

Martinoli, Giuseppe

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 11

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

Sek.-m³. Immerhin ist zu berücksichtigen, dass schon Hochwasser von 900 m³ und 1200 m³ vorgekommen sind, während das Niederwasser ausnahmsweise auf 100 Sek.-m³ zurückgegangen ist.

Bahnhofumbau Baden. Da Baden nicht nur Durchgangsstation der Linie Zürich-Brugg, sondern auch Anfangs- bzw. Endstation für die Linien Wettingen-Seebach-Oerlikon und Wettingen-Bülach ist, mussten beim Umbauprojekte an Stelle der bestehenden zwei Personenzugseisenbahnen drei vorgesehen werden, von denen eines an den Hauptperron und zwei an einen Zwischenperron zu liegen kommen. Die beiden Perrons werden unterirdisch miteinander verbunden. Die bestehende Halle wird abgetragen und durch Perrondächer von je 130 m Länge ersetzt. Der Zwischenperron sowie die vermehrten Abstellgleise für Güterwagen machen die Versetzung der beiden Güterschuppen nötig; diese werden nun vergrößert und aneinandergerichtet wieder aufgestellt und mit grösseren Laderampen versehen. Im Aufnahmegebäude ermöglicht die Aufhebung des Wartesaales I. Klasse die Vergrößerung desjenigen für die II. Klasse, sowie des Gepäcklokales. Schliesslich soll die Station mit einer vollständigen Stellwerksanlage für Weichen und Signale ausgestattet werden. Die Baukosten sind auf 575 000 Fr. veranschlagt.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel, Febr. 1907.

	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im Februar in m	46	41	87
Länge des Sohlenstollens am 28. Februar in m	128	161	289
Erschlossene Wassermenge in Sek./l.	—	1	—
Mittlere Arbeiterzahl im Tag			
ausserhalb des Tunnels	73	25	98
im Tunnel	40	36	76
im Ganzen	113	61	174

Nordseite. 79 m vom Portal wurde dünn geschichteter und schwach südlich einfallender Rhodan- und Barémekalk angefahren. Der Tagesfortschritt der Handbohrung betrug 1,67 m.

Südseite. Die geologischen Verhältnisse blieben unverändert; bei km 0,159 und km 0,161 wurden unbedeutende Quellen angeschnitten. Der tägliche Fortschritt der Handbohrung betrug 1,68 m.

Der VIII. internationale Architekten-Kongress wird vom 18. bis 24. Mai 1908 in Wien abgehalten werden. Die Einladung erfolgt durch die drei grössten Wiener Architekten-Körperschaften, den Architektenklub der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens, die Gesellschaft österreichischer Architekten und den Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Die Kongresseröffnung soll in den Zeremonien-Sälen der Hofburg, ein Rout in der Jubiläumsausstellung im Künstlerhause stattfinden; auch wird eine Baukunst-Ausstellung veranstaltet werden. Um Leitsätze von internationaler Gültigkeit schon vor dem Kongress zu gewinnen, ist geplant, einige die bildende Kunst betreffende Fragen an alle künstlerisch veranlagten Architekten der Welt zu richten, und um diesen Leitsätzen auch praktische Gültigkeit zu verschaffen, wird beabsichtigt, durch das Ministerium des Aeussern alle Kulturstaaen zur Entsendung von Regierungs-Vertretern einzuladen. Der Kongress hat eine rein künstlerische Tendenz.

Chaumont-Drahtseilbahn. In Neuenburg wird die Erbauung einer Drahtseilbahn auf den 1100 m hohen Chaumont geplant. Zu diesem Zwecke soll die städtische elektrische Strassenbahn vom Bahnhof der S.B.B. weg in nordöstlicher Richtung um 2,7 km und mit 6% Maximalsteigung bis La Coudre am Fuss des Berges auf 532 m ü. M. verlängert werden. Von hier wird eine Drahtseilbahn mit einer horizontalgemessenen Länge von 1952 m, einer mittlern Steigung von 29% und einer Maximalsteigung von 51,5% zum Gipfel auf 1097 m ü. M. führen. Verfasser des auf insgesamt 800 000 Franken veranschlagten Projektes ist Herr Ingenieur Ph. Tripet in Neuenburg. Die Konzession für eine Drahtseilbahn auf den Chaumont war bekanntlich schon im Januar 1905 einem besondern Komitee erteilt worden.

Der Neubau des Postsparkassenamtes in Wien, der innerhalb zwei Jahren mit einem Kostenaufwand von rund 3 Mill. Fr. nach den Entwürfen des Oberbaurats Otto Wagner an der Biberstrasse errichtet wurde, ist vor kurzem dem Betrieb übergeben worden. Die Grundrissform der Bauanlage ist die eines gleichschenkeligen Dreiecks, in dessen Hauptachse senkrecht zur Grundlinie der grosse Kassensaal liegt; um die zu beiden Seiten desselben entstehenden geräumigen Höfe gruppieren sich die Einzelbureaux.

Zum Stadtbaumeister von Zürich wurde an Stelle des zurückgetretenen Stadtbaumeisters A. Geiser vom Stadtrat der bisherige Adjunkt Friedrich Fissler von Wettswil (Zürich) gewählt. Fissler hat von 1895 bis 1899 die Bauschule des eidg. Polytechnikums besucht und an diesem das Diplom als Architekt erworben.

Die Jahresversammlung des Vereins deutscher Ingenieure für 1907 findet in den Tagen vom 17. bis 19. Juni in Koblenz statt.

Konkurrenzen.

Hallerdenkmal in Bern. In dem 1903 unter einer Anzahl schweizerischer Künstler ausgeschriebenen engern Wettbewerb für ein Hallerdenkmal vor dem Mittelbau der neuen Universität in Bern¹⁾ hat die Jury, wie wir vernehmen, allein den Entwurf von Bildhauer Hugo Stegwart aus Luzern mit einem Preise von 1000 Fr. ausgezeichnet, empfiehlt aber auch ihn in der vorliegenden Form nicht zur Ausführung. Vielmehr solle von dem Künstler ein neuer Entwurf verlangt werden, der Haller in vorgerückterem Alter darstelle. Sämtliche Entwürfe zum Hallerdenkmal sind vom 13. bis 27. d. M. im Zimmer 6 der Hochschule in Bern täglich mit (Ausnahme von Sonntag) von 10 bis 12 und 2 bis 5 Uhr öffentlich ausgestellt.

Nekrologie.

† **G. Martinoli.** In Zürich starb am 5. März d. J. im Kantonsspital, wo er sich einer Operation unterziehen musste, Ingenieur Giuseppe Martinoli, Stadingenieur von Locarno, im Alter von 61 Jahren. Martinoli, dessen Familie aus Marolta im Bleniotale stammte, wurde im Jahre 1846 in Mailand geboren, besuchte daselbst die Schulen und erwarb sich, nachdem er auch an der Universität Pavia studiert hatte, im Jahre 1871 am Polytechnikum in Mailand das Diplom als Bauingenieur. Seine erste praktische Schule machte er bei Eisenbahnbauten in Galizien und Oesterreich durch, um nach vier Jahren in die Schweiz zurückzukehren. Als Genieoffizier wurde er hier zur schweizerischen Basismessung beigezogen, siedelte aber bald nach seiner engern Heimat über, wo er zum kantonalen Kreis-ingenieur mit dem Sitz in Locarno ernannt wurde. Von hier aus war er mit der Leitung der Tessinregulierung betraut, zu deren Durchführung er mit grosser Hingebung und unermüdlicher Schaffensfreudigkeit sein Bestes geleistet hat. Auch mit der Drahtseilbahn nach der Madonna del Sasso, deren Direktion er bis zuletzt inne hatte, ist sein Name bleibend verknüpft, wie er allgemein zur Hebung Locarnos, das ihm die Leitung des städtischen Bauwesens anvertraut hatte, in erfolgreichster Weise beigetragen hat. Vorübergehend hatte Martinoli zwischenhinein wieder bei Bahnbauten mitgewirkt; so finden wir ihn beim Bau der Rhätischen Bahn auf der Strecke Reichenau-Ilanz, wo er mit der Unternehmung Galli arbeitete. Als sachkundiger und äusserst arbeitsamer Ingenieur, sowie auch infolge seines leutseligen Wesens genoss er in hohem Maasse das Ansehen und die Sympathie seiner Tessiner Kollegen, die ihn schon 1884 in den Vorstand des kantonalen Ingenieurvereins berufen und ihm von 1896 bis 1901 das Präsidium ihrer Gesellschaft übertragen hatten. In ihren Kreisen, sowie bei allen Fachgenossen, die das Leben mit Martinoli zusammengeführt hat, wird sein Name in bestem Andenken fortleben.

† **Bargetzi-Borer.** Am 28. Februar d. J. ist in Kreuzen bei Solothurn der in schweizerischen technischen Kreisen rühmlichst bekannte Steinhauermeister Joh. Bargetzi-Borer im Alter von 71 Jahren plötzlich gestorben. Der Tradition seiner schon Mitte des XVIII. Jahrhunderts aus dem Voralberg nach Solothurn eingewanderten Familie getreu hatte auch der im November 1836 in der Steingrube bei Solothurn geborene Johann Bargetzi sich dem Steinhauergewerbe zugewendet. Nach Besuch der Volksschule in Rüttenen und der Stadtschulen in Solothurn musste der Knabe, der in jungen Jahren seine Eltern verloren hatte, schon im 14. Jahre sich der Ausübung seines Berufes widmen, zunächst unter Leitung seines Grossonkels und vom 18. Lebensjahre an im Verein mit einem Vetter und mit Bauherr Tugginer. Beratend und stützend stand ihm auch zur Seite der spätere Erbauer der Rigibahn, Nikolaus Riggensbach. Unter seiner kundigen Leitung hat das bereits weitbekannte Geschäft seinen Wirkungskreis sowohl in der Schweiz als auch weit über deren Grenzen hinaus nach Elsass und Baden ausgedehnt; manchen hervorragenden Bau aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zierte seine fleissige und oft künstlerische Steinhauerarbeit, mancher schöne Brunnen gibt Zeugnis von der Meisterschaft, mit der er sein Gewerbe ausgeübt hat. Seine Arbeiter betrauern in ihm einen fürsorglichen Vater, seine Mitbürger einen Ehrenmann von leutseligem, freundlichem Wesen, der bei seinen Freunden und nicht minder bei politischen Gegnern in hohem Ansehen stand.

† **J. Rebstein.** Wie uns bei Schluss der Zeitung gemeldet wird, ist Professor Dr. J. Rebstein in der Nacht vom 14. auf den 15. März 67 Jahre alt gestorben. Er musste sich vor 14 Tagen im Krankenasyl Neumünster einer Halsoperation unterziehen, die unerwartet zu seinem Tode geführt hat. Wir werden dem treuen alten Freund und Kollegen, den mit uns so viele schmerzlich vermissen werden, in nächster Nummer einen Nachruf widmen.

¹⁾ Band XLII, S. 296.