Guyer-Freuler, Eduard

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 25

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

tragen, weil sein Wettbewerbsentwurf als der zweckmässigste unter den eingereichten Arbeiten befunden worden war.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Zur Förderung des neuen Dampfschiffverkehrs beantragt die Regierung von Basel dem Grossen Rat die Erstellung von Landungseinrichtungen, bezw. den Bau einer Uferversicherung und Quaianlage am linken Rheinufer auf eine Strecke von 200 *m* von der Landesgrenze an aufwärts sowie die Vornahme von Baggerungen längs dieses Quais. Es soll dazu in erster Linie das der öffentlichen Verwaltung gehörende Schiffmühleareal in Anspruch genommen werden, von wo aus sich leicht ein Geleiseanschluss an den St. Johannsbahnhof herstellen lässt; auch liegt hier die Gasfabrik, die voraussichtlich grosse Mengen Kohle auf dem Wasserweg beziehen wird, in unmittelbarer Nähe. Die Baggerungen längs dem Quai sollen bis auf eine Tiefe von 1 *m* unter den Nullpunkt des Pegels ausgeführt werden. Uferversicherung und Baggerung sind zusammen auf 148 000 Fr. veranschlagt.

Die St. Stephans-Kathedrale in Budapest, in der Leopoldstadt, deren Grundstein bereits Mitte des vorigen Jahrhunderts gelegt wurde, ist am 19. November d. J. feierlich eingeweiht worden. Die im Stile italienischer Renaissance ausgeführte Basilika, deren Kuppel 1868 kurz nach der Vollendung einstürzte und damals die Hauptfassade vernichtete, ist nacheinander von den Architekten *Hild*, dem Erbauer des Graner Domes, *von Ybl*, dem Erbauer der Hofburg, und *Kauser* vollendet worden.

Der Durchschlag des Bosrucktunnels auf der im Bau begriffenen Pyhrnbahn[2]) erfolgte am 20. November d. J. Die Durchschlagsstelle liegt bei Tunnel-Km. 2,480, d. h. ungefähr 100 *m* von der Mitte gegen die Steiermärker-Seite. Die Abweichung in der Achse beträgt an der Durchschlagsstelle nach der Seite etwa 3 *cm*, ebenso ist der Unterschied in der Höhe nur gering. Der Tunnel soll im Juni kommenden Jahres dem Verkehr übergeben werden können.

Elektrizitätswerk Frauenfeld. Nach einem der Gemeinde Frauenfeld demnächst zur Abstimmung vorzulegenden Vertragsentwurf zwischen der Stadt und der Gesellschaft «Motor» in Baden soll von dieser aus ihrem Werke in der Betznau elektrischer Strom mit einer Spannung von 25 000 Volt bis an die Grenzen der Stadt Frauenfeld geliefert werden. Von hier an wird die Stadt die Verteilung der elektrischen Energie für Licht- und Kraftzwecke selbst übernehmen.

Die Stadt- und Vorortbahnen in Hamburg. Die Hamburger Bürgerschaft hat mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und mit Siemens & Halske in Berlin einen Vertrag über den Bau der Stadt- und Vorortbahnen Hamburgs im Gesamtbetrage von ungefähr 51 400 000 Fr. abgeschlossen.

Elektrizitätswerk Schaffhausen. Die Einwohnergemeinde-Versammlung genehmigte am 9. Dezemder d. J. ohne Widerspruch die Vorlage der städtischen Behörden betreffend Ausbau und Erweiterung des städtischen Elektrizitätswerkes im Kostenbetrage von 1 130 000 Fr.

Der Güterbahnhof der Badischen Bahn bei Basel ist fertig gestellt und am 15. Dezember für den Verkehr eröffnet worden.

Konkurrenzen.

Wettbewerb für ein Sekundarschulhaus mit Turnhalle an der Ecke der Riedtli- und der Röslistrasse in Zürich.[3]) Das Preisgericht hat folgende Preise zuerkannt:

I. Preis (2000 Fr.) den Architekten *Bischoff & Weideli* in Zürich.
II. Preis (1500 Fr.) den Architekten *Bischoff & Weideli* in Zürich.
III. Preis «ex aequo» (750 Fr.) den Architekten *Gebr. Pfister* in Zürich.
III. Preis «ex aequo» (750 Fr.) dem Architekten *Jakob Emil Meier* in Zürich.
IV. Preis (500 Fr.) dem Arch. *Arnold Meier* aus Hallau in Charlottenburg.

Lobende Erwähnung erhielten die Entwürfe der Architekten *Robert Angst* in Zürich und *Hermann Lüthi* in St. Gallen.

Die Ausstellung der eingegangenen Entwürfe findet vom nächsten Montag an in der «Meise» statt.

Preisausschreiben.

Preisausschreiben für einen elektrischen Hochspannungsanzeiger. Das Exekutivkomitee der Simplonausstellung in Mailand 1906 hat einen internat. Wettbewerb ausgeschrieben für einen bei Montage- und Reparaturarbeiten zu benützenden Apparat zur Anzeige des Vorhandenseins von hochgespannten Strömen in elektrischen Leitungen.

Die Beteiligung an dem Wettbewerb, für den ein Preis von 5000 Fr. ausgesetzt ist, unterliegt u. a. folgenden allgemeinen Bestimmungen:

Die Anmeldungen zur Beteiligung an dem Wettbewerb müssen vor dem 31. Dezember 1905 bei dem Exekutivkomitee eingehen. Das Preisgericht soll aus fünf Mitgliedern bestehen, von denen zwei vom Exekutivkomitee der Ausstellung und zwei weitere durch das National-Kollegium der italienischen Eisenbahningenieure zu ernennen sind. Diese vier Preisrichter ernennen den fünften. Der Preis von 5000 Fr. soll dem Bewerber zuerkannt werden, der laut Entscheidung des Preisgerichtes den besten Apparat eingeliefert hat. Der preisgekrönte Apparat sowie die andern ausgestellten Apparate verbleiben Eigentum der Bewerber. Die Beschlüsse des Preisgerichts und der Name des mit dem Preis bedachten Bewerbers sollen in der Zeitschrift «l'Elettricità» veröffentlicht werden.

Für alle nähern Mitteilungen wende man sich an den Präsidenten des Exekutivkomitees der Ausstellung, Herrn *C. Mangili*, oder an den Generalsekretär, Herrn Ingenieur *E. Stefini*.

Nekrologie.

† **Ed. Guyer-Freuler.** Nach kurzer Krankheit verschied, infolge eines Herzschlages, am 12. Dezember in Zürich Eduard Guyer-Freuler, der zwar kein Berufstechniker gewesen ist, aber doch an manchen Schöpfungen der letzten Jahrzehnte auf technischem Gebiete hervorragenden Anteil gehabt hat. Er wurde am 13. Mai 1839 in Zürich geboren. An der Kantonsschule seiner Heimatstadt legte er den Grund zu dem umfassenden Wissen, das ihn im Verein mit einer besonders scharfen Urteilskraft und einer nie versagenden Arbeitslust befähigte, die mannigfachen Aufgaben, die ihm das Leben gestellt hat, in gründlicher Weise zu erfassen und mit Erfolg zu lösen. Das Gebiet des Hotelwesens, in dessen Verhältnisse er zunächst Einblick gewann, verdankt ihm eine mächtige Förderung. Guyers 1874 erschienenes Buch «Das Hotelwesen der Gegenwart» hat die weiteste Verbreitung gefunden. Ganz besonders hervorragende Dienste hat Guyer-Freuler seinem Lande und namentlich der schweizerischen Industrie im Ausstellungswesen geleistet. Mit dem schweizerischen Generalkommissär, Ständerat Rieter, war er bei der Einrichtung der schweizerischen Abteilung an der Weltausstellung in Wien 1873 tätig. Infolge der dabei an den Tag gelegten organisatorischen Talente und der andern Charaktereigenschaften und Kenntnisse, die ihn zur Führung solcher schwierigen Geschäfte besonders geeignet erscheinen liessen, wurde er mit der Leitung des schweizerischen Generalkommissariats an den Weltausstellungen in Philadelphia 1876 und in Paris 1878 betraut, Aufgaben, deren er sich in glänzender und vorbildlicher Weise erledigt hat. Das darauf gegründete allgemeine Vertrauen des Landes bezeichnete ihn für den heiklen und vielfach undankbaren Posten eines Präsidenten des Preisgerichtes an der schweizerischen Landesausstellung in Zürich 1883. Als solcher kommt ihm ein grosser Anteil zu an dem glänzenden Verlaufe und an dem würdigen Abschluss jener nationalen Kundgebung.

Zwischen 1878 und 1883 hat Guyer seine Kräfte der Vollendung der Gotthardbahn gewidmet, indem er als Anteilhaber und organisatorischer Leiter der «Bauunternehmung Flüelen-Göschenen» tätig war. Ein zweites Mal hat er sich auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues hervorgetan, als einer der Förderer und Hauptbeteiligten an der Schöpfung der Pilatusbahn. Dass seine Mitbürger eine so hervorragende Kraft auch zum Wohle ihres mächtig vorwärts strebenden Gemeinwesens heranzuziehen wünschten, war natürlich. Lange Zeit sass Guyer im Grossen Stadtrate, wo er stets ein gewichtiges Urteil in Verwaltungsfragen und bei Behandlung von Verkehrsangelegenheiten abzugeben hatte. Mehr noch als für diese seine amtliche Betätigung sind ihm seine Mitbürger zu Dank verpflichtet für seine energische und ausdauernde Tätigkeit bei Verfolgung von Fragen, die gleichzeitig das Gebiet der Stadt und jenes der damals von dieser noch getrennten Ausgemeinden betrafen und deshalb besonders schwierig zu behandeln waren. Dazu gehörten die Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre durchgeführten Strassenbahnunternehmung und Quaianlagen. Namentlich bei Schaffung der letztern stand Guyer seinem Freunde, dem Stadtingenieur *A. Bürkli*, treu zur Seite. In dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein war Guyer ein in frühern Jahren häufiger und immer gern gesehener Gast, dessen Wort stets die gebührende Beachtung fand. Streng gegen sich selbst und gegen andere, wie es seinem Naturell entsprach, war der Verstorbene aber, auch im Privatverkehr, jederzeit bereit, aus dem reichen Schatze seiner Erfahrungen gewünschte Ratschläge und wo nötig tatkräftige Unterstützung zu gewähren.

Mit Guyer-Freuler ist ein Mann zur Ruhe gegangen, dem seine Heimat und viele seiner Mitbürger ein geachtetes und dankbares Andenken bewahren werden!

---

[1]) Bd. XLI, S. 4.
[2]) Bd. XXXIV, S. 126.
[3]) Bd. XLVI, S. 144 und S. 285.

† **Herm. Reutlinger.** Wie wir soeben vernehmen, ist Architekt Herm. Reutlinger in Zürich am 14. d. M. den Verletzungen erlegen, die er sich durch einen Sturz im Künstlergut zugezogen hatte. Bei einer Besichtigung des Kamins der Heizeinrichtung scheint er ausgeglitten zu sein und fiel durch das Oberlicht in den grossen Sammlungssaal. Herm. Reutlinger stand im 63. Lebensjahre. Wir werden dem Verstorbenen in der nächsten Nummer einen Nachruf widmen.

Literatur.

Der Eisenbetonbau, seine Theorie und Anwendung. Herausgegeben von Wayss & Freytag A.-G., Neustadt a. H. Verfasst von *E. Mörsch*, Prof. am eidgen. Polytechnikum in Zürich. — Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 227 Textbildern und einem Anhang. Verlag von Konrad Wittwer. Stuttgart 1906. Preis geb. M. 6,50.

Die Literatur über armierten Beton hat sich in letzter Zeit ordentlich bereichert; aber das wenigste was erscheint befriedigt den, der auf diesem Gebiet sein Können zu vermehren sucht. Eine grössere Anzahl mehr auf theoretischer Seite stehender Autoren hat Sammelwerke erstellt, worin meist in erster Linie eine Theorie entwickelt ist, an die eine Aufzählung und Beschreibung der verschiedensten «Systeme» mit Ausführungsbeispielen angehängt wird. Hat man das Buch durchgangen und frägt sich dann: Wie konstruiere ich nun? so erkennt man mit Bedauern, nicht klüger zu sein als zuvor. Der praktische Teil ist eben an den theoretischen nur lose, äusserlich angehängt, es fehlt das innerliche feste Band; die Theorie steht für sich da und wird nicht gestützt durch eine genügende Anzahl darnach konstruierter und ausgeführter Beispiele; denn das im praktischen Teil beschriebene ist ja nicht nach des Verfassers Ideen durchgebildet, sondern entspricht den unter sich sehr divergierenden Ideen der verschiedenen Systemerfinder. Wohl pflegt der Verfasser, gestützt auf seine Theorie an diesen Werken Kritik zu üben, aber dies lediglich negative Beginnen lässt den Lesenden nur schwer erfassen, in welcher Weise er selbst Besseres schaffen kann; es wird ihn eben auch wieder nur zur Kritik erziehen. Diese Theorien fallen deshalb, auch dann, wenn sie wissenschaftlich sind — oft ist das nicht der Fall — auf steinigen Boden.

Daraus erklärt es sich wohl, dass die von den Systemerfindern in ihrem blossen eigenen Interesse verfassten Werke immer noch im technischen Publikum das Feld behaupten. Wenn diese Publikationen zur Verbreitung des armierten Betons unbestreitbar viel beigetragen, also seine *äusserliche* Entwicklung gefördert haben, so sind sie doch dem Fortschritt in der Erkenntnis der grundlegenden Tatsachen, also der *innerlichen* Entwicklung überwiegend schädlich. Denn im Interesse des Systemsinhabers liegt es zu sagen: «In der unveränderten Anwendung meines Systems liegt allein das Heil!» Mitleid und Spott lässt er den Zweiflern und Pröblern zu teil werden; denn nie werde es ihnen möglich sein, besseres zu finden, als seine Patente schon enthalten. Man lasse also vom selbständigen Studieren oder gar Konstruieren und überlasse das vertrauensvoll dem Mann, der die Schablone, die einzig richtige Schablone besitzt!

Dass diese Publikationen, die einen ununterbrochenen Lobgesang auf ein bestimmtes «System» bilden, dem gesunden Fortschritt entgegenarbeiten, kann dem Unbefangenen nicht entgehen, und es ist sonderbar, dass eine Zeitschrift dieser Art allein im Lesesaal des eidg. Polytechnikums die Spezialität des armierten Betons vertritt.

Das vorliegende Werk unterscheidet sich von beiden genannten Gattungen scharf. Hier vermissen wir den Zusammenhang zwischen den einzelnen Teilen nicht, sondern alles bildet ein organisches, aus dem Versuch erwachsenes und durch die Praxis gekröntes Ganzes. Die Theorie hält sich von jeder Spekulation fern; sie ist nicht danach gedrechselt, im Gehirn eines Erfinders feststehenden, mehr oder weniger genialen Ideen als Knecht zu dienen, sondern baut sich in objektiver Weise auf Versuche auf. Während der «Systeminhaber» sich damit zu begnügen pflegt, durch Belastungsproben die Brauchbarkeit des auf grund spekulativer Erwägungen gewonnenen Machwerkes nachträglich zu beweisen, ist hier das Hauptgewicht auf vergleichende Versuche mit einzelnen Konstruktionselementen gelegt. Daraus allein ergeben sich allgemein gültige, also auf ganz verschieden zusammengesetzte Bauteile anwendbare Resultate, während der Belastungsversuch an komplexen Gebilden allgemeine Schlüsse nur in beschränktem Masse zulässt. Weicht man also vom erprobten Gebilde ab, so tut man einen Schritt ins Ungewisse. Ohne Würdigung der Elementarversuche, die eine Synthese ermöglichen, ist somit ein freies Konstruieren nicht möglich, sondern man bleibt entweder an einer Schablone hängen oder man macht einen Sprung ins Dunkle.

[1]) Siehe Seite 299 dieser Nummer.

Dass das Buch von einer Unternehmerfirma herausgegeben ist, mag beim ersten Blick Misstrauen erwecken. Doch schwindet es bald. Denn diese Firma beansprucht ja für ihre Baumethoden kein Monopol; wenn auch Einzelnes durch Patent geschützt sein mag, so unternimmt sie doch nicht den ungeheuerlichen Versuch, das ganze Gebiet des Eisenbetons in den engen Rahmen eines patentierten Systems zu zwingen. Gerade in der Preisgabe ihrer Methoden und «Geschäftsgeheimnisse» liegt ein Zeichen ruhiger Kraft, die Achtung abgewinnt. Nur wer sich bewusst ist, in jedem Falle in bezug auf *Anpassung* der Methode auf den Einzelfall der Konkurrenz siegreich standhalten zu können, darf so zu Werke gehen. Diese sich dem Leser zwanglos bietende Erkenntnis bildet ja wohl für die Herausgeber eine kräftige Empfehlung; da sie sich aber auf Tatsachen und nicht auf marktschreierisches Gerede stützt, so ist diese Reklame wohlberechtigt und man darf ihr Erfolg wünschen.

Unser Band ist nicht fettleibig; da sein Inhalt aber grösstenteils Eigenes bietet und Fremdes mehr bloss zur Vergleichung als zur Ergänzung beigezogen ist, so besitzt er trotz geringem Volumen doch jene eindringliche Kraft, die der Kompilator seinen Gebilden umsonst zu geben versucht. Darum genügt das Gebotene, um selbst den dem armierten Beton fernerstehenden gründlich aufzuklären und zu überzeugen. Dem, der zu konstruieren hat, bildet es einen wertvollen Berater.

Nach einer kurzen, den Konstruktionselementen gewidmeten Einleitung wird die Theorie des Eisenbetons entwickelt. Sie baut sich auf meist eigene Versuche auf und hat durch Aufnahme in die deutschen «Leitsätze» offizielle Anerkennung gefunden. Für uns speziell interessant ist der Vergleich der Rechnungsmethoden gemäss den schweizerischen «provisorischen Normen» mit den deutschen «Leitsätzen». Dieses Kapitel gelangt an anderer Stelle dieser Zeitschrift[1]) zum Abdruck. Aus dieser Vergleichung geht das beruhigende Resultat hervor, dass beide Methoden in ihrer Anwendung auf die Praxis nicht sehr wesentliche Differenzen ergeben.

Der zweite, reichlich mit trefflichen Abbildungen versehene Teil gibt eine grössere Anzahl von Ausführungen wieder.

Es sind aber keine nackten äusserlichen Beschreibungen, sondern es wird neben dem *Wie* immer auch das *Warum* gründlich erörtert, wie es in so überzeugender Weise eben nur der tun kann, der die Bauten in ihrem Werden Schritt für Schritt begleitet hat. Wie schon erwähnt, ist besonders hervorzuheben, dass diese Ausführungen mit der Theorie völlig übereinstimmen, wodurch der Eindruck des Unharmonischen, der anderen Werken meistens anhaftet, sich hier nicht einstellt. Unter den beschriebenen Bauten zeichnen sich verschiedene durch Zweckmässigkeit und Grösse zugleich aus. Besonders im Fabriken- und Brückenbau werden Beispiele vorgeführt, denen nicht nur der Ingenieur, sondern auch der Architekt Interesse abgewinnen wird.

Das durch Klarheit, Einheitlichkeit und Gründlichkeit ausgezeichnete und darum über den Durchschnitt hervorragende Werk wird auf die Entwicklung des Eisenbetons von wesentlichem und günstigem Einfluss sein; darum sind wir seinen Urhebern zu Dank verpflichtet. *R. M.*

Das Körbersche Strahlendiagramm zur vereinfachten Herstellung perspektivischer Zeichnungen, erfunden von Baurat *Körber*, Privatdozent an der technischen Hochschule in Charlottenburg. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Berlin 1905. Preis in Rolle M. 1,50.

Das Körbersche Strahlendiagramm ermöglicht eine gegenüber den bisher gebräuchlichen Methoden bedeutend raschere und einfachere Herstellung perspektivischer Zeichnungen aus dem geometrischen Entwurf, namentlich bei komplizierten Bauwerken. Die vorbereitenden Arbeiten des neuen Verfahrens sind nicht einfacher, als für irgend eine der üblichen Projektionsmethoden. Dagegen ist die eigentliche Herstellung der perspektivischen Zeichnung dadurch vereinfacht, dass für das Auffinden der Perspektive eines beliebigen Punktes nur noch drei Zirkelmessungen notwendig sind und dem Zeichner dadurch das Ziehen des ganzen Netzes der sonst erforderlichen Hülfslinien, mit Ausnahme der Hülfsvertikalen in der perspektivischen Zeichnung, erspart bleibt.

Auf ein erfreuliches Moment in diesem neuen Verfahren möchten wir besonders hinweisen. Gewöhnlich wird bei derartigen Vereinfachungen graphischer Konstruktionen und Rechnungsmethoden dahin gezielt, die Denkarbeit möglichst auszuschalten, d. h. die Kenntnis des eigentlichen Sinnes der Konstruktion entbehrlich und dadurch die Anwendung des Verfahrens, als rein mechanischen Handgriff, jedem zugänglich zu machen. Das Arbeiten mit dem Körberschen Strahlendiagramm ist im Gegensatz dazu sehr anregend, indem man hier beständig an den Sinn der Konstruktion erinnert wird und in jedem Augenblick gleichsam die ganze Projektion vor sich entstehen sieht. Das Strahlendiagramm ist auf unveränderlichem Pauspapier gedruckt und wird, zum Schutz gegen Zerknicken, in einem Pappfutteral gerollt aufbewahrt.