

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 76 (1958)  
**Heft:** 13

## **Wettbewerbe**

### **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:** 29.01.2026

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

kommen, unseren wahren Grund finden, werden, wer wir unserm eigentlichen Wesen nach sind. Wenn wir in dieser Arbeit am innern Menschen vorwärts kommen, mag in angemesener Zeit eine weitere Tagung uns neue Impulse geben; ohne diese Kleinarbeit müssten solche Veranstaltungen fruchtlos bleiben.

A. O.

## Mitteilungen

**Great Salt Lake Crossing, USA.** Eine gigantische Erdbe-  
wegung stellt der Bau eines Bahndammes der Southern Pacific  
Railroad über den Grossen Salzsee als Ersatz für die aus der  
Jahrhundertwende stammende Pfahlbrücke dar. Obschon das  
alte Bauwerk mit seinen Tausenden von mächtigen Holz-  
pfählen für sich ein Wunder der Ingenieurkunst ist (vgl. die  
kurze Mitteilung in SBZ, Bd. 47, S. 13, 1906), genügt es schon  
einige Zeit den Verkehrsanforderungen nicht mehr, und es bil-  
det wegen seiner Feuergefährlichkeit den neuralgischen Punkt  
in der wichtigen Ost-West-Verbindung durch die Rocky Moun-  
tains. Der neue Bahndamm weist eine Länge von rund 20 km  
auf und verläuft in 450 m Abstand parallel zur alten Pfahl-  
brücke. Angesichts der Notwendigkeit, den Damm auf See-  
schlamm unbestimmbare Mächtigkeit zu fundieren, stellen  
sein Projekt und Bau auch eines der interessantesten und hei-  
kelsten Probleme der modernen Erdbaumechanik dar. Lang-  
jährige ausgedehnte Sondierungen, Feld- und Laborver-  
suche sowie Probabelastungen führten zu dem nun zur Aus-  
führung gelangenden Dammquerschnitt und Bauvorgang.  
Darnach wird der Seeschlamm auf bis 150 m Breite und in  
eine Tiefe von bis 10 m weggebaggert und durch eine als Vor-  
belastungsteppich wirkende Kiessandschicht ersetzt. Auf diese  
wird erst der eigentliche Damm geschüttet, welcher sich wie-  
derum in zwei Teile gliedert. Ein breiter, relativ niedriger und  
1:4 abgeboßelter Basiskörper trägt den Bahndamm im engeren  
Sinne. Dieser besteht aus Steinbruchmaterial und weist eine  
Kronenbreite von 11,60 m sowie 2:3-Böschungen auf. Bei  
5,20 m Freibord erreicht die ganze Dammkonstruktion eine  
max. Höhe von 26 m über Seegrund. Alle Böschungen sind  
mit Blockwurf gegen die Einwirkungen des Wellenschlages ge-  
schützt. Wo das Vorhandensein von grösseren kristallinen  
Salzlinsen höhere Bodenpressungen zulässt, wird die Breite  
der Auskoffung und des Basiskörpers entsprechend vermin-  
dert. Der Fundamentaushub verlangt 12 Mio m<sup>3</sup> Schlamm-  
baggerung, während für die Schüttarbeiten 24 Mio m<sup>3</sup> Kies-  
sand, Steinbruchmaterial und Blockwurf bereitzustellen sind.  
Die Kiessandgewinnung erfolgt in den Hügeln der Promontory  
Halbinsel am östlichen Ende der Seeüberquerung. Von der  
Kiesgrube führt ein über 2 km langes und in zwei Sektionen  
eingeteiltes Transportband von 1400 mm das Material zu  
einem Umschlagshafen am Seeufer. Das Band läuft mit einer  
Geschwindigkeit von 16 km/h und ist auf eine tägliche Lei-  
stung von 90 000 t bemessen. Die Bremsenergie des abwärts-  
laufenden Transportbandes dient zum Antrieb der Bagger in  
der Kiesgrube. Vom Umschlagshafen führen sechs Spezial-  
kähne mit Bodenentleerung und je 1500 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen  
sowie sieben Pontons das Material zu den Einbaustellen. Die  
Gesamtkosten des neuen Bahndammes sind auf rd. 200 Mio Fr.  
veranschlagt. Die Bauarbeiten wurden im Juni 1955 auf-  
genommen und sollen 1960 abgeschlossen werden. (Nach  
«Highway Magazine», Vol. 48, p. 153, August 1957, «Civil  
Engineering», Vol. 27, Dez. 1957, und eigenen Notizen von  
Ing. Niklaus Schnitter).

## Nekrologe

† **Hugo Scherer**, der am 12. Dez. 1886 geboren worden  
war, ist im Alter von 71 Jahren am 9. Februar in Luzern  
gestorben.

Nach der Maturität an der Kantonsschule Luzern arbei-  
tete unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege ein halbes Jahr als  
Volontär bei der Eisenbaufirma Buss AG. in Pratteln. Das  
darauf folgende Studium am Eidg. Polytechnikum in Zürich  
schloss er im März 1911 mit dem Diplom als Ingenieur ab.  
Seine erste praktische Tätigkeit übte er bis April 1913 als  
Statiker und Konstrukteur für eiserne Brücken und Hoch-  
bauten in der Firma Bell & Cie. AG. in Kriens aus. Darauf  
folgten vier Jahre bei der Eisenbetonunternehmung Wayss &  
Freytag AG. in Neustadt an der Haardt und bei Ferrobeton in  
Rom. In diesen Unternehmungen erwarb er sich umfassende

Kenntnisse in der Projektie-  
rung und Ausführung von In-  
genieurkonstruktionen, spe-  
ziell von Brücken und Indu-  
striebauten. Wie viele andere  
zwang der Weltkrieg 1914/18  
auch ihn im Jahre 1917 zur  
Heimkehr in die Schweiz. Er  
arbeitete zuerst als Assistent  
bei Professor Rohn und von  
1919 bis 1922 bei den Schweize-  
rischen Bundesbahnen in Lu-  
zern, wo er bei der Elektrifizie-  
rung der Gotthardlinie mit-  
wirkte.

Im Frühling 1922 machte  
sich Hugo Scherer selbständig.  
Sein damals noch einziges In-  
genieurbüro in Luzern gelangte  
rasch zu einer ausgedehnten  
Tätigkeit bei der Projektie-  
rung und Bauleitung einer  
grossen Zahl von Brücken, Silos, Wasserbehältern, Hallen und  
Fabrikgebäuden. Am bekanntesten wurde er in Luzern durch  
den Umbau der Seebrücke; sein weitsichtiges Projekt zur Ver-  
bindung des Schweizerhofquais mit dem Bahnhofplatz führte  
zum Bau der damals breitesten Brücke der Schweiz. Weitere  
markante Bauten im Stadtgebiet sind die Langensandbrücke  
über dem Gleisfeld des Bahnhofes und das neue Telephon-  
gebäude.

Die letzte grosse Aufgabe für Ing. Scherer war die Pro-  
jektierung und Bauleitung der im Jahre 1956 erstellten neuen  
Teufelsbrücke im Zuge des Ausbaues der Gotthardstrasse.  
Trotz allerhand administrativen und technischen Erschwer-  
nissen hat er in meisterhafter Art verstanden, durch Anwen-  
dung origineller Baumethoden die neue Brücke über die Teu-  
felschlucht in einer einzigen Bausaison zu erstellen.

Obschon seine Gesundheit nachliess, war Ing. Scherer bis  
zu seinem Tode beruflich tätig. Im Geiste seiner Zeit hat er  
eine reiche Leistung als Ingenieur vollbracht. *Arnold Kaech*



HUGO SCHERER

Dipl. Ing.

1886

1958

## Wettbewerbe

**Turnhalle mit Saal in Ramsen SH** (SBZ 1957, Heft 39,  
S. 635). 45 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (2200 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung):  
Rolf Bächtold, Rorschach-Goldach
2. Preis (1800 Fr.): Karl Pfister, Küsnacht ZH
3. Preis (1400 Fr.): Hans Brüttsch, Ramsen
4. Preis (1100 Fr.): Fritz Tissi, Thayngen

Ferner wurden für je Fr. 750.— die Arbeiten von Hans  
Rudolf Iseli und Rudolf Tanner, Schaffhausen, und von Paul  
Albiker, Schaffhausen, angekauft.

**Bürgerheim in Ramsen SH** (SBZ 1957, Heft 39, S. 635).  
49 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (1500 Fr.): Paul Meyer, Urs Meyer und René  
Huber, Schaffhausen
2. Preis (1400 Fr.): Gerhard Vikas, Schaffhausen
3. Preis (1100 Fr.): Fritz Tissi, Thayngen
4. Preis (1000 Fr.): Karl Pfister, Küsnacht ZH

Das Preisgericht empfiehlt, die Verfasser der drei höchst-  
klassierten Entwürfe mit einer Uebersetzung zu beauftra-  
gen.

Die Ausstellung der eingereichten Entwürfe beider Wett-  
bewerbe im Gemeindehaus und im Gasthaus «Krone» ist vom  
29. bis 31. März täglich von 14 bis 18 h geöffnet.

## Buchbesprechungen

**Forschungsarbeiten aus dem Bauwesen.** Herausgegeben  
von der *Staatlichen Technischen Forschungsanstalt, Helsinki.*

Das genannte Institut in Helsinki, Lönnrotinkatu 37, gibt  
Veröffentlichungen im Format A5 (einige auch grösser) her-  
aus, die grösstenteils finnisch oder schwedisch abgefasst sind  
und zum Teil Zusammenfassungen in englischer oder deut-  
scher Sprache enthalten; Umfang pro Heft 16 bis 84 Seiten.