

Baur-Widmer, Hans

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 17

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Schwierigkeit der Bauausführung, bei der Maschinenbohrung zu Hilfe genommen wurde, geben die Abb. 6 und 7 einen Begriff. Die Hauptkubaturen der geleisteten Arbeiten sind: Aushub und Material-Transport 11 152 m³, Aushub in gewachsenem Fels 4432 m³, Humusanlegen der Böschungen 6450 m², 20 cm starkes Steinbett 5962 m², 10 cm Bekiesung 6280 m², Mörtel-Mauerwerk für Stützmauern, Viadukte, Gewölbe, Brüstungen, Durchlässe 311 m³ u. s. f. Der zu sprengende Fels beanspruchte pro m³ rund 0,65 m Bohrloch und 0,15 kg Gelatine-Telsit. Am 11. Januar vorigen Jahres begannen die eigentlichen Bauarbeiten und am 22. April 1915 war die 1200 m lange Korrektionsstrecke für alle Kriegsfahrzeuge fahrbar. Diese Arbeiten an der Pierre-Pertuis zeigen, dass auch durch Infanterie-Truppen regelrechte Kunstbauten mit vollem Erfolg ausgeführt werden können, wenn durch Zuteilung geeigneter Genie-Offiziere für eine gute Bauleitung gesorgt wird.

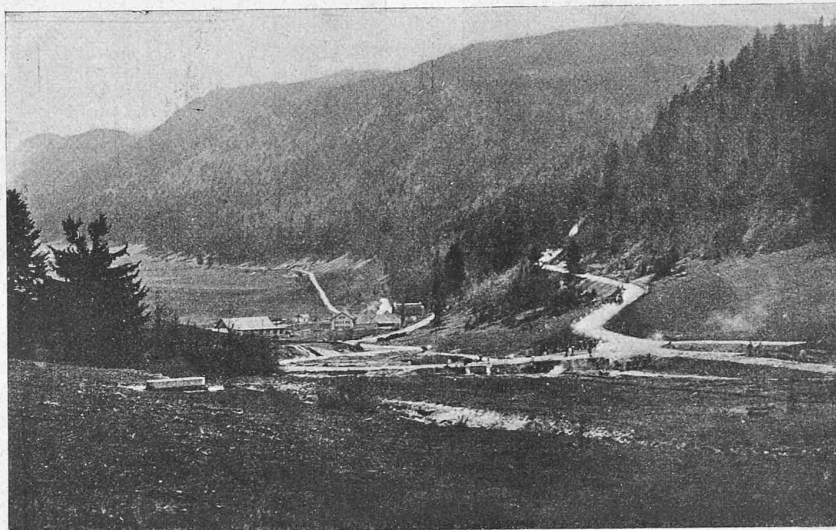


Abb. 5. Kehre der neuen Pierre-Pertuis-Strasse, von Nordwesten.

Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1916.

Uebungsgemäss entnehmen wir dem *Baubudget für das Jahr 1916* der Schweizer. Bundesbahnen die sich auf den Bau neuer Linien oder auf Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien beziehenden wichtigsten Ausgabenposten¹⁾.

Bau neuer Linien:

Simplon-Tunnel II	4 500 000 Fr.
Brienerseebahn	1 300 000 „
Genfer Verbindungsbahn	170 000 „

Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:

Hauensteinlinie	2 000 000 „
Einführung des elektrischen Betriebs	365 000 „
Kreis I	1 789 000 „
Kreis II	2 282 500 „
Kreis III	1 222 000 „
Kreis IV	423 000 „
Kreis V	853 000 „
Rollmaterial	6 937 600 „
Mobilien und Gerätschaften	329 300 „
Hilfsbetriebe	2 600 300 „

Total 24 771 700 Fr.

Zu dieser Gesamtsumme ist noch der die Betriebsrechnung belastende Anteil von 3 166 090 Fr. hinzuzuzählen, durch die sie sich bei gleichzeitigem Abzug eines unter „Verwendungen auf Nebengeschäfte“ aufgeführten aktiven Postens von 97 250 Fr. auf 27 840 540 Fr. erhöht. Bei der Vergleichung dieser Zahl mit dem Budgetbetrage für das Vorjahr²⁾ ist zu berücksichtigen, dass letzterer nachträglich um 5 250 000 Fr. auf 26 077 740 Fr. erhöht worden ist. Die Vermehrung der Bauausgaben für 1916 gegenüber jenen für 1915 beträgt daher 1 762 800 Fr., was auf die beabsichtigte Anhandnahme der Arbeiten für die Einführung der elektrischen Zugförderung zurückzuführen ist³⁾. So enthält der Posten „Hilfsbetriebe“ ausser den unter „Betrieb“ aufgeführten jährlichen Wasserzinsen 90 000 Fr. als Konzessionsgebühr für neu zu erwerbende Wasserkraften, ferner 1 300 000 Fr. bzw. 1 100 000 Fr. für den Bau

der Kraftwerke Ritom und Amsteg, während im Posten „Einführung des elektrischen Betriebs“ 300 000 Fr. für die Erstellung einer Versuchsstrecke mit Messtation und Energiebeschaffung und unter „Rollmaterial“, als I. Rate, eine gleichhohe Summe für die Anschaffung von Probelokomotiven für die Gotthardlinie figurieren. Was

den Simplontunnel anbelangt, so erreichten die Ausgaben Ende 1915 rund 14 500 000 Fr., d. h. 42% des bewilligten Kredits von 34 600 000 Fr. Durch die für die Brienerseebahn veranschlagte Summe wird der sich als ungenügend erweisende Kredit vorläufig um 177 000 Fr. überschritten. Die für die Hauensteinlinie vorausgesehenen Ausgaben im Betrage von 2 000 000 Fr. stellen eine Ueberschreitung des im Januar 1912 von 24 000 000 Fr. erhöhten Kredits um weitere 1 500 000 Fr. dar. Der

grösste Teil der Mehrkosten entfällt auf den Tunnel, so unter anderem auf die Ventilationsanlage mit Schacht und auf die Blockstation im Tunnel, die im Voranschlag nicht¹⁾ vorgesehen waren. Die für die fünf Kreise aufgeführten Bauausgaben enthalten die folgenden wichtigeren Posten (über 200 000 Fr.): im Kreis I Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Lausanne und Brig 200 000 Fr., bzw. 430 000 Fr., zweite Geleise Visp-Brig 480 000 Fr. und St. Blaise-Neuenstadt 320 000 Fr., im Kreis II Erweiterung der Bahnhöfe Pratteln und Biel 200 000 Fr., bzw. 1 090 000 (event. 1 390 000) Fr., Stellwerk im Bahnhof Basel eventuell 200 000 Fr., zweites Geleise Aarburg-Luzern 480 000 Fr., zweite Geleise Bern-Thun eventuell 370 000 (statt nur wie vorgesehen 150 000) Fr., und Olten-Biel eventuell 230 000 (statt nur 40 000) Fr.; im Kreis III Erweiterung der Geleiseanlage des Bahnhofs Baden 250 000 Fr., Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt 400 000 (event. 900 000) Fr., zweites Geleise Thalwil-Richterswil event. 200 000 Fr., Ersatz der untern Limmatbrücke bei Wettingen und der Linthbrücke bei Schwanden zusammen event. 340 000 Fr.; im Kreis IV event. 459 000 (statt nur 59 000) Fr. für das zweite Geleise Winterthur-St. Margrethen; im Kreis V event. 400 000 (statt nur 50 000) Fr. für die Erweiterung des Bahnhofs Chiasso und 220 000 (event. 360 000) Fr. für Arbeiten am zweiten Geleise der Strecke Giubiasco-Chiasso.

An Rollmaterial ist in der angegebenen Summe, in der die Vergütung für auszurangierendes Material berücksichtigt ist, die Anschaffung von 21 Dampflokomotiven, 71 Personenwagen, 22 Gepäckwagen und 490 Güterwagen vorgesehen, dazu noch die erwähnten elektrischen Probelokomotiven.

Nekrologie.

† H. Baur. Mitten aus voller Berufstätigkeit ist Architekt Hans Baur-Widmer in Zürich am 31. März d. Jahres im Alter von erst 53 Jahren plötzlich abberufen worden. Wir entnehmen dem Nachruf, mit dem ein Freund in der „Zürcher Wochenchronik“ sein Bild begleitet, nachstehende Angaben.

Am 3. Nov. 1863 geboren, verbrachte der Verstorbene eine fröhliche, durch nichts getrübe Jugendzeit. Sein Vater war der weitumher bekannte und geachtete Baumeister Johannes Baur, der sich vom einfachen Maurermeister zum Chef der grossen und angesehenen Baufirma, die seinen Namen trägt, heraufgearbeitet hatte. Hans Baur besuchte die Volksschule und nachher das zürcherische Realgymnasium. Er erwählte dann als Lebensberuf das Baufach. Die erste Ausbildung empfing er an der Bauschule des kantonalen

¹⁾ Aus verschiedenen Gründen hat sich diese kurze Berichterstattung verzögert, was unsere Leser entschuldigen wollen. *Redaktion.*

²⁾ Vergl. Band LXIV, Seite 233 (21. November 1914).

³⁾ Vergl. Seite 98 dieses Bandes (19. Februar 1916).

¹⁾ Vergl. Band LVIII, Seite 238 (28. Oktober 1911) und 343 (16. Dezember 1911).

Technikums in Winterthur, worauf ein Jahr praktischer Tätigkeit im väterlichen Geschäft folgte. Noch später erinnerte er sich mit Vergnügen jener Zeit, in der er als Maurergeselle und als Polier mitgeholfen hat, das „Altersasyl zum Wäldli“ und andere Gebäude aufzubauen. Alsdann hospitierte er im Jahre 1881/82 an der Bauerschule der Eidg. Techn. Hochschule. Den Abschluss bildete ein zweijähriger Kurs an der Ecole des Beaux-Arts in Paris in den Jahren 1882 bis 1884. Vollendet schöne Zeichnungen und Skizzen zeugen von seinem fein ausgebildeten Sinn für Form und Farbe und seinem grossen technischen Geschick. Die Freude an der bildenden Kunst blieb Hans Baur Zeit seines Lebens eigen und trotz seiner hochgradigen Kurzsichtigkeit hat er später oft wieder gezeichnet und aquarelliert.

Nach Beendigung seiner Studienzeit trat er in das väterliche Geschäft ein, um diesem all seine Kraft, sein Wissen und Streben zu widmen. Er hat es durch 30 Jahre hindurch geführt, in vornehmem Sinne, unbeeinflusst durch den Wechsel der Zeiten und das Wellenspiel der Spekulationsperioden und Krisen aller Art. Seinen zahlreichen Angestellten war er ein Vater. Er wurde von ihnen hochgehört und geliebt; stets zeigte er eine rücksichtsvolle versöhnliche Anschauung und vergass nie, im Menschen den Menschen zu sehen. Auch im untersten Arbeiter erkannte er ein achtenswertes Glied des ganzen Betriebes. Grosse Bauten selbständig zu schaffen, wozu seine reiche Begabung ihn wohl befähigt hätte, blieb ihm versagt, denn es ist nicht die Aufgabe des Baumeisters die Pläne zu schaffen, sondern sie nach den Angaben des Architekten sachgemäss auszuführen. Dass der Verstorbene auch als Architekt seinen Mann gestellt hätte, beweist am besten sein Haus „zur Münchalde“ in Zürich 8, das er im Ganzen und in allen Einzelheiten selbst entworfen und geschaffen hat. Es fand im Aeussern und im Innern den vollen Beifall der Fachgenossen und ist auch in der Festschrift des Eidgen. Polytechnikums (1905) dargestellt.

Neben seiner Berufstätigkeit war es Hans Baur vergönnt, seiner Vaterstadt und dem Kanton wichtige Dienste zu leisten. Zuerst im Grossen Stadtrat, dem er zwei Amtsdauern angehörte und in dem er sich in verschiedenen Kommissionen für Baufragen verdient machte. Später wurde er in das Zürcherische Handelsgericht gewählt. Es war dies diejenige unter seinen öffentlichen Betätigungen, die ihm am meisten Freude gemacht hat. Der Vielbeschäftigte gehörte ferner dem Verwaltungsrat der Brauerei am Uetliberg, der Mech. Backsteinfabrik (später Zürich. Ziegeleien) an, seit 1900 der Schweiz. Unfallversicherung Winterthur, seit 1905 der Schweiz. Volksbank. Alles, was er in die Hand nahm, war voll und ganz getan und in allen diesen Aemtern war ihm eine seltene Pflichttreue eigen.

Hand in Hand mit seinen künstlerischen Neigungen ging seine Freude an der Natur. Auf den vielen Dienstreisen, die er als Hauptmann im Generalstab und als Brigadepadjutant auszuführen hatte, gingen ihm die Schönheiten unseres Landes erst recht auf.

Vor sechs Jahren zum erstenmal befiel den sonst so kräftigen, gesunden Mann eine schwere Krankheit, von der er sich nie ganz erholen sollte. Erst vor kurzem wurde sein Zustand ernster; am Schlusse eines wohlverbrachten Arbeitstages, auf einem Berufsgange, sank er zusammen; sanft und schmerzlos nahm zwei Tage später der Tod ihn von dieser Erde hinweg. Er hat gewirkt in Allem was wahr, schön und gut, so lange es Tag war.

Miscellanea.

Bewässerung der Golodnaya-Steppe in Turkestan. Vom russischen Staat wurde vor einigen Jahren in Turkestan eine grössere Bewässerungsanlage in Angriff genommen, deren erste Bauetappe gegenwärtig ihrem Ende entgegengeht. Diese Anlage dient zur Bewässerung des nordöstlichen Teils der sich zwischen dem Syr-Darja-Fluss und der Eisenbahnlinie Samarkand-Kokan, südlich von Taschkent erstreckenden Golodnaya-Steppe. Sie umfasst nach „Eng. News“

auf dem linken Flussufer ein Einlaufbauwerk mit 15 Oeffnungen von rund 1,9 m Breite bei 3,2 m Höhe, einen zunächst zum Flusslauf parallel laufenden und sich nachher gabelförmig verzweigenden, an der Sohle 30 bis 17 m breiten Hauptkanal von insgesamt 140 km Länge, sowie 465 km Bewässerungskanäle. Da der Boden sehr reich an alkalischen Salzen ist, wurde ausserdem eine ausgedehnte Drainage vorgesehen, durch die das salzhaltige Wasser zum Flusse zurückgeführt wird. Für diese Drainage wurden insgesamt 860 km Gräben und Kanäle erstellt, die in einen 57 km langen Hauptkanal ausmünden. In ihrem gegenwärtigen Ausbau, der den Aushub von 13,4 Mill. m³ Erdmaterial und Baukosten im Betrage von rund 19 Mill. Fr. erforderte, genügt die Anlage zur Bewässerung von 49 000 ha Land, zu welcher Zahl noch 13 000 ha hinzuzuzählen sind, die mittels eines zu Ende des vorigen Jahrhunderts erstellten Kanals bewässert werden. Sie soll in späteren Jahren auf weitere 470 000 ha der Golodnaya-Steppe sowie auf 33 000 ha der östlich davon, auf dem rechten Ufer des Syr-Darja gelegenen Dalverzin-Steppe ausgedehnt werden. Neben dieser staatlichen Anlage wurden in Turkestan auch von privater Seite umfangreiche Meliorationsarbeiten unternommen; eines der betreffenden Projekte haben wir in Band LX, Seite 67 (3. August 1912) unter Beigabe einer Kartenskizze nach Angabe des Ingenieurbureau L. Kürsteiner zur Darstellung gebracht.



Hans Baur-Widmer

Geb. 3. XI. 1863

Gest. 31. III. 1916

Regierungsratswahl in Luzern. Unter den Kandidaten, die zum Ersatz für den kantonalen Baudirektor Ingenieur F. von Schumacher genannt werden, findet sich auch Kantonsbaumeister Oskar Balthasar, Architekt in Luzern. Aus technischen Kreisen wird in der „Neuen Zürcher Zeitung“ zu diesem Vorschlag an die Rede des verstorbenen Regierungsrates von Schumacher selbst erinnert, die dieser an der letzten Jahresversammlung des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins gehalten hat und in der er die Techniker ermunterte, „aus der übertriebenen Bescheidenheit und Zurückgezogenheit hervorzutreten und bei der Lösung politisch-technischer Fragen reger mitzuwirken. Es sei bemühend, dass es heute noch zur Verwirklichung technischer Projekte der Genehmigung von Leuten bedürfe, die in keiner Weise technisch gebildet sind.“

Seine vieljährige Tätigkeit als Vorsteher des kantonalen Baudepartements, und wohl nicht minder der Einblick, den von Schumacher als Mitglied des Verwaltungsrates der S. B. B. und der ständigen Kommission des letztern in die Leitung dieser schweizerischen Unternehmung gewinnen konnte, verleihen seinem Urteil besonderes Gewicht. An den Technikern ist es in der Tat, sich der öffentlichen Dinge mehr anzunehmen, als es bisher meist geschieht, zugleich aber auch da, wo man ihrer Mithilfe nicht entraten kann, unbeirrt an dem festzuhalten, was ihnen ihr Gewissen als Techniker vorschreibt, und sich nicht zu Schleppträgern der unglücklichen Kompromisspolitik herzugeben, die zum Nachteil unseres Landes dessen politisches Leben so sehr beherrscht.

Ueber Dachgärten in Berlin. Angeregt durch eine im „American Architect“ (Heft 2041) erschienene ausführliche Abhandlung über Dachgärten in New York, aus der das Zentralblatt der Bauverwaltung im Heft 55 des letzten Jahrgangs einen langen Auszug gebracht hatte, schreibt Baurat Wendt in der Nummer des 8. Dezember 1915 letztgenannter Zeitschrift über Dachgärten, die in Berlin auf Hotels, Warenhäusern, Fabrikgebäuden, sowie auch auf einem Wohnhaus erstellt worden sind. Bei letzterem ist der Dachgarten mit der Wohnung des vierten Stockes verbunden. Die Annehmlichkeit und namentlich die hygienische Bedeutung solcher Anlagen in den inneren Stadtteilen, von denen aus öffentliche Anlagen und Erholungsplätze nicht leicht zu erreichen sind, liegt auf der Hand. Dass sie nicht öfters zur Anwendung gelangen, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass ein Dachgarten bei unserem Klima nur dann vollen Benützungswert hat, wenn sich in gleicher Höhe mit dem Garten auch überdeckte Wohnräume befinden; dieser Bedingung stellen sich aber wieder Vorschriften baupolizeilicher Natur entgegen, die den Verzicht auf Vollaussnutzung des fünften