

Spengler, Friedrich

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 10

PDF erstellt am: **23.04.2024**

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.

Meili Ernst, von Mettmenstetten (Zürich). Meyer Jean, von Winkel und Zürich. Nizzola Fabio, von Loco (Tessin). Oswalt Wilhelm Heinrich, von Frankfurt a. M. (Deutsches Reich). Raymann Rudolf, von St. Gallenkappel (St. Gallen). Ruckstuhl Hugo, von Braunau (Thurgau). Steiner Beat, von Schänis (St. Gallen). Welti Arno, von Adliswil (Zürich). Widmer Paul, von Horgen (Zch.). Zschokke Diethelm, von Aarau (Aargau).

Als Ingenieur-Chemiker: Baum Helmut, von Berlin (Deutsches Reich). ten Cate Hendrik Jan, von Eibergen (Holland). Frey Gérard, von Küttigen (Aargau). Godet Claude, von Cortaillod und Neuenburg. Grauer Theodor, von Degersheim (St. Gallen). ten Have Petrus, von Amsterdam (Holland). Holtermann Svein Rolf, von Drammen (Norwegen). Holzer Tibor, von Győr (Ungarn). Jäber Karl, von Radelfingen (Bern). Koller Eduard, von Zürich. Liang Walter, von Kreuzlingen (Thurgau). Leib Herz Joachim, von Berlin (Deutsches Reich). Liang Ting-Wan, von Canton (China). Niggli Florian, von Malans (Graubünden). Oeschger Wilfried, von Zürich und Gansingen (Aargau). Pintér-Hirschenhauser Frau Agnes, von Budapest (Ungarn). Ringnes Per, von Oslo (Norwegen). Rütli Heinrich, von Bütschwil (St. Gallen). Sagen Gunnar, von Oslo (Norwegen). Simon Hermann, von Schönenbuch (Baselst. Aargau). Stojan Vlad Dinu, von Bukarest (Rumänien). Suter Robert, von Zürich. Werner Lincoln Harvey, von Morristown N. J. (U. S. A.). Wirth Hans Rudolf, von Speicher (Appenzell A.-Rh.). Ziegler Fr. Elisabeth, von Schaffhausen.

Als Forst-Ingenieur: Maienfisch Bruno, von Kaiserstuhl (Aargau).

Als Ingenieur-Agronom: Bamert Alois, von Tuggen (Schwyz).

Als Kultur-Ingenieur: Hunsperger Paul, von Bickigen-Schwanden (Bern). Pilloud François, von Pomy (Waadt). Wey Fritz, von Basel.

Als Vermessungs-Ingenieur: Pfister Felice, von Dagmersellen (Luzern).

Als Mathematiker: Baum Walter, von Bielsko (Polen). Brändli Emil von Uster und Thalwil (Zürich). Simon Henri, von Mauborget (Waadt).

Als Physiker: Kugler Fr. Verena, von Neukirch-Egnach (Thurgau). Rossel Jean, von Tramelan-dessus (Bern), mit Auszeichnung. Sigrist Werner, von Rafz (Zürich).

Als Naturwissenschaftler: Büchi Erhard, von Zürich. Haller Arnold, von Beinwil a. S. (Aargau). Huber Fr. Dora, von Zürich. Kauter Carl, von St. Gallen.

Eidg. Technische Hochschule. Im *Schweiz. Schulrat* ist ein Wechsel zu verzeichnen: nach 24-jähriger, verdienstvoller Amtstätigkeit ist Ing. *Ed. Thomann*, gew. Direktor bei BBC, zurückgetreten und durch Ing. Dr. *Ernst Dübi*, Generaldirektor der Ludw. v. Rollschen Eisenwerke in Gerlafingen ersetzt worden. Wie sein Vorgänger ist auch der Neugewählte ein nicht nur gründlich gebildeter, sondern auch fein kultivierter Maschineningenieur und in den Kreisen der G. E. P. wie des S. I. A. so bekannt, dass wir ihn nicht näher vorzustellen brauchen. E. Dübi hat an der E. T. H. studiert 1905/09, war anschliessend Assistent bei Brasil, hat weiterstudiert bis 1912, in welchem Jahr er doktoriert hat. Wir beglückwünschen sowohl unsere alma mater, wie die akademische Technikerschaft zu dieser trefflichen Wahl.

Warum wir auf den Schweizer Bahnen links fahren. Zu der auf Seite 82 mitgeteilten Begründung von G. B.-Direktor H. Dietler für das Linksfahren Läuferfingen-Sissach der Hauensteinlinie werden wir — trotz unserer Erkundigungen bei Bahnorganen in Luzern, Basel und Zürich — leider erst nachträglich auf einen bezügl. Artikel von E. Mathis, Bibliothekar der SBB (Bern) im «SBB-Nachrichtenblatt» vom Dez. 1940 aufmerksam gemacht. Diesem ist zu entnehmen, dass am Hauenstein, wie wir es gestützt auf die Aussage H. Haueters mitgeteilt, anfänglich und zwar bis 1895 rechts gefahren wurde, wie es scheint aus dem von ihm genannten Grunde. Eine andere als die von Dietler gegebene Begründung für den Uebergang zum Linksfahren ist nicht zu finden, sie muss also wohl bis auf weiteres gelten. Irrtümlich ist die Folgerung, dass das *allgemeine* Linksfahren auf diese Umstellung der SCB zurückzuführen sei, da auf der Doppelspur Aarau-Olten-Bern von Anfang an links gefahren worden ist; die Gründe hierfür sind nicht bekannt. Die Erklärung Dietlers beschränkt sich also auf die Hauensteinlinie.

Persönliches. Am 2. März konnte *Kaspar Winkler*, der Erfinder des «Sika», seinen 70. Geburtstag feiern. Wir geben hier von gerne Kenntnis, da der Jubilar eines der seltenen Beispiele dafür ist, dass auch einer, der als Maurer und Baupolier begonnen hat, ohne technische Berufsbildung es zu allgemein als führend anerkannten technischen Leistungen bringen kann — wenn er das Zeug dazu hat. Abgesehen von seiner natürlichen Begabung hat aber Kaspar Winkler durch eisernen Fleiss es als Autodidakt soweit gebracht, dass er 1910 sein Spezialunternehmen für Beton- und Mörtel-Dichtungsmittel gründete und seither, unterstützt durch wissenschaftliche Mitarbeiter, zu internationaler Bedeutung entwickeln konnte. Ueber Sika und Plastiment haben diese Mitarbeiter (und auch andere Kollegen) wiederholt in der SBZ interessante Mitteilungen veröffentlichen können.

Sparsames Verlöten von Rohren. Die Rohre von Fahrgestellen werden überwiegend nicht aneinander geschweisst, sondern verlötet. Das primitive Tauchlötverfahren bedingt, mit den dabei entstehenden, wieder zu entfernenden Ueberzügen von Lötmetall (Messing), einen Arbeit- und Materialaufwand, den neuere patentierte Methoden vermeiden. Ueber diese gibt in «Z.V.D.I.» 1941, Nr. 33, M. Nacken eine Uebersicht. Es handelt sich entweder um

das Eingiessen flüssigen Lotes in eine die Lötfläche umringende Nut oder um das Anbringen von festem Lot in der Nähe der Lötfläche mit nachfolgendem Schmelzen des Lötmittels durch Erhitzung. Das flüssige Lot verteilt sich über die Lötfläche je nach der Anordnung unter der Einwirkung der Schwerkraft, des beim Erhitzen entstehenden Dampfdrucks oder der Kapillarkräfte.

Ein Tunnel von 16,5 m Breite und 143 m Länge, für eine Strasse in der Stadt Algier, geht der Vollendung entgegen. «Travaux» vom Dezember 1941 gibt Querschnitte und Angaben über die angewandten Baumethoden, nebst Bildern von weiteren wichtigen Tiefbauten der algerischen Hauptstadt.

NEKROLOGE

† **Friedrich Spengler**, geb. am 1. Januar 1874 in seiner Vaterstadt Aarau, verlebte dort eine glückliche Jugendzeit und besuchte die Schulen bis zu seinem 17. Altersjahr, um dann eine zweijährige Lehrzeit als Kleinmechaniker in Neuenburg zu absolvieren. Hieran schlossen sich zwei Jahre Ausbildung an der elektrotechnischen Abteilung des Technikums Winterthur. Elektrische Installationen im St. Immer- und im Traverstal (hier als Chefmonteur der Firma Sécheron) waren die ersten praktischen Arbeiten, die ihn von 1895 bis 1897 beschäftigten.

Spenglers Laufbahn bei der Firma Zschokke begann im Jahre 1897. Damals unterstellte Prof. Conradin Zschokke dem 23 Jahre alten Techniker den maschinellen Teil der Bauplatzinstallationen für die in Ausführung begriffenen Hafenbauten in Marseille. Als gewissenhafter, zielbewusster und praktisch veranlagter Ingenieur erwarb sich der junge und tüchtige Mann in kurzer Zeit das restlose Vertrauen von Prof. Zschokke, seinem stets in hohen Ehren gehaltenen Chef. Mit Liebe und Anhänglichkeit erzählte er oft von diesem bahnbrechenden Meister der Wasserbaukunst, und seine Augen leuchteten in Erinnerung an seinen väterlichen Chef — aber auch in Erinnerung an jene ersten Jahre am blauen Mittelmeer, im herrlichen Süden, für den er stets eine Vorliebe hatte und bewahrte. Die heisse Sonne Südfankreichs und Spaniens, wohin er von Marseille weg zum Bau eines Trockendocks nach Cadix zog, waren ihm willkommen, als die nasskalten Nebel von Dieppe und Amsterdam, woselbst er anschliessend ebenfalls einige Jahre bei Hafen- und Brückenbauten zubrachte.

Im Jahre 1908 in die Schweiz zurückgekehrt, war Friedr. Spengler vorerst bei den beiden grossen Rheinkraftwerken Augst-Wyhlen und Laufenburg, hier als leitender Ingenieur der Unternehmung, tätig. Als 1919, nach dem Tode von Prof. Zschokke, die Gesellschaft von Aarau nach Genf übersiedelte, blieb Spengler, als Vertreter der Firma, in der deutschen Schweiz zurück. Nach Fertigstellung der Sohlensicherungsarbeiten des Kraftwerkes Augst-Wyhlen schlug er, an dem ihm inzwischen lieb und vertraut gewordenen Rhein, seinen festen Wohnsitz in Basel auf. Gleichzeitig erweiterte sich damit sein Wirkungskreis, er wurde der eigentliche Reise-Ingenieur der Firma und überwachte als solcher nicht nur die verschiedenen Arbeiten in der Schweiz, sondern auch einen Teil jener, die durch ihre französische Tochtergesellschaft in Frankreich, Algier und Marokko erstellt wurden. Damit führte ihn der Weg wieder in sein geliebtes Frankreich, ja sogar darüber hinaus in das reiche Land Algerien und das von der europäischen Kultur noch weniger berührte und daher umso interessantere Marokko. Zu erwähnen sind auch die Kraftwerkbauten von Pizanzon und Sautet in Frankreich, von l'Oued Beth in Marokko.

Mit offenen Augen und aus vollen Zügen genoss Fritz Spengler in den Mussestunden die fremden Schönheiten dieser Länder. Aber dennoch kehrte er stets gerne wieder nach Hause zurück. Mit Liebe und Verehrung sprach er oft von seiner Gattin, als einer treubesorgten und verständnisvollen Lebensgefährtin, der er alles dankte und verdankte. Sein Stolz waren seine zwei Söhne, die beide, zur Freude des Vaters, sich ebenfalls der Technik, die er selbst so liebte, zugewandt haben.

In den letzten Jahren und ganz besonders seit Kriegsausbruch konzentrierte sich Fritz Spenglers Tätigkeit auf die Ueberwachung der Arbeiten in der Schweiz. Aus der Fülle dieser Bauten seien erwähnt die ausserordentlich umfangreichen Caissonfundierungen des Kraftwerkes Klingnau, die Konsolidierung des Stauwehres Hagneck der B. K. W., das Kraftwerk Rekingen, sowie zahlreiche Wasserbauarbeiten im Kanton Genf, vor allem das Kraftwerk Verbois. Leider war es ihm nicht vergönnt, dessen Vollendung zu erleben. Niemand hätte gedacht, dass gerade Spenglers robuste Natur das Opfer jener nagenden und hoffnungslosen Krankheit werden sollte, die ihn vor fast zwei Jahren ergriff und am 2. Februar d. J. zu seinem Tode führte.



FRIEDRICH SPENGLER

INGENIEUR

1. Jan. 1874

2. Febr. 1942

auch durch Umsicht aus. Streng gegen sich selbst, verlangte er von seinen Untergebenen ein Gleiches. Sicher im Urteil, hielt er mit seiner Kritik nicht zurück, wenn er es für nötig fand, wobei er seiner Meinung offen und loyal Ausdruck gab. Halbheit kannte er nicht. Er war ein Ingenieur von altem Schrott und Korn, der darauf hielt, dass überall, also auch im kleinsten, ganze und einwandfreie Arbeit geleistet wurde.

Mit frischem Mut und beruflicher Begeisterung trat er stets an neue Probleme und neue Bauaufgaben heran und ruhte nicht, bis er die zweckmässigste Lösung gefunden hatte. Der harte Kampf mit den Naturkräften, insbesondere mit den strömenden und reissenden Wassern, hat ihm oft grosse Sorgen und manche schlaflose Nacht bereitet. Doch Aengste und Mühen waren vergessen, wenn der Bau glücklich vollendet war. Diese Augenblicke zählten zu den schönsten seines Berufes; dann nahm er den Besucher beim Arm und zeigte ihm mit Freude und berechtigtem Stolz das wohlgelungene Werk.

Dank seines energischen, aber dennoch liebenswürdigen und vertrauenerweckenden Auftretens war Fritz Spengler bei seinen Mitarbeitern ein sehr geschätzter Kollege und bei seinen Untergebenen ein hochgeachteter Vorgesetzter. Andererseits verschaffte ihm sein leutseliges Wesen überall Zutritt und machte ihn rasch beliebt.

Mit dem Dahingeschiedenen verschwindet nicht nur ein schaffensfreudiger, seinen Beruf hoch in Ehren haltender Ingenieur, sondern auch ein lieber und dienstbereiter Kollege, und für alle, die mit ihm näher in Berührung gekommen, ein lieber, lebensfroher und lebensbejahender Freund.

F. Ott

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 34 507

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Section Genevoise

Rapport du président sur l'exercice 1941

Présenté à l'Assemblée générale du 22 janvier 1942.

Messieurs et chers Collègues,

Arrivé au terme de son mandat, votre Comité a la satisfaction de pouvoir vous dire que, malgré les difficultés de l'heure présente, l'activité de notre Section a été à peu près normale pendant l'année qui vient de s'écouler et que le bilan général que nous pouvons établir se présente favorablement.

En ce qui concerne l'effectif, 9 nouveaux membres sont venus prendre place parmi nous. Ce sont: MM. Raymond Cuénod, ingénieur électricien, Adolphe Fontanel, ingénieur mécanicien, Jean-Jérôme Gini, architecte, Augustin Lombard, Dr. ès sciences, L. Meisser, ingénieur civil, Laurent Pagan, ingénieur mécanicien, André Rivoire, architecte, Francis Salgat, ingénieur mécanicien, et Adolphe Tschäppät, architecte.

Nous avons perdu malheureusement 3 collègues au cours de l'année: MM. Alexandre Bordigoni, architecte, Albert Filliol, ingénieur électricien, et A. E. Vallette, ingénieur mécanicien, tous trois vétérans et membres en vue de notre Section.

Mit Ing. Spengler verschwindet eine markante Persönlichkeit, ein überaus tüchtiger Ingenieur, der nicht nur in der Schweiz sondern auch im Ausland wohl bekannt, angesehen und geschätzt war, besonders auf dem Gebiete des Wasserbaues und der Druckluftgründungen. Seine umfassenden Kenntnisse, seine reiche Erfahrung, seine scharfe Beobachtungsgabe und sein praktisches Anpacken der Probleme fanden allgemein Anerkennung. So wurde er denn auch verschiedentlich bei der Lösung schwieriger Bauaufgaben um seinen fachmännischen Rat gefragt.

Bei der Arbeit zeichnete sich Spengler durch Tatkraft, aber

En définitive, c'est donc une augmentation de 6 membres par rapport à fin 1940 que nous pouvons constater aujourd'hui, de sorte que, au 31 décembre 1941, notre Section comprenait 169 membres (46 architectes, 48 ingénieurs civils, 23 ingénieurs électriciens, 41 ingénieurs mécaniciens, 4 ingénieurs ruraux et 7 chimistes et divers).

Au point de vue financier, le rapport de notre trésorier vous montrera que l'année 1941 laisse un léger excédent.

Dans le domaine professionnel, quelques résultats favorables ont également été acquis:

La Commission que vous aviez chargée de l'étude des problèmes techniques genevois a résumé ses travaux dans un rapport qui vient de sortir de presse et qui rassemble toute une série d'observations et de considérations dont on voudrait voir tenir compte ceux qui ont la difficile tâche d'organiser le développement de notre Ville.

La Commission pour création de possibilités de travail en faveur des bureaux techniques a, de son côté, fait œuvre utile en facilitant l'attribution par les Pouvoirs publics de nombreuses commandes à des architectes et à des ingénieurs éprouvés par le ralentissement des affaires privées; nous ne voudrions pas citer cet aspect de notre activité sans mentionner combien elle a été facilitée par la compréhension et l'appui des Autorités et remercier ces dernières de leur bienveillante attitude dans ce domaine.

Le projet de loi pour la protection du titre et de la profession d'architecte et d'ingénieur sur le plan cantonal a été remis au Conseil d'Etat en avril 1940. Ce dernier en poursuit toujours l'examen, et nous aimons à penser qu'après s'être rendu compte des avantages que présente la réglementation envisagée tant au point de vue de l'organisation professionnelle qu'à celui de l'intérêt public, nos hautes Autorités cantonales voudront bien proposer le dit projet à la discussion et à l'approbation du Grand Conseil.

Nous avons repris l'étude de la question des contrats collectifs à intervenir entre les propriétaires de bureaux techniques et leurs employés, étude qui avait été interrompue en 1937 à la suite de la décision du Tribunal Fédéral. Le projet de contrat établi, en collaboration avec les représentants des sociétés professionnelles amies, par la Commission que vous avez nommée en octobre dernier, pourra prochainement, pensons-nous, être soumis à l'examen des parties et instances intéressées.

Les habitués de nos séances mensuelles ont entendu exposer des sujets variés:

A l'issue du dîner qui suivit notre Assemblée générale du 17 janvier, M. le Conseiller d'Etat Casaï, Chef du Département des Travaux Publics, nous fit part, dans une communication très intéressante et bien documentée, des projets, aujourd'hui en voie d'exécution, d'agrandissement de l'Aéroport de Cointrin» que le Conseil d'Etat venait d'arrêter.

Le 13 février, notre collègue Ch. van Berchem nous parla du «Projet 'Civis et amicus' d'aménagement de la Haute Ville et de la tâche de l'architecte en face des problèmes d'urbanisme». Son exposé, qui fut accompagné de considérations originales sur l'harmonie et les proportions, donna lieu à une fort intéressante discussion au sujet de la collaboration nécessaire entre les architectes des Pouvoirs publics et les architectes privés pour tout ce qui touche aux projets d'intérêt public; c'est de cette discussion qu'est née l'idée du «Foyer de l'architecture» dont une première étape est actuellement réalisée par les réunions mensuelles qui ont lieu au Département des Travaux publics.

Le Service topographique fédéral avait très aimablement mis à notre disposition ses admirables films originaux en couleurs sur la photogrammétrie; M. Charles Baehler, Ingénieur de ce Service, et M. le Dr. D. Chervet, nous présentèrent ces magnifiques pellicules en nous parlant de «Notre carte nationale» au cours de la séance du 6 mars qui fut ainsi une réunion des plus réussies.

Les caractéristiques et les possibilités d'emploi de «La turbine à combustion» nous furent très scientifiquement exposées le 3 avril par M. J. Lalive, ingénieur aux Etablissements Brown Boveri & Cie, qui traita son sujet avec une compétence et une méthode qui furent très appréciées.

Une séance extraordinaire nous réunit le 29 mai pour prendre connaissance du «Rapport de la Commission d'étude des problèmes techniques genevois» et discuter le résultat de ses travaux; l'intérêt de cette discussion apporta aux auteurs du rapport la preuve de la valeur de leurs études.

La rentrée d'automne du 2 octobre nous valut le plaisir d'entendre notre futur collègue, M. Fontanel, nous parler de «La technique du cinéma moderne»; le conférencier, qui posait à fond son sujet, n'eut pas de peine à nous intéresser à ses divers aspects.

M. Léo Du Pasquier, Ingénieur de la S. A. pour l'Industrie de l'Aluminium, nous entretint le 6 novembre de «L'Alu-