Adamina, Jean-Baptiste

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 12

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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

nach der Ausfahrt aus einem Tunnel von einem orkanartigen Föhnsturme umgeworfen wurden. Das „Organ" 1919, Seite 302, berichtete über einen ähnlichen Fall in Norwegen. ho.

Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen. Zur Finanzierung der weiteren Elektrifikationsarbeiten legt der Bund ein neues 5 % Elektrifikations-Anleihen auf. Da mit Bezug auf die Rentabilität des elektrischen Betriebs nicht selten pessimistische Stimmen laut werden, wollen wir nicht unterlassen, bei dieser Gelegenheit auf die, anlässlich des Beschlusses betreffend Beschleunigung der Elektrifikationsarbeiten, auf Seite 47 und 107 von Band 81 (3. Februar und 3. März 1923) gebrachten Ausführungen über die Wirtschaftlichkeit der Elektrifikation hinzuweisen. Mit der Fortsetzung der betreffenden Arbeiten leisten übrigens die Bundesbahnen nebenbei der schweizerischen Industrie und indirekt dem ganzen Lande einen in der heutigen Krisiszeit nicht hoch genug anzurechnenden Dienst, indem sie, was oft übersehen wird, die Beschäftigung vieler Tausende von Arbeitern gestattet, die sonst der unproduktiven Arbeitlosenunterstützung anheimfallen würden. Der Fortführung des Werkes, das in guten und bewährten Händen liegt, darf man mit vollem Vertrauen entgegensehen.

Kraftexport und schweizerische Volkswirtschaft. Zu dem auf Seite 98 von Nr. 9 (1. März 1924) erschienenen Artikel schreibt uns das Kraftwerk Laufenburg, dass die dort für dieses Werk angegebene Durchschnittseinnahme von 1,2 Cts./kWh aus dem Inland- und Auslandverkauf unrichtig sei und sich schon im Jahre 1922 bedeutend höher stelle. Eine weitere erhebliche Steigerung dieses Durchschnittspreises sei für 1923 zu verzeichnen.[1]) Im übrigen sei die Energie-Lieferung an grössere inländische Abnehmer zu nicht höheren, teilweise sogar zu erheblich niedrigeren Preisen als zum Durchschnittspreis der gesamten Lieferung erfolgt, während umgekehrt der Auslandpreis mindestens gleich, teilweise aber erheblich höher als dieser Durchschnittspreis gewesen sei, sodass auch die im betreffenden Artikel gezogene Schlussfolgerung nicht zutreffe. — Der Verfasser des Artikels teilt uns seinerseits mit, dass die genannte Zahl in letzter Zeit mehrmals veröffentlicht worden ist, ohne dass ihm eine Richtigstellung seitens des Werkes bekannt geworden sei, sodass er sie ohne weiteres als richtig voraussetzen durfte.

Die Erweiterung des Zürcher Kunsthauses (vergl. Seite 125 letzter Nummer). Vergangenen Montag hat der Zürcher Kantonsrat mit allen gegen die Stimmen der Sozialisten und Kommunisten (und vereinzelter Bauern) die ihm zugedachte Subvention von 120000 Fr. bewilligt. Damit ist die Finanzierung so weit gesichert, dass mit dem Bau unverzüglich begonnen werden kann. Wenn es auch nicht gerade rühmlich ist, dass die Herren Volksvertreter dazu eine über vierstündige, zeitweise wegen Tumult unterbrochene Debatte brauchten, so darf man sich schliesslich des glücklich Erreichten umsomehr freuen.

Nekrologie.

† Albert Nabholz. Am 5. März 1924 wurde im Krematorium zu Bern die sterbliche Hülle von Ingenieur Albert Nabholz, Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, der klärenden Flamme übergeben. Die Vertreter der Generaldirektion der S. B. B., sowie eine grosse Anzahl von Kollegen, Mitarbeitern, Freunden und Bekannten erwiesen dem Verstorbenen die letzte Ehre und nahmen Anteil an dem schweren Geschicke, das seine Familie betroffen hat.

Albert Nabholz wurde am 26. November 1873 in Zürich geboren. Hier verlebte er seine ganze Jugend, durchlief die dortigen Schulen und besuchte von 1893 bis 1897 die Eidg. Technische Hochschule. Nach längerem Militärdienst trat Nabholz in seine erste Stelle bei der Sihltalbahn ein, wo er bis im Mai 1898 verblieb. Alsdann sehen wir ihn während eines Jahres unter der tüchtigen Leitung von Herrn alt Oberingenieur Robert Moser mit der Bearbeitung verschiedener grösserer Projekte beschäftigt. Dann aber wurde ihm das Bureau zu eng und es zog den tatkräftigen Mann hinaus auf den Bauplatz, wo er seine theoretischen Kenntnisse in die Praxis umsetzen konnte. Vom Frühjahr 1899 bis November 1900 arbeitete Nabholz bei den Bahnhofumbauten in La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Daran anschliessend wirkte er bis zum Jahr 1904 als Bauführer eines Loses auf der schwierigen Linie Reichenau-Ilanz der Rhätischen Bahn. Hier hat sich der junge Ingenieur wohl am besten auswirken können; jedenfalls hat ihm dieser Bau sehr zugesagt, erzählte er doch stets mit grosser Freude, wie gerne er sich jener Zeiten erinnere.

ALBERT NABHOLZ
INGENIEUR
26. Nov. 1873 3. März 1924

Im Frühjahr 1904 kam Nabholz zur Bauleitung des Bahnhofumbaues Basel und trat damit in den Dienst der S. B. B.; nach Vollendung dieser Arbeit beschäftigte er sich mit den Projektierungsarbeiten der Doppelspur Thalwil-Richterswil; im September 1908 wurde er zum Bahningenieur in Brugg ernannt. Hier war er wieder auf einem ihm zusagenden Posten, und nur das gesunde Streben nach höherer Verantwortlichkeit hat ihn anfangs April 1915 zum Uebertritt als Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion veranlasst. Auch in dieser Stellung hat Nabholz in treuer Hingebung und mit grossem Fleiss für die Sache der S. B. B. gewirkt und damit die Achtung und das Zutrauen seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben. Auf den Zeitpunkt der Reorganisation der S. B. B. hin stand ihm deshalb eine neue, selbständige Stellung in Aussicht, auf die er sich sehr freute und der er sich mit seiner ganzen Arbeitskraft hingeben wollte. Es war eitle Hoffnung. Eine kurz vor Neujahr einsetzende schwere Krankheit warf unsern Freund auf das Krankenlager, von dem er in der Morgenfrühe des 3. März 1924 erlöst wurde.

Albert Nabholz hat, als treuer Sohn seiner Heimat, dieser mit ganzer Hingebung gedient sowohl als Soldat und Offizier, wie namentlich auch als Ingenieur unserer Staatsbahnverwaltung. Er war aber auch ein aufrichtiger und wahrer Freund, der sich zwar nicht vordrängte, auf den man aber in allen Lagen sicher zählen konnte. Er liebte offenes und gerades Wesen und verpönte alle unlauteren Absichten und Ränke. Seinen Mitarbeitern gegenüber war er stets zuvorkommend, den Untergebenen bezeugte er Wohlwollen und brachte ihren berechtigten Wünschen volles Verständnis entgegen. So sehen wir den verstorbenen Freund als ganzen Mann vor uns; aufrecht, wie seine Gestalt, war auch sein Charakter und sein Wesen, und so wollen wir ihn in der Erinnerung festhalten. La.

† Jean-Baptiste Adamina. Am 7. März starb in Bern nach kurzem Krankenlager im hohen Alter von 87 Jahren Ingenieur Jean-Baptiste Adamina, Sekretär der Oberzolldirektion. Mit ihm, der am 29. Juni 1837 in Lausanne als ältester Sohn eines aus Orselina (Tessin) stammenden Bauunternehmers geboren ward, ist der *Nestor der G. E. P.* von uns geschieden; anlässlich ihres 50-jährigen Jubiläums im Jahre 1919 hatte ihm die Gesellschaft als einem der Senioren die Ehrenmitgliedschaft verliehen. Adamina, der im Jahre 1855 in die Ingenieurschule des neu eröffneten Eidg. Polytechnikums eintrat und damals auch Mitglied des Zofingervereins in Zürich war, sein Studium indessen aus äussern Gründen vorzeitig abbrechen musste, hat eine lange Beamtenlaufbahn hinter sich. In seiner Jugend hat ihn des Lebens hartes Muss vor die verschiedensten Aufgaben gestellt. In den 70er Jahren amtete er als Sekretär der Direktion einer Eisenbahngesellschaft der Westschweiz unter Ständerat Philippin. Später — vor nunmehr 43 Jahren — ward er Beamter der Eidg. Oberzolldirektion in Bern. Durch pflichtgetreue Arbeit wusste sich Adamina rasch das Zutrauen seiner Vorgesetzten zu erwerben, sodass er denn auch bald zum Oberzollsekretär und Abteilungschef vorrückte. Vor einigen Jahren, da sich die Beschwerden des Alters einzustellen begannen, vertauschte er die Stelle des Oberzollsekretärs mit der bescheideneren eines Sekretärs der Oberzolldirektion, die er innehielt und auch erfüllte, obgleich nach Inkrafttreten des eidgenössischen Pensionsgesetzes seine Pensionierung

[1]) Leider war es uns nicht möglich, vom Kraftwerk Laufenburg die genauen bezüglichen Zahlen zu erfahren.

erfolgt war. Erst vor einem halben Jahre hat sich der Unermüdliche in den verdienten Ruhestand begeben. Mit Jean-Baptiste Adamina ist ein stiller, gerader, selbstloser und pflichterfüllter Mann dahingegangen. Sein Andenken bleibt in Ehren. B.

† **Hans Müller.** Am 20. Februar starb in Montfort (Süd-Frankreich), erst 27-jährig, Ingenieur Hans Müller-Peyer als Opfer eines Automobil-Unfalls. Hans Müller stammte aus Wald (Kanton Zürich) und wurde am 22. Juli 1897 geboren. Im Herbst 1916 bezog er die Bauingenieurschule an der E. T. H., an der er im Sommer 1920 das Diplom erwarb. Seither war er zunächst als Ingenieur und Bauleiter bei der Eisenbeton-Unternehmung R. Furrer in Nîmes (Dép. Gard) und sodann als Leiter der Filiale in Béziers (Dép. Hérault) der Eisenbeton-Unternehmung Borsari & Cie., Paris und Zürich-Zollikon, tätig. Strebsamkeit und Gewissenhaftigkeit kennzeichneten den liebenswürdigen, allzufrüh dahingegebenen Kollegen, dem sowohl seitens seiner Mitarbeiter als auch seiner Studienfreunde ein gutes Andenken gesichert ist.

† **Hermann Pfund.** Als Nachtrag zu unserm Nachruf auf Seite 117 vorletzter Nummer bringen wir noch das Bild unseres verstorbenen Kollegen, Oberingenieur Hermann (Armand) Pfund. Es wird Manchem von uns den bescheidenen, liebenswürdigen Kollegen wieder vergegenwärtigen, der ruhig, aber stets zielbewusst auf der Bahn des akademischen Ingenieurs geblieben und im In- und Ausland den Traditionen der Hochschule seines Vaterlandes treu geblieben ist. Möge die ihm gezollte Anerkennung ein Trost für seine schwer geprüfte Gattin und seine noch lebende Mutter, ein Ansporn für seinen derzeit zwölfjährigen Sohn sein. F. P.

HERMANN PFUND
MASCHINEN-INGENIEUR
25. Okt. 1875 31. Jan. 1924

† **Ulrich Grubenmann.** Am letzten Sonntag Morgen entschlief in Zürich, 74-jährig, infolge einer Herzlähmung, Dr. Ulrich Grubenmann, gewesener Professor der Mineralogie und Petrographie an der Eidg. Technischen Hochschule. Ein Nachruf mit Bild des Verstorbenen, der nahezu drei Jahrzehnte lang in vorbildlicher Weise an unserer E. T. H. gewirkt hat, wird in einer nächsten Nummer folgen.

Korrespondenz.

„Holland und die Baukunst unserer Zeit."

An die unter diesem Titel im letzten Bande veröffentlichten Ausführungen von Architekt M. Stam hatte sich ein Meinungsaustausch zwischen den Architekten E. Wipf (Seite 317) und M. Stam (Seite 339 letzten Bandes) geknüpft. Eine beabsichtigt gewesene Fortsetzung dieses Schriftenwechsels haben wir nicht mehr veröffentlicht, weil sie zu den ersten Aeusserungen der beiden Architekten nichts Neues mehr beitrug, sodann aber auch, weil der Rückäusserung Stams eine beleidigende Absicht durchaus fernlag; es sei dies hier ausdrücklich festgestellt, weil einzelne seiner Ausdrücke ohne seine Absicht so empfunden worden sind. Schliesslich dürfte der Vortrag von *Oud* im Textteil der vorliegenden Nummer volle Klarheit über das Wesen der holländischen Architektur-Entwicklung wie auch über ihren Wert für uns Schweizer gebracht haben. Die Redaktion.

Literatur.

Grundzüge der technischen Schwingungslehre. Von Professor Dr.-Ing. *Otto Föppl*, Braunschweig, Technische Hochschule. Mit 106 Abbildungen im Text. Berlin 1923. Verlag von Julius Springer. Preis geh. ℳ 0.95, geb. $ 1.15.

Vor Jahresfrist besprachen wir die, eben in zweiter Auflage neu erschienene „Technische Schwingungslehre" von *W. Hort* (vgl. Seite 100 von Band 81, am 24. Februar 1923), und nun legt derselbe Verleger schon wieder ein Lehrbuch über die technische Schwingungslehre auf. Hatte das Werk W. Horts in seiner zweiten Auflage die Bedeutung eines umfassenden Handbuchs erlangt, so ist demgegenüber das vorliegende, 151 Seiten in kleinem Oktavformat umfassende Buch von O. Föppl ein eigentlicher Leitfaden, wie er jedem Studenten des Ingenieurwesens in die Hand gegeben werden sollte. Indessen kommen nur die mechanischen Schwingungsvorgänge zur Behandlung, die nacheinander als „eingliedrige" und als „mehrgliedrige" Anordnungen, sowie als sog. „Wellenbewegungen", in klarer und didaktisch glücklicher Darstellungsweise behandelt werden. Weitere Abschnitte befassen sich mit der Phasenverschiebung, mit der Koppelung, mit Pseudo-Schwingungserscheinungen und mit der Schwingungsfestigkeit; endlich folgen noch ein Abschnitt über Massenkräfte und Massenausgleich, sowie ein, „Gravitation und Trägheit" betitelter, 15 Seiten umfassender Schlussabschnitt. Hier wagt sich der Verfasser auf das Gebiet der theoretischen Physik, und versucht vom Standpunkt der klassischen Mechanik aus, das Rätsel der Gravitation bezw. die unfassbaren Fernkräfte, zu beseitigen. Zu diesem Behufe führt er sowohl die Gravitation als auch die Trägheitserscheinung auf Beschleunigungen von Massen relativ zum absoluten Raum, oder relativ zu einem diesen erfüllenden Aether zurück; nur muss diesem Raum, bezw. diesem Aether, die ebenfalls schwer fassbare Eigenschaft zugesprochen werden, dass den in ihm befindlichen Massen Beschleunigungen zuerkannt werden, während anderseits der Begriff der Geschwindigkeit relativ zum Raum nicht zugelassen wird. Es bleibt abzuwarten, was die Vertreter der theoretischen Physik zu dieser neuen Gravitationstheorie zu bemerken haben; auf alle Fälle beweist sie die Möglichkeit, dem Problem der Gravitation stets wieder neue Seiten abzugewinnen.

Wir haben uns bei diesem Schlussabschnitt länger aufgehalten, weil er das Neueste des vorliegenden Werks darstellt. Die einem grössern Leserkreis ebenfalls neuen Ausführungen des Verfassers über Schwingungsfestigkeit sind den Lesern der „Schweizer. Bauzeitung" durch Föppls Aufsatz auf Seite 87 von Band 81 (am 24. Februar 1923) bereits bekannt.

Mit einer warmen Empfehlung des vorliegenden ausgezeichneten Lehrbuchs gedenken wir auch dessen schöner Ausstattung durch den Verlag. W. Kummer.

Die deutsche Baukunst im Mittelalter, Band I: Aufnahme und Differenziernng der Bautypen. Von † *Friedr. Ostendorf,* weiland Professor an der Technischen Hochschule in Karlsruhe. Aus seinem Nachlass. Herausgegeben von seinen Schülern (vergl. erste Ankündigung in „S. B. Z." vom 24. Februar 1923). Berlin 1922, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

Es überrascht den nicht Eingeweihten, den Klassizisten Ostendorf posthum als eifrigen Freund und Kenner des Mittelalters zu sehen. Dieser erste Band behandelt die Zeit von den Anfängen bis zu den Reformen der Cluniazenser, bezw. der Hirsauer Schule. Er zeigt die Entwicklung der Kirchentypen in Deutschland auf: wie die zuerst aus dem höher kultivierten Ausland, aus Italien und Byzanz fertig übernommenen und ziemlich wahllos angewendeten Raumlösungen allmählich dem eigenen Bedürfnis angepasst werden, wodurch nach einer Zeit unklaren Tastens eine Reihe scharf umrissener Typen entsteht. Durch diese Beschränkung auf Deutschland (mit gelegentlichen Ausblicken über die Grenzen) erfährt das Thema eine etwas willkürliche Umgrenzung, denn gerade das Mittelalter war ja erstaunlich international, und wenn man schon auf die Feststellung der Typen, also auf die grossen Umrisse ausgeht, dann erscheinen die nationalen Unterschiede jener Zeit vollends nur als Nuancen einer ziemlich geschlossenen gesamteuropäischen Kultur, und gerade die Typen als solche sind durchaus international. So kann Ostendorfs Buch natürlich viel mehr ins Detail gehen, als das grosse Werk von Dehio und Betzold, dafür fehlt ihm aber dessen souveräne Uebersicht des gesamteuropäischen Materials, die für eine Typengeschichte wichtiger wäre. Man hat den Eindruck, dass hier mit grossem Eifer ein gewaltiges Material zusammengetragen und gesichtet, aber noch nicht zur letzten Klarheit verarbeitet ist, viel Material, aber wenig Gesichtspunkte. Aus dem Raumbedürfnis allein lassen sich zudem Stilwandlungen nie und nimmer begründen; wenn hier also nirgends von der ästhetischen Seite die Rede ist, so ist das kein Verdienst, wie die Herausgeber meinen, sondern ein