch, in dem der Verfasser unter besonderer Berücksichtigung der beim Bau der Reichsautobahnen in Deutschland gemachten Erfahrungen zeigt, wie sich der neuzeitliche Strassenbau heute zum Kunstdbau entwickelt. Die scheinbar einfache Aufgabe der Erstellung eines Erdammes wird in dem Masse schwieriger, als man das Mass der zulässigen Setzungen verkleinert. Der Bau von nahezu setzungsfreien Dämmen bildet eine der heikelsten Aufgaben der Ingenieurkunst, deren Lösung ohne weitgehende Anwendung der durch die neuzeitliche Erdbauforschung gewonnenen Erkenntnisse kaum mehr denkbar ist.

In einem ersten Teil des Buches werden die wissenschaftlichen Grundlagen, vor allem die Eigenschaften der Dammbaustoffe und deren Beeinflussung durch ausführungstechnische Massnahmen behandelt. Der zweite Teil, betitelt mit «Praktischer Dammbau», befasst sich unter «Einbau der Gesteine» eingehend mit den verschiedenen Geräten zur künstlichen Verdichtung der Massen, den Druckgeräten (Walzen) und den Stampfgeräten oder Rämmern, zu denen neben Stampfplatte, Explosionsramme und Stampfmaschine auch die Einrüttelschwingschwingungsgeräte gerechnet werden. Die Bedeutung der Dammbauorganisation und -kontrolle, sowie der Nachprüfung der Verdichtung wird besonders betont.

Ein Abschnitt über die Dammsetzungen enthält neben einer Beschreibung der verschiedenen Messverfahren eine sehr wertvolle und ausführliche Zusammenstellung über eine Reihe von Setzungsbeobachtungen, die unter Anwendung verschiedener Lockergesteine ausgeführt wurden, nebst Angabe der zweckmäßigen Ueberhöhung und einer graphischen Darstellung des zeitlichen Verlaufes der Setzungen.

Bei der Behandlung der Gefahren und Schäden des Dammbaues vermisst man vielleicht eine etwas eingehendere Erklärung der Frostschäden, wie überhaupt allgemein zu sagen ist, dass sich der Leser über die physikalische Seite der in diesem Buche mehr von aussen als von innen her behandelten erdbaumechanischen Vorgänge besser in den grundlegenden Schriften orientiert.

Mit einem Abschnitt über die Beziehungen zwischen Damm und Untergrund schliesst dieses durch Figuren und Photos reich illustrierte Buch, das dem praktisch tätigen Strassenbauer eine Fülle beachtenswerter Ratschläge gibt.

R. Haefeli.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Report of the Building Research Board for the year 1938 with the Report of the Director of Building Research.** London 1939, published by H. M. Stationery Office. Price 3 s. 6 d. net.

**Die Schweiz — Mein Land.** Herausgegeben von Otto Walter und Julius Wagner. Textbeiträge von hervorragenden Schweizern. Mit 16 vierfarbigen Kunstblättern und über 800 Abbildungen. Olten 1939, Verlag von Otto Walter und Verkehrsverlag A.-G., Zürich. Preis geh. 48 Fr.

**Hydraulische Schmiedepressen und Kraftwasseranlagen, Konstruktion und Berechnung.** Von Ernst Müller, Duisburg. Mit 140 Abb. und 20 Tabellen. Berlin 1939, Verlag von Julius Springer. Preis geh. etwa Fr. 25,10, geb. Fr. 27,50.

**Chemie für Bauingenieure und Architekten.** Von Dr. Richard Grün, Professor an der T. H. Aachen, Direktor des Forschungs-Instituts der Hüttenzementindustrie Düsseldorf. Das Wichtigste aus dem Gebiet der Baustoff-Chemie in gemeinverständlicher Darstellung. Mit 58 Abb. Berlin 1939, Verlag von Julius Springer. Preis kart. etwa 13 Fr., geb. Fr. 14,85.

**Verein Schweizer. Maschinenindustrieller.** 55. Jahresbericht des Vorstandes an die Mitglieder für das Jahr 1938. Anhang: Bericht des VSM-Normalienbüro, Zürich 1939.

**Schalldämmungs-Messungen im Laboratorium und in fertigen Gebäuden.** Von Willi Bausch. Veröffentlichung aus dem Institut für Technische Physik der T. H. Stuttgart. Mit 44 Abb. und 7 Zahlentafeln. München und Berlin 1939, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. etwa 9 Fr.

**Fräsen.** Herausgegeben aus Anlass des 40jährigen Bestehens des Wanderer Fräsmaschinenbaus. Wanderer-Werke A.-G., Siegmarschönau, 1939. Mit 152 Abb. Im Buchhandel durch Julius Springer, Berlin W 9. Preis geb. etwa Fr. 9,25.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. W. JEGHER (im Felde) Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 34 507