

Müller-Jutzeler, Arnold

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 17

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.

Nekrologie.

† **Ernst Hünerwadel.** Architekt Ernst Hünerwadel wurde am 30. Dezember 1857 in Lenzburg geboren. Er besuchte zunächst die dortigen Schulen, dann die Kantonsschule und die „Académie“ in Neuchâtel und bezog darauf im Jahre 1876 die mechanisch-technische Abteilung an der Eidg. Technischen Hochschule. Nach einem Jahre ging er jedoch zur Bauschule über, sodann (1879) nach Stuttgart und weiter nach Paris an die Ecole des Beaux-Arts (1881 bis 1883). Er arbeitete daselbst in bekannten Ateliers, später in Tours und Epernay. Von hier aus siedelte er nach Nisch als Architekt der Serbischen Staatsbahnen über, kehrte aber schon 1885 auf Wunsch der Eltern in die Heimat zurück, wo er zunächst in St. Gallen Beschäftigung fand. Später kam er nach Bern zur Direktion der eidgenössischen Bauten, woselbst unter seiner Leitung namentlich die Postgebäude Interlaken, Thun und Solothurn entstanden sind. Im Jahre 1893 verband er sich mit seinem Freunde Paul Lindt zur Architekten-Firma Lindt & Hünerwadel in Bern. Als namhafte Bauten dieser Periode sind zu erwähnen die Wohnhäusergruppe Falkenburg in Bern (1894 bis 1896), sowie das Verwaltungsgebäude der Schweizer. Mobilversicherungs-Anstalt in Bern¹⁾. 1899 wendete sich Hünerwadel seinem Heimatkanton zu und versah in Aarau, allerdings nur während sehr kurzer Zeit, das Amt des kantonalen Hochbau-meisters. Schon Ende des Jahres kehrte er nach Bern zurück, wo er unter eigenem Namen ein Architekturbureau eröffnete. In diese Zeit fallen die Erweiterung des Verwaltungsgebäudes der S. B. B. auf der Grossen Schanze (1902 bis 1903), sowie der Neubau der eidgen. Alkoholverwaltung in Bern (1903 bis 1904). Seiner strengen Gewissenhaftigkeit wegen wurde Hünerwadel nach dem Ableben von Prof. Auer im Jahre 1906 von der Generaldirektion der S. B. B. als dessen Nachfolger zum Architekten der Schweizerischen Bundesbahnen gewählt. Schon 1912 veranlasste jedoch seine schwankende Gesundheit seinen Rücktritt.

Der Stillstand des Hochbaues während der Kriegsjahre war nicht dazu angetan, seinen Gesundheitszustand zu heben. Ledig geblieben, enttäuscht, aber nicht verbittert, verlebte er einsam einige Jahre in Bern. Im März 1922 zog er sich sodann in das Heroséstift in Aarau zurück, wo ein sanfter Tod ihn am 24. August 1924 von der zunehmenden Schwäche und Abhängigkeit befreite.

Hünerwadel war von jeher still und zurückgezogen; wer ihn aber näher kannte, fand bald hinter seinem kühlen Auftreten ein warmes, liebendes Herz, einen durchaus vornehmen Menschen und einen humorvollen Philosophen und Gesellschafter. Es.

† **Arnold Müller-Jutzeler.** Erst 51 Jahre alt, verschied am 4. Oktober Architekt Arnold Müller-Jutzeler in Aarau nach langer, schwerer Krankheit. Am 3. Juli 1873 in Aarau geboren, besuchte Müller dort die Schulen bis zum Abschluss mit der Maturität an der Technischen Abteilung der Aargauischen Kantonsschule. Nachdem er im Jahre 1897 an der E. T. H. in Zürich das Diplom als Architekt erworben hatte, fand er Anstellung auf dem Städtischen Bauamt in Wiesbaden und bei Architekt Schellenberg ebendort, u. a. als Mitarbeiter an der Höheren Mädchenschule. In die Schweiz zurückgekehrt, verbrachte er ein Jahr als Bauleiter eines grossen Geschäftshauses in Interlaken, um darauf im Jahre 1901 in seiner Vaterstadt Aarau ein Architekturbureau zu eröffnen. Neben verschiedenen Privathäusern hat er viele Schulhäuser und Turnhallen gebaut, so in Schlossrued, Staffelbach, Buchs, Schiltwald, Küttigen, Birrenlauf und zuletzt in Brittnau. Daneben amtierte er als Kreisschätzer und auf der Aargauischen Baudirektion für die Wohnungs-Subventionierung. — Architekt Müller war ein stiller Arbeiter, der sich durch seine Gewissenhaftigkeit überall rasch Vertrauen und Freundschaft erwarb. Neben seiner Familie ging ihm nichts über seinen Beruf. Alle, die mit ihm zusammenkamen, werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten.

E. W.

¹⁾ Siehe die Darstellung dieses Gebäudes in „S. B. Z.“, Band 35, Seite 113 (17. März 1900).

Miscellanea.

Die „Douglas Memorial“-Brücke in Nord-Kalifornien.

Diese im Bau begriffene Eisenbeton-Bogenbrücke über den Klamath-Fluss in Nordkalifornien besitzt fünf Öffnungen von je 64 m Weite. Die Gewölbe sind gelenklose Eisenbeton-Rippengewölbe — zwei Bogenrippen in jeder Öffnung — auf denen die Eisenbeton-Konstruktion der Fahrbahn mit Säulen abgestützt ist. Die Gewölberippen haben eine konstante Breite von 1,20 m, ihre Stärke beträgt 1,2 m im Scheitel und 2,44 m an den Kämpfern bei einer Pfeilhöhe gleich $\frac{1}{4} l$. Um bei Hochwasser ein Ansammeln von mitgeführten Gegenständen zwischen den Gewölberippen an den Kämpfern zu verhüten, sind diese so hoch als möglich gelegt worden, ausserdem wurde noch längs der untern Leibung der Gewölberippen, je auf etwa 4,5 m beidseitig der Pfeiler, eine 45 cm starke Eisenbetonplatte zwischen den beiden Bogenrippen angeordnet.

Die Brücke dient dem Strassenverkehr, ihre nutzbare Fahrbahnbreite (Gehwege sind keine vorgesehen) beträgt 6,4 m. Als zulässige Spannungen wurden angenommen: 46 kg/cm² Druck für die Eisenbetonkonstruktion über dem Gewölbe und 1130 kg/cm² Zug im Eisen. In den Gewölben erreicht die grösste Druckspannung einschl. der Temperaturspannungen 53 kg/cm².

Neuartig an dieser Brücke sind die Pfeilergründungen, die auf Holzpfählen erfolgen und wegen der aufgesetzten, gelenklosen Gewölbe ganz besondere Sorgfalt in der Ausführung bedingen. Jeder Pfeiler ruht auf 250 Holzpfählen, mit einer Belastung von 24 t pro Pfahl. Von den erforderlichen Pfählen sind rd. 1000 über 18 m lang. Sie wurden, wie „Engin. News-Record“ vom 25. Sept. mitteilt, durch Indianer in ihrem eigenen staatlichen Schutzgebiet während des Winters geschlagen, um die Festigkeit möglichst zu vergrössern. Nach dem Rammen der Pfähle im Innern von Fangdämmen werden die Pfahlköpfe in verschiedenen Höhen abgesägt, um die Schwächung des Fundamentes möglichst zu vermindern. Alsdann wird die Pfeilergrube im untern Teil unter Wasser ausbetoniert, bis eine dem hydrostatischen Druck genügend widerstandsfähige Betonschwelle vorhanden ist, worauf die Baugrube leergepumpt und die noch folgenden Betonierungsarbeiten im Trockenen vor sich gehen können. Um die Pfeiler nicht einseitig zu belasten, sollen alle fünf Ueberbauten gleichzeitig eingerüstet, betoniert und ausgerüstet werden.

y.

Der Amerika-Flug des Zeppelin-Luftschiffes L. Z. 126, von dem wir auf Seite 132/149 laufenden Bandes (13./20. September 1924) eine kurze Beschreibung gebracht haben, erfolgte, wie bereits aus den Berichten der Tagespresse bekannt, unter Führung von Dr. Eckener und mit 35 Personen an Bord, in den Tagen vom 12. bis 15. Oktober. Nach den offiziellen Aufstellungen betrug der von Friedrichshafen über Bordeaux, die Azoren, Sable Island, Neu-Schottland nach Lakehurst (südlich New York) führende Flugweg 5066 englische Meilen, was, wenn damit, wie anzunehmen ist, Seemeilen gemeint sind, 9387 km ausmacht. Die Flugdauer betrug 81 Stunden, 17 Minuten, was einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 115,5 km entspricht. — Damit ist der Atlantische Ozean zum viertenmal ohne Zwischenlandung von einem Luftfahrzeug überflogen worden.¹⁾ Die erste Ueberfliegung gelang am 15. Mai 1919 den Engländern Alcock und Brown mit einem 350 PS Arme-Zweidecker, wobei die rund 3000 km lange Strecke zwischen St. John und Clifden in 16 $\frac{1}{4}$ Stunden, d. h. mit 185 km/h mittlerer Geschwindigkeit zurückgelegt wurde.²⁾ Kaum zwei Wochen später unternahm das britische Luftschiff „R 34“ (193 m Länge, 23 m grösster Durchmesser, 54000 m³ Inhalt, 550 PS Motorleistung) unter Leitung von Major Scott und mit 22 Personen an Bord den Flug von Edinburgh über Halifax nach New York; für die Zurücklegung der 5000 bis 5500 km betragenden Strecke brauchte es, heftiger Stürme wegen, 108 Stunden. Die Rück-

¹⁾ Die eigentliche erste Ueberfliegung, von Neufundland nach Lissabon, aber mit Zwischenlandung auf den Azoren, gelang im Mai 1919 dem Amerikaner Read mit einem amerikanischen Wasserflugzeug.

²⁾ Vergl. Band 73, Seite 299 (21. Mai 1909).