

Rathgeb, Ernst

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69 (1951)**

Heft 43

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

mehr mit parkierenden Autos füllen. Die Hauptstrassen können noch mühsam befahren werden, und die Nebenstrassen sind schon völlig verstopft.

Man wird es auch nicht verstehen wollen, dass Turmbauten in der Nähe unserer ehrwürdigen Kirchtürme nicht am Platze sind, denn diese würden in ihrer Wirkung beeinträchtigt. Auch hier wieder die gleiche Frage, wie ich sie schon einmal gestellt habe. Wo sollen und können Turmbauten zugelassen werden? Die gleiche Antwort: Die Stadtplanung soll den Standort wählen. Darf ein Grundstück durch die Zulassung mehrerer Geschosse derart aufgewertet werden, während das Nachbargrundstück in seinem Wert womöglich vermindert wird? Wir können solche Willkür unter den heute geltenden Gesetzen nicht dulden. Also doch die allgemeine Aufzoning! Brandmauern von 70 m Höhe, Strassenschluchten, wie wir sie aus amerikanischen Städten kennen, werden die wenig erfreulichen Folgen sein. Ich begreife unsere Bauämter, wenn sie zaghaft an die Lösung dieser Probleme gehen. Es wäre unverantwortlich, die alten Stadtkerne, die sich allmählich zur City wandelten, noch mit dem Geschenk von Hochhäusern zu versehen. Wenn unsere Verkehrsnetze den heutigen Ansprüchen nur knapp gewachsen sind, wie könnten sie der Hochhaus-City mit den vermehrten Ansprüchen genügen? Wer immer an der Richtigkeit dieser Behauptungen zweifelt, lasse sich über die Entwicklung in den amerikanischen Monstrestädten informieren. Das Automobil muss dort allmählich aus dem Stadttinnern verbannt werden. Im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten sind die städtebaulichen so begrenzt!

Auch hier beim Geschäftshochhaus stellen sich gestalterische Fragen von ausserordentlicher Tragweite. Beim Wohnturm verfügen wir mit Balkonen, grossen und kleinen Fenstern, Treppenhäusern und anderem mehr über eine grössere Anzahl von Gestaltungselementen. Beim Geschäftshaus ist es anders. Das Bürofenster ist langweilig. In einer Vielfalt angewandt, wirkt es trostlos. Es ist daher begreiflich, wenn Architekten in Mailand beim Bau von Hochhäusern mit zusätzlichen Gestaltungselementen spielen. Dieser fasst vier beliebige Fenster mit einem reich verzierten Rahmen zu einem Gemälde zusammen, das irgendwo in der Höhe schwebt, jener umgibt sein Hochhaus in beliebig gewählter Höhe mit einem Gürtel, und ein anderer gestaltet seine Fassade, weil der Bauherr reich ist, ganz aus Aluminium, was zweifelsohne noch nie dagewesene Effekte hervorzaubert! Das alles nur, um die Monotonie des Ueber-Bürogebäudes (s. UNO-Gebäude) zu vermeiden. Sollen auch wir solche Versuche wagen? Genügt nicht schon das Lausanner Experiment? Ich glaube, bevor wir in unseren Stadtzentren das Hochhaus zulassen wollen, müssen wir die Gebiete richtig ausnützen, die heute verkümmert sind oder brach liegen. Die Möglichkeiten für eine schöne und ansprechende Hochhausbebauung sind dünn gesät.

Vielleicht wird man mir meine Ausführungen verargen und mir die Kompetenz absprechen, über solche Fragen zu schreiben. Vielleicht erwartet man von einer technischen Zeitschrift, dass sie den Fortschritt unbedingt begrüsse. Man nehme uns diese Stellungnahme nicht übel, denn sie ist nur eine Meinung und will kein Urteil sein.

Hans Marti

NEKROLOGE

† Ernst Rathgeb, Dipl. Ing. S. I. A. G. E. P., von Zürich, ist am 22. September nach kurzer Krankheit entschlafen. Er wurde am 27. September 1884 in Oerlikon geboren und verlebte seine Jugend- und Entwicklungszeit als Glied einer angesehenen, zahlreichen und aufstrebenden Familie in seinem Geburtsort. Nach der Maturität, die er an der Industrieschule der zürcherischen Kantonsschule bestand, besuchte er von 1903 bis 1907 die Abteilung für Ingenieure des Polytechnikums. Als 23jähriger schloss er seine Studien mit

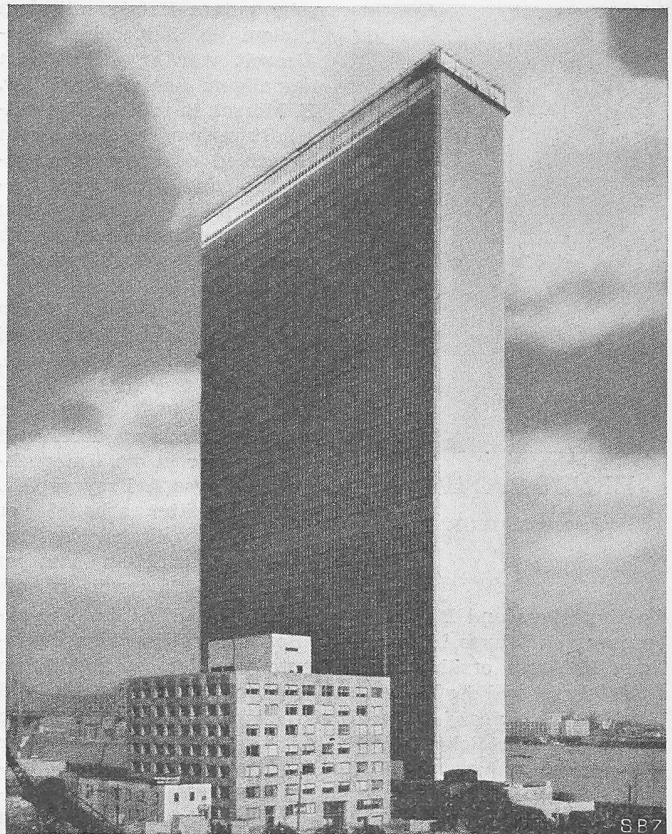


Bild 25 Das UNO-Gebäude in New York. Der Baukörper ragt «kristallklar» in die Luft. Das Fenster verschwindet in der Fläche.

Architekt W. K. Harrison, Adjunkt M. Abramovitz

Beratende Architekten G. A. Soilleux (Australien), G. Brunfaut (Belgien), O. Niemeyer (Brasilien), E. Cormier (Kanada), S. Liang (China), Le Corbusier (Frankreich), H. Robertson (England), S. Markelius (Schweden), N. D. Bassov (USSR), J. Vilamajo (Uruguay)

Besondere Fachexperten H. Ferris (USA), V. Bodiansky (Frankreich), J. Antoniadis (Griechenland), M. Nowiki (Polen), J. Havlicek (Tschechoslowakei), P. Noskov (USSR) und E. Weissmann (Jugoslawien)

Eine wahre Architekten-UNO

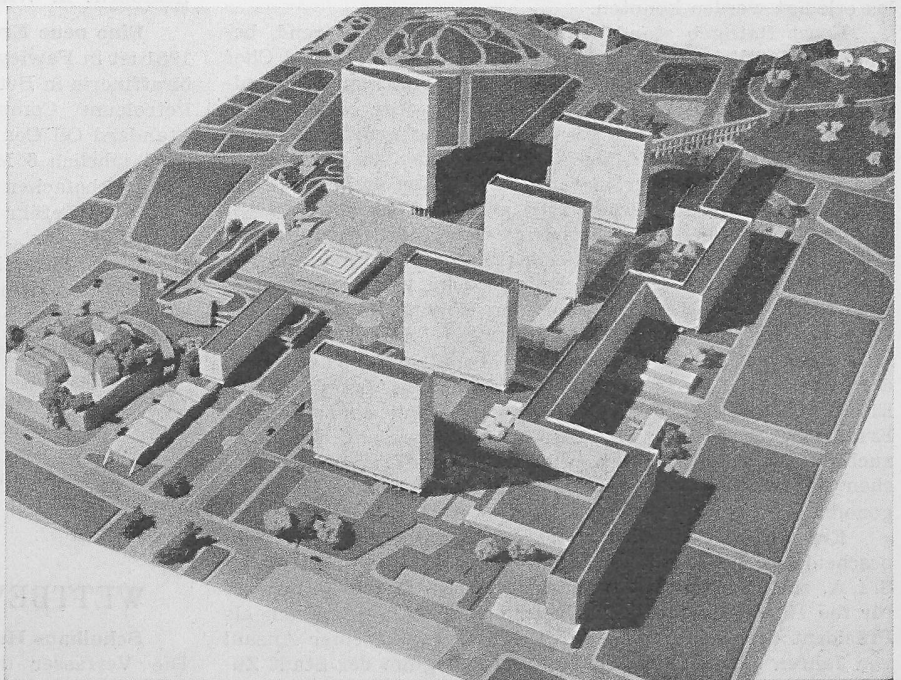


Bild 26. Entwurf für das neue Verwaltungs- und Geschäftszentrum in Rio de Janeiro

Architekt A. E. Reidy

Flächenaufteilung: Neubauten 20%, alte Bauten 7%, Freiflächen 73%. Die schlechten Erfahrungen zu dicht bebauter Städte wurden ausgewertet



ERNST RATHGEB

INGENIEUR

1884

1951

Oberingenieur und Bürochef in das Techn. Büro der Niederlassung von Wayss & Freytag in Berlin berufen. Seine damaligen Kollegen erzählen noch heute von der unermüdbaren Arbeitskraft und der klaren und raschen Auffassungsgabe und Urteilskraft ihres jungen Chefs. Ernst Rathgeb verlebte fruchtbare, lehrreiche Jahre in Berlin, aber auch Jahre voller Mühsal und Anpassung im Krieg 1914/1918. Ende 1918 verliess er nach dem politischen und wirtschaftlichen Zusammenbruch mit seiner Familie Berlin und kehrte ohne materiellen Gewinn aus seiner reichen Tätigkeit nach Oerlikon zurück.

Mit bescheidenen Aufträgen begann der an grosse Arbeiten gewöhnte Ingenieur anfangs 1919 seine eigene Praxis, die aber dank seinen reichen Kenntnissen, Ideen und Erfahrungen und seinem gewinnenden Wesen bald wuchs. Im Jahre 1923 gewann er mit zwei Architekten zusammen beim Wettbewerb für die Kornhausbrücke in Zürich den 1. Preis und erhielt den Auftrag zur Ausführung. Sein in Zürich neu errichtetes Büro entwickelte sich nun zu einem stark aufstrebenden Unternehmen, das einen ersten Höhepunkt in den Jahren um 1930 erreichte. Während der Krisenjahre, die seinem Auftragsbestand schwer zusetzten, hielt er als sozial eingestellter Arbeitgeber nach Möglichkeit einen Angestelltenstab von ansehnlicher Grösse bei sich, so dass in den Jahren nach 1936 die sich mehrenden Aufträge mit zunehmendem Angestelltenstab reibungslos erledigt werden konnten.

Ernst Rathgeb stand seinem grossen Büro führend, beherrschend, als allseitig verehrter und vorwärtsdrängender Chef vor, bis zu seinem zu frühen Tode unermüdbar und jugendlich. Seinen Mitarbeitern und Angestellten war er ein guter Kollege und Prinzipal, der gerne in mancher gemütlichen Zusammenkunft nach des Tages Arbeit mit ihnen zusammensass.

Von den unter seiner Leitung berechneten und projektierten Bauten seien in Erinnerung gerufen: Kornhausbrücke, Verbreiterungen der Quaibrücke und der Sihlbrücke, Bahnhofbrücke in Zürich, Kronenbrücke in Winterthur, Rheinbrücken bei Felsberg und Flurlingen, Rhonebrücke von Peney unterhalb Genf und Pertebrücke über den Euphrat in der Türkei. Bei einer grossen Anzahl von Industriebauten und Geschäftshäusern in Zürich, Oerlikon, Kempttal und so manchen Orten der Schweiz und des Auslandes war er als Ingenieur für Eisen-, Eisenbeton- und Holzbau tätig. Dank seiner reichen Erfahrung und seiner strengen Rechtsauffassung wurde er auch bei vielen Schiedsgerichten als Experte und von manchen Firmen als Berater in technischen Fragen in Anspruch genommen.

Ernst Rathgeb behielt trotz seinen grossen Erfolgen sein bescheidenes, zurückhaltendes Wesen. Er war deshalb im S. I. A. ein eher stiller, aber guter Kollege. Bei dem Entwurf für die Honorarnormen der Bauingenieure stellte er sich als Präsident der Kommission zur Verfügung. Seit einer Anzahl von Jahren gehörte er auch dem Baukollegium der Stadt Zürich an.

Während des Aktivdienstes 1914/18 war Ernst Rathgeb Oberleutnant der Artillerie; er kam zu seinen Dienstleistungen jeweils von Berlin in die Schweiz. Beim Aufbau des Luftschutzes wurde er Kommandant der Kompagnie des Kreises II

sehr gutem Erfolg mit dem Diplom ab. Seit seiner Studienzeit war er mit seinem damaligen Lehrer Prof. Dr. E. Mörsch in schöner Freundschaft verbunden, die bis zum Hinschied des verehrten Gelehrten und Praktikers bewahrt blieb und zu regem Gedankenaustausch und auch manch wertvollen Ratschlägen führte.

Ernst Rathgeb begann seine praktische Tätigkeit bei der Eisenbaufirma Wartmann, Valette & Cie. in Brugg. — Im Jahre 1909 siedelte er nach Neustadt an der Hardt über, wo er in die Unternehmung Wayss & Freytag AG. eintrat. Später arbeitete er in der Zweigniederlassung Frankfurt a. Main, und im Februar 1912 wurde er als

von Zürich, und während den letzten Jahren des zweiten Weltkrieges stand er dem Luftschutz der Stadt Zürich vor.

Mit Ernst Rathgeb ist ein prominenter, ideenreicher Fachmann des Eisen- und Eisenbetonbaues und ein lieber, gütiger und nimmermüder Mensch und Kollege dahingegangen.

R. Henauer

† **Oscar Huber**, Bau-Ing., von St. Gallen, Eidg. Polytechnikum 1901—1905, seit 1912 Direktor der S. A. Ferrobeton in Rom, ist vor kurzem gestorben.

† **Ernst Mangold**, Dipl. Ing., von Zürich, geb. am 31. August 1884, Eidg. Polytechnikum 1903 bis 1907, seit 1938 Gesellschafter der Bauunternehmung Mangold & Co., ist am 21. Oktober nach schwerer Krankheit entschlafen.

MITTEILUNGEN

Stufenloses mechanisches Getriebe von Beier. Das von Dr. Joseph Beier, Altmünster-Ebenzweiler, Oberösterreich, konstruierte und nach ihm benannte Getriebe beruht auf dem paarweisen Ineinandergreifen einer Vielzahl von konischen Scheiben, die sich praktisch über eine nur sehr kleine Fläche berühren, während sich der Anpressdruck mit dem zu übertragenden Drehmoment verändert. Die stufenlose Veränderung der Uebersetzung wird durch Verschieben der Achsdistanz der Scheibenbündel bewirkt. Bemerkenswert an diesem Getriebe sind die verhältnismässig grossen Uebertragungsleistungen und der auch bei Teillast hohe Wirkungsgrad. So wurden im September 1951 im Saargebiet die ersten Belastungsversuche mit Beiergetrieben für schwere Antriebe in Walzwerken durchgeführt. Ein für eine Uebertragungsleistung von 180 PS ausgelegtes Getriebe, das bei einer Antriebsdrehzahl von 600 U/min stufenlos zwischen den Abtriebsdrehzahlen von 270 bis 900 U/min geregelt wird, übertrug bei den Versuchen eine Leistung von 270 PS. Bei der niedrigsten Abtriebsdrehzahl wurde ein höchstes Drehmoment von 430 m kg abgegeben. Der Wirkungsgrad betrug über einen weiten Belastungs- und Drehzahlbereich annähernd 90 %. Besonders bemerkenswert ist, dass infolge der eingebauten automatischen Anpressvorrichtung der Wirkungsgrad bei einer Teilbelastung von nur 25 % noch den Wert von 82 % erreichte. Bei der oben angegebenen Leistung betrug der Schlupf des Getriebes 2,5 %. Um die Wirkung von Belastungsschüssen zu untersuchen, wurde der Belastungsgenerator mehrmals schlagartig mit einer Leistung von 120 PS ein- und ausgeschaltet. Demnächst wird in der SBZ ein ausführlicher Aufsatz über dieses interessante Getriebe, dessen Lizenz für die Schweiz von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur erworben wurde, erscheinen.

Eine neue Erdölraffinerie in England. Am 14. September 1951 ist in Fawley bei Southampton in England eine neue Erdölraffinerie in Betrieb genommen worden, die durch die ESSO Petroleum Company Ltd., eine Tochtergesellschaft der Standard Oil Company (New Jersey), gebaut worden ist. Sie wird jährlich 6 Mio t Oel verarbeiten, was vergleichsmässig dem sechsfachen heutigen Schweizerbedarf entspricht. Sie vermag ungefähr ein Viertel des gesamten Bedarfes Grossbritanniens an Erdölprodukten zu decken und stellt die grösste Erdölraffinerie Europas dar. Das Rohöl wird hauptsächlich aus dem Mittleren Osten (Saudi-Arabien) und aus Zentralamerika bezogen werden.

Eidg. Technische Hochschule. In der ersten Hälfte dieses Wintersemesters hält Prof. Dr. h. c. Hermann Weyl (Institute for advanced study, school of mathematics, Princeton, USA) Gastvorlesungen über «Entwicklungslinien der Mathematik seit 1900». Die Vorlesungen finden jeweils Mittwoch 15 bis 17 h und Freitag 17 bis 18 h im Hörsaal 26d statt; sie beginnen am 31. Oktober. Einschreibungen bei der Kasse der ETH.

WETTBEWERBE

Schulhaus Hummelrüti, Luzern (SBZ 1951, Nr. 41, S. 584). Die Verfasser des erstprämierten Entwurfes sind: Fritz Zwicky, Luzern, Hans v. Weissenfluh, Luzern/Schönenwerd, Mitarbeiter Beat v. Segesser, Luzern. Das Preisgericht empfiehlt, sie mit der Weiterbearbeitung des Entwurfes zu betrauen. Wir werden eine illustrierte Veröffentlichung folgen lassen.