Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73 (1955)
Heft: 41

Nachruf: Ernst, Robert

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: 15.12.2025

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

werden konnten. Wenn nun die Experten eindeutig die Stadtdurchfahrtsstrassen propagieren, wird es angesichts der bereits stark fortgeschrittenen Ueberbauung des Limmattales dringlich, die nur noch spärlich vorhandenen Durchfahrtsmöglichkeiten sofort sicherzustellen. Die Gutachten zeigen nämlich deutlich, welchen Gefahren wir gegenüberstehen, wenn wir nicht aufpassen und die Bebauung an Brennpunkten vorsorglich sperren. So sind beispielsweise unterhalb des Platzspitzes auf dem linken Sihlufer und auf dem rechten Limmatufer gleich zwei grosse städtische Bauvorhaben durch den Vorschlag Pirath-Feuchtinger, dort das als «Karussell» bezeichnete Brückenbauwerk zu bauen, in Frage gestellt worden. An andern Verkehrsknoten werden nach Vorschlag Kremer-Leibbrand fünf weitere Bauprojekte empfindlich tangiert. Diese Ueberschneidung von Interessen muss uns als Warnung dienen.

In der Linienführung der Durchfahrtsstrassen weichen die beiden Gutachten sehr deutlich voneinander ab. Während Kremer-Leibbrand mit diesen Verkehrsadern im wesentlichen den Flussläufen folgen, sehen Pirath-Feuchtinger den Bau einer grossen Transversale längs der Sihl mit nördlichem Autotunnel ins Glattal und südlicher Fortsezung in Richtung Sihl- und Reppischtal vor. Die Frage der Stadtdurchfahrten muss in Zusammenhang mit der Planung des schweizerischen Autobahnnetzes gelöst werden, wofür aber heute noch keine verbindlichen Vorschläge vorliegen. Sobald diese ausgearbeitet sind, wird es nötig sein, den Stadtdurchgangsverkehr und die Anschlüsse der Stadt an das neue Hauptstrassensystem erneut zu studieren. Aus diesem Grunde messen wir den Vorschlägen der Experten in diesem Punkte wenigstens keine allzu grosse Bedeutung bei.

Auf ein Detail der Expertengutachten ist noch besonders hinzuweisen. Die Notwendigkeit, *Strassentunnels* für den Stadtverkehr zu bauen, wird von beiden bejaht. Hingegen werden die bau- und lüftungstechnischen und die betrieblichen Eigenschaften recht unterschiedlich beurteilt. Kremer-Leibbrand sind der Ansicht, dass sich Tunnels von über 900 m Länge nicht rechtfertigen lassen, sie legen daher ihr Bauwerk, das die Verbindung vom Stadtzentrum ins Glattal herstellt, in die Höhe mit dem Nachteil längerer Zufahrten durch stark überbaute Gebiete. Pirath-Feuchtinger schliessen ihren Tunnel ins Glattal direkt unterhalb des Platzspitzes rechtsufrig an und nehmen eine Tunnellänge von rd. 1,6 km mit Inkonvenienzen in bezug auf Baukosten, Lüftung und Betrieb in Kauf. Diese grosse Divergenz müsste durch besonderes Studium beseitigt werden, denn jede fruchtbare Diskussion bleibt ausgeschlossen, bis hierüber fachliche Klarheit besteht. Die Vorteile, die mit einem langen Tunnel erzielt werden, sind nämlich so gross, dass es sich bestimmt lohnt, Tunnellänge, Bau- und Betriebskosten und städtebauliche Lage gegen einander abzuwägen, bevor weittragende Entscheide gefällt werden.

Im heutigen Zeitpunkt ist es wohl noch verfrüht, weitere Vergleiche der Gutachten anzustellen. Wir konnten hier nur andeuten, wie methodisch vorgegangen werden müsste, um den Schleier, der noch über dem Inhalt der sechs Bände liegt, zu lüften. Direkt verfehlt wäre es, heute schon Werturteile zu fällen. Diese können erst dann gefällt werden, wenn die technischen Organe der Stadt, des Kantons und der Bundesbahnen Stellung bezogen haben, denn der Verkehr lässt sich mit Meinungen, Gefühlsausbrüchen und Stimmungsmache nicht mehr bewältigen. Die begründete Stellungnahme der Verantwortlichen dient der Sache mehr als jede Polemik.

NEKROLOGE

† **Robert Ernst,** Dipl. Arch. S. I. A. und G. E. P., Professor am Kantonalen Technikum Winterthur, ist am 2. August unerwartet während eines Kuraufenthaltes in Bad Nauheim an einem Schlaganfall gestorben.

Geboren am 3. Juli 1892 in Winterthur, besuchte Robert Ernst nach der Primarschule das Gymnasium Winterthur, um hierauf in die Technische Hochschule München einzutreten. Seine Studienzeit schloss er, unterbrochen durch verschiedene militärische Schulen und durch Aktivdienst, im Jahre 1917 als Diplom-Ingenieur mit Auszeichnung ab, und studierte hierauf noch bis 1918 an der ETH. Nach dem Ersten Weltkrieg beteiligte sich der Heimgegangene während einiger Jahre am Wiederaufbau von Kirchen und Klöstern im Elsass und wirkte darnach von 1927 bis 1929 als Assistent von Prof. Dr. Friedrich Hess an der ETH. Im Jahre 1931 wählte der Regierungsrat des Kantons Zürich Robert Ernst als Nachfolger von Prof. R. Rittmeyer an das Kantonale Technikum Winterthur. Er brachte ein ausgesprochenes Talent zu dieser fachlichen Erziehungsaufgabe mit. Dank seinem grossen Wissen, sowie seiner gütigen und geduldigen Wesensart fanden die Schüler bei ihm stets väterliches Vertrauen. Als der Schweizerische Baumeisterverband die Diplomprüfungen für Baumeister einführte, wurde Prof. Ernst Mitglied der Prüfungskommission und zugleich Experte. Dem Kanton stellte er seine Kenntnisse als Vertreter der Zürcher Regierung in den Vorständen von verschiedenen Baugenossenschaften zur Verfügung.

Prof. R. ERNST
1892 Architekt 1955

Einen grossen Teil seiner Arbeitskraft widmete er seinem Vaterland als Offizier der Genietruppen. Als Oberstleutnant kommandierte er zu Beginn des Zweiten Weltkrieges das Sap. Bat. 24. Nach seiner Beförderung zum Obersten wirkte er als Geniechef der Grenzbrigade 3, als welcher er die Befestigung eines Juraabschnittes zu leiten hatte. Sein edler Charakter und sein frohes, gütiges Wesen wird seinen Freunden unvergesslich bleiben.

MITTEILUNGEN

Umwandlung von englischen Massen in Metermass auf technischen Zeichnungen. Ueber eine vom National Physical Laboratory (London) veranlasste Untersuchung über die bei Umwandlung von englischen in metrische Massangaben auf technischen Zeichnungen einzuhaltende Genauigkeit wird in «The Engineer» vom 25. März 1955 berichtet. Die gesetzlich festgelegte Beziehung 1 Engl. Zoll = 25,4 mm gibt für viele praktische Zwecke eine genügende Genauigkeit. Nicht selten treten jedoch Fälle ein, wo in einem das metrische Mass verwendendem Land Teile eines Präzisionsmechanismus nach englischen Massen hergestellt werden sollen und umgekehrt. Das richtige Zusammenpassen solcher im Austauschbau hergestellter Teile stellt an die einzuhaltende Genauigkeit in der Umwandlung der beiden Masse höhere Anforderungen. Unter Berücksichtigung des Einflusses der die Messgenauigkeit bestimmenden Faktoren wird ein Schema entwickelt, welches in die Umwandlung auch die Toleranzen und Grenzmassysteme einbezieht und Erreichung höchster Genauigkeit auch bei nach verschiedenen Massystemen getrennter Herstellung von zwei zusammengehörigen Teilen ermöglichen soll. Die vorgeschlagene Methode soll besonders für die genaueste Austauschbarkeit verlangenden Teile elektronischer Geräte geschaffen worden sein.

Französische Spezialstähle. Die Chambre Syndicale des Producteurs d'aciers fins et spéciaux, 12, rue de Madrid, Paris VIIIe, zählt 36 Firmen der französischen Stahlerzeugungsindustrie zu ihren Mitgliedern. In den Aufgabenkreis dieser Organisation gehört neben der Propagierung französischer Spezial- und Edelstähle auch die Beratung der Interessenten über die zweckmässigste Verwendung solcher Stähle. Das Organ dieser Vereinigung, «Les Aciers fins et Spéciaux français», enthält u. a. interessante Ausführungen über die Verwendung der Edelstähle, sowie über die Organisation und den Tätigkeitsbereich des «Centre Technique des Industries de la Fonderie» in Sèvres. Es erscheint fünfsprachig.

Der Mensch im Kraftfeld der Technik. Die Vorträge, die anlässlich der VDI-Sondertagung in Münster (Westf.) am 17. und 18. Mai 1955 gehalten worden sind, hat der Verein Deutscher Ingenieure in Nr. 26 seiner Zeitschrift (11. Sept. 1955) vollinhaltlich veröffentlicht. Anschliessend findet man im selben Heft auch den von Prof. Dr. *O. Kraemer,* Karls-