

Hodler, Alfred

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 21

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

Prozentsatz wie im Vorjahre) und mit *Dampfüberhitzung* 373 oder 26,0% gegenüber 369 oder 25,7% im Vorjahre.

Ueber den Stand der *elektrischen Personenwagen-Beleuchtung* bei den normalspurigen Bahnen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Petrolbeleuchtung	147 Wagen	oder 3,82%	gegen 5,5%	im Vorjahr.
Gasbeleuchtung	108 „	„	2,78% „	5,7% „
Elektr. Beleuchtung	3600 „	„	93,5% „	88,8% „

Es wurde auch im Berichtjahre weiter dahin gewirkt, dass zum *Ersatz der Lokomotiv-Petrollaternen* oder doch zu gründlichen Versuchen in dieser Richtung geschritten wurde. Die Einführung der elektrischen Beleuchtung der Lokomotiven lässt sich heute aber der hohen Kosten wegen nicht in nennenswertem Masse durchführen. Die meisten Versuche beschäftigten sich infolgedessen nur mit dem Ausprobieren von *Azetylen-Ersatzbeleuchtungen*.

Mit *selbsttätigen Schutzvorrichtungen* neuer Bauart (mit Taster und Fanggitter) gegen das Ueberfahren von Personen waren auf Ende des Berichtjahres 227 oder 23,5% aller Trambahnmotowagen ausgerüstet (19,8% im Vorjahr). Wenn auch noch nicht aller Widerstand gegen die Einführung dieser Einrichtungen überwunden ist, so kann doch eine Besserung festgestellt werden.

Bei elektrischen Schmalspurbahnen mit Adhäsionsbetrieb waren auf Ende 1918 mit *elektromagnetischen Schienenbremsen* ausgerüstet: 7 oder 10,1% aller Lokomotiven, 497 oder 39,7% aller Motorwagen, 9 oder 1,19% aller Anhängewagen. Dazu ist zu bemerken, dass diese von der Adhäsion zwischen Rad und Schiene unabhängige Bremse für Strassenbahnen nur dann unbedingt verlangt wird, wenn längere Gefälle von mehr als 60‰ auf Ueberlandstrecken und von mehr als 50‰ auf städtischen Strecken befahren werden müssen, dass sie aber auch in anderen Fällen zur Vermehrung der Sicherheit eingeführt wird.

Die *selbsttätig wirkende Wagenkupplung* ist im Berichtjahre von zwei weiteren Schmalspurbahnen eingeführt worden und findet sich nun bei neun Bahnen vor. Die Schaffhauser Strassenbahn und die Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach beabsichtigen ebenfalls deren Einführung.¹⁾ Auch bei einer normalspurigen Bahn fanden Versuche mit einer derartigen Kupplung schweizerischen Ursprungs statt.

An *Unfällen* sind dem Departement zur Kenntnis gebracht worden: 386 Lokomotivschäden, 2093 Kupplungsbrüche (gegen 744 im Vorjahre), 27 Radreifenbrüche und 35 Achsenbrüche. Auffallend ist die Zunahme der Meldungen über Kupplungsbrüche. Sie ist aber grösstenteils auf bessere Berichterstattung zurückzuführen, zum Teil wohl auch auf die durch die Verminderung der Zugzahl bedingte Vergrösserung der Zugsgewichte.

Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das Vorjahr 1917 ergab eine gesamte Bausumme von 23,5 Mill. Fr. gegenüber 34,5 Mill. Fr. im Jahr 1916 und 78,0 Mill. Fr. im Jahre 1915. Dabei entfallen 15,9 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen, 0,6 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 6,7 Mill. Fr. auf Schmalspurbahnen, 0,3 Mill. Fr. auf Trambahnen, während Zahnrad- und Drahtseilbahnen mit einer Abnahme des Baukontos von zusammen 104 000 Fr. in der Aufzählung figurieren. Die Abnahme der Bauverwendungen ist auf die sich stets vergrössernden Schwierigkeiten in der Beschaffung der übrigen Materialien und bei vielen Unternehmungen auf finanzielle Rücksichten zurückzuführen. Der Anteil der Kosten für die Elektrifizierung der S.B.B. beläuft sich auf 5,0 Mill. Fr., jener für die Schöllenenbahn auf 2,7 Mill. Fr., für den Ausbau des Simplontunnels II auf 2,3 Mill. Fr. und für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn auf 2,1 Mill. Fr., während als grössere Posten noch je rund 1,2 Mill. Fr. auf den Bahnhofumbau Biel, die Langenthal-Melchnau-Bahn und die Furkabahn entfallen.

Als gesamte bis Ende 1917 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 1525 Mill. Fr., für andere Normalspurbahnen 334 Mill. Fr., für Schmalspurbahnen 319 Mill. Fr., für Zahnradbahnen 52 Mill. Fr., für Trambahnen 89 Mill. Fr. und für Drahtseilbahnen 29 Mill. Fr., zusammen 2348 Mill. Franken.

¹⁾ Vergl. die Beschreibung der neuen automatischen Kupplung für Trambahnen auf Seite 195 dieses Bandes (26. April 1919).

† Alfred Hodler.

(Mit Tafel 22.)

Der nach kurzer Krankheit in seinem 68. Lebensjahr am 4. Mai zu Bern verstorbene Architekt Alfred Hodler hat sowohl in seiner Privattätigkeit wie auch während sechs Jahren als Baudirektor von Bern auf das Bauwesen der Stadt mächtig fördernd eingewirkt. Er stammte aus Gurzelen im Seftigenamt des Kantons Bern, wo er am 2. Februar 1851 geboren wurde, und verlebte seine Jugend hier und im grossväterlichen Hause zu Meiringen, in dessen herrlicher Umgebung die innige Freude an der Natur, die ihn zeitlebens besetzt und beglückt hat, in dem Knaben geweckt wurde.

Seine fachliche Ausbildung hat Hodler in München und hierauf in Paris genossen, was für sein berufliches Wirken bestimmend wurde. Die praktische Laufbahn trat er im Architekturbureau von A. Tièche in Bern an, für das er nacheinander am Bau der Kaserne in Bern, des Thunerhofes in Thun und des Grand Hotel in Baden mitgearbeitet hat. Ende der 70er Jahre errichtete Hodler in Bern ein eigenes Bureau und baute von 1879 bis 1881 sechs Einfamilienhäuser an der Gesellschaftstrasse. Gemeinsam mit Architekt Friedrich Schneider unternahm er hierauf als grösseren Bau die Ausführung der zwölf ersten Gebäude des Inseispitals in Bern nach dem Pavillon-System, eine Arbeit, die ihn von 1881 bis 1886 beschäftigte. Hieran schlossen sich Arbeiten in Biel und Mäglingen, sowie eine vorübergehende Tätigkeit als Bauinspektor von Biel, aus welcher Stellung ihn am 1. März 1888 das Vertrauen der Bürgerschaft Berns in das Amt des städtischen Baudirektors berief.

Mit ungewöhnlicher Schaffenskraft trat er an die dem Amte sich bietenden Aufgaben heran. Unter seiner Direktion entstanden die Primarschulhäuser an der Länggasse und auf dem Kirchenfeld. Hier wie bei den Bauten zum Inseispital und ebenso bei den Arbeiterwohnungen auf dem Wylerfeld, zu denen Hodler den Grund gelegt hat, verhalf er den Anforderungen der Hygiene, dem Bedürfnis nach Licht und Luft zu ihrem Recht, für das er immer mit Nachdruck eingetreten ist. Die von ihm geplante Errichtung eines Volksbades und einer bürgerlichen Erholungstätte in Weyermannshaus für alle Schichten der Bevölkerung, kam zu seinem Leidwesen nicht zur Ausführung. Auch seine Ideen für die Erweiterung der Bundesstadt fanden bei der Bevölkerung damals nicht das gewünschte Verständnis, und als der von Hodler vorgeschlagene Ankauf der Monbijou-Besitzung Schmidt-Flohr mit knappem Mehr von der Gemeinde verworfen wurde, legte er 1894 sein Amt nieder. Es mag Hodler grosse Genugtuung gewährt haben, dass diese Erwerbung nachträglich nun doch erfolgt ist, und besonders, dass er es erleben durfte, wie die Ideen für Schaffung von Eigenheimen mit sonnigen Gartenplätzchen und ähnliche Bestrebungen, mit denen er damals seiner Zeit vorausgeeilt war, nachträglich zum Durchbruch gekommen sind.

Nach seinem Rücktritt als Baudirektor hat Hodler noch manchen öffentlichen Bau errichtet. So von 1898 bis 1913 eine Reihe von Erweiterungsbauten der Insel, in den Jahren 1899 bis 1901 Schulhaus- und Wohngebäude der L. von Rollschen Werke in Courrendlin und Choindez und 1901 bis 1903, gemeinsam mit Architekt Eduard Joos, den Neubau der Universität auf der grossen Schanze²⁾. Die verständnisvolle Instandstellung der berühmten Berner Brunnen ist Hodlers Mitwirkung zu verdanken; bei dem Kampfe um die Erhaltung der Fassade des alten historischen Museums³⁾, der unsern Lesern noch gegenwärtig sein dürfte, trat er lebhaft für dieses charakteristische Bauwerk ein.

Sehr gross ist die Zahl der aus seinem Architekturbureau, in das seit 1912 sein Sohn als Mitarbeiter eingetreten war, von 1894 bis 1916 hervorgegangenen privaten Wohnhäuser-, Geschäftshäuser- und Villenbauten in und bei Bern. Es würde zu weit führen, deren über 40 Nummern umfassende Liste hier einzeln aufzuführen. An der Schweizerischen Landesausstellung 1914 war das Brauerei-Restaurant „Cerevisia“ sein Werk. Bei dieser vaterländischen Veranstaltung hat er sich als Präsident der Gruppe „Hochbau“ um die zahlreichen Aussteller dieser Gruppe besondere Verdienste erworben.

Nicht unerwähnt darf die grosse Arbeit bleiben, die Hodler als langjähriger Fachexperte bei bundesgerichtlichen Expertisen geleistet hat, eine Tätigkeit, die ihm besondere Befriedigung gewährte und viel Anerkennung brachte.

¹⁾ Dargestellt in Band XLV, Seite 269 und 281 (im Juni 1905).

²⁾ Siehe in Band XLIII, Seite 296 (vom 18. Juni 1904) u. a.



ALFRED HODLER

ARCHITEKT

ALT BAUDIREKTOR DER STADT BERN

GEB. 2. FEBR. 1851

GEST. 4. MAI 1919

Seite / page

248 (3)

leer / vide /
blank

Alfred Hodler war — wie ein Freund den Nachruf an ihn im „Berner Tagblatt“ schliesst — ein ganzer Mann, eine markante Erscheinung, ein gerader und offener Charakter. Seinen Freunden, von denen er nie anders als mit dem Studiennamen „Tell“ genannt wurde, war er ein treuer, nie versagender Freund. Ein prächtiger Mensch ist mit ihm dahingegangen.

Miscellanea.

Hängebrücke über den La Grasse-River in Massena Center. Ueber diese im Jahre 1911 erstellte Brücke, die sowohl wegen der ausserordentlich kurzen Zeit von $5\frac{1}{2}$ Monaten, in der sie erstellt wurde, als auch wegen verschiedener Einzelheiten Beachtung verdient, berichtet *Müllenhoff* in der „Z. d. V. D. I.“ vom 1. März 1919. Die Brücke hat insgesamt 207 m Länge, wovon 122 m auf die Mittelöffnung, je 30,5 m auf die Seitenöffnungen und je 12 m auf die Widerlager entfallen. Sie überspannt den La Grasse-River, einen schiffbaren Nebenfluss des Lawrence River, auf 76 m Breite in einer Höhe von 13,7 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand. Ihr System ist einfach statisch unbestimmt, da die Versteifungsträger drei einfache, nicht kontinuierliche Balkenträger bilden. Die nutzbare Breite der Brücke beträgt bei 4,88 m Hauptträgerabstand 4,27 m; der Berechnung der Fahrbahn ist eine Nutzlast von 250 kg/m² zugrunde gelegt. Die Versteifungsträger sind 2,52 m hohe Parallelträger, die gleichzeitig als Geländer dienen. Zwei 20 m hohe Portale tragen die aus je sieben parallel verlegten Runddrahtseilen von 38 mm Durchmesser bestehenden Kabel, an die die Fahrbahn mittels 16 mm starken Drahtseilen angehängt ist. Der Bericht enthält kurze Angaben über die Berechnungsweise und die Durchbiegungen, Mitteilungen über Versuche zur Ermittlung des Reibungswiderstandes der lehmigen Fundamentsohle unter den Widerlagern sowie allgemeine Angaben über die Kosten und Gewichte. Er schliesst mit allgemeinen Ausführungen über die Unschädlichkeit der grösseren Durchbiegungen und die Lebensdauer von Hängebrücken, worauf wir noch zurückkommen werden.

Starkstromunfälle in der Schweiz. Nach dem Bericht des schweizerischen Eisenbahndepartements für das Jahr 1918 sind dem Starkstrom-Inspektorat während des Berichtjahres 54 (49) Unfälle an Starkstromanlagen ausserhalb von Bahnanlagen zur Kenntnis gelangt, von denen insgesamt 55 (55) Personen betroffen worden sind. 19 (13) Personen gehörten dem eigentlichen Betriebspersonal und 27 (16) dem Monteurpersonal an; 9 (26) waren Drittpersonen. Der Unfall entstand bei 37 Personen durch Berührung mit Hochspannungsanlagenteilen. Hierbei ist ein Unfall mitgezählt worden, bei dem zwei Monteure durch Bespritzen mit brennendem Oel infolge Explosion eines Hochspannungsschalters vorübergehend arbeitsunfähig wurden. Bei 38 (25) Personen verlief der Unfall tödlich. Von den tödlich verunfallten Personen entfallen auf Hochspannungsanlagen 23 (14) und auf Niederspannungsanlagen 15 (11). Bei 24 Personen wurden Wiederbelebungsversuche angestellt; sie hatten bei zwei Personen Erfolg.

Ein tödlicher Unfall, der sich mit einer Spannung von weniger als 100 Volt Wechselstrom in einem elektro-chemischen Betriebe ereignete, verdient Erwähnung, da er neuerdings beweist, dass bei sehr ungünstigen Nebenumständen auch Spannungen, die häufig als ungefährlich betrachtet werden, je nach den Verhältnissen tödliche Wirkung haben können.

Gegossene schwere Schiffsketten. Zu der bezüglichen Mitteilung, die wir nach der „Z. d. V. D. I.“ auf Seite 199 dieses Bandes gebracht haben, schreibt *L. Treuheit* in Elberfeld der genannten Zeitschrift was folgt: „Es dürfte in Ingenieurkreisen wenig bekannt sein, dass das Eisen- und Stahlwerk G. & J. Jäger in Elberfeld, nach einem besonderen, unter Patentschutz stehenden Verfahren schon im Jahre 1914 Ankerstegketten gegossen und in den Handel gebracht hat. Die Anfang 1914 gelieferten Stahlgussketten haben sich so bewährt, dass die Besteller nach vierjähriger Erprobung Nachbestellungen auf weitere Stahlguss-Ankerstegketten gemacht haben. Die Abnutzung waren geringer als bei geschweissten Ketten, und Kettenbrüche sind bisher nicht vorgekommen. Die Stahlgussketten werden nach den Bedingungen aller Klassifikations-Gesellschaften geprüft. Ueber das Glessen von Ketten wurden seinerzeit eine Reihe von Patenten genommen, doch scheiterte die Einführung solcher Ketten damals an der schlechten Ausbildung

der Giesstechnik, sowie an der Unwirtschaftlichkeit der einzelnen Verfahren. Ferner kommt hinzu, dass die Kettenherstellung Vertrauenssache ist, und die deutschen Schiffsreeder im eigenen und allgemeinen Interesse mit Recht sehr konservativ sind.“

Bund schweizerischer Architekten. Eine jüngst abgehaltene Versammlung des Bundes schweizerischer Architekten hat zuhänden des Bundesrates folgende Resolution beschlossen: „Die Generalversammlung des Bundes schweizerischer Architekten erblickt in der Vorlage des eidgenössischen Amtes für Arbeitslosen-Fürsorge ein wirksames Mittel, die stillgelegte *Bautätigkeit* wieder zu *beleben*. Sie ist überzeugt, dass damit die für die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit nötigen Mittel in zweckmässigster Weise verwendet werden und dass gleichzeitig der Wohnungsnot begegnet wird. Durch schnelles Eingreifen können die so bedrohlichen materiellen und moralischen Folgen von Wohnungsnot und Arbeitslosigkeit gemildert werden. Wir empfehlen daher dem Bundesrat, die Vorlage so rasch als möglich zur Durchführung zu bringen.“¹⁾

Konkurrenzen.

Bebauungsplan Kriens. Der Gemeinderat von Kriens eröffnet unter den Ingenieuren und Architekten schweizerischer Nationalität nach den Normen des S. I. A. einen Wettbewerb zur Erlangung von generellen Entwürfen für einen Bebauungsplan der Gemeinde Kriens. Das in Betracht kommende Gebiet umfasst eine Fläche von rund 750 ha. Als Einlieferungstermin gilt der 31. August 1919. Das Preisgericht besteht aus den Herren Architekt *E. Vogt* in Luzern als Präsident, Grundbuchgeometer *A. Farner* in Luzern als Aktuar, Obergeringieur *F. Ackermann* in Luzern, Kantonsbaumeister *O. Balthasar* in Luzern, Stadttingenieur *W. Dick* in St. Gallen, Gemeindepräsident *J. Gilli* in Kriens und Architekt *H. Klausner* in Bern. Für die Prämierung von vier Projekten steht dem Preisgericht die Summe von 12000 Fr. zur Verfügung, von der event. 1500 Fr. zum Ankauf von Entwürfen mit besonders gut bearbeiteten Spezial-Aufgaben verwendet werden können. Sämtliche mit einem Preis bedachten Entwürfe gehen in das Eigentum der Gemeinde über, die sie nach freiem Ermessen für die weitere Bearbeitung des Ueberbauungsplanes benützen kann.

Verlangt werden: Ein allgemeiner Uebersichtsplan in zwei Blättern im Masstab 1:2000, ein Plan 1:1000 mit schematischer Darstellung der Ueberbauung des Dorffinnern, zwei Detailpläne 1:500 für die Liegenschaft „Anderallmend“ und eine Friedhofanlage, Längenprofile 1:2000/200 und Querprofile 1:100 der wichtigsten Strassen, Vorschläge zu einer Bauordnung, ein Erläuterungsbericht. Perspektivische Skizzen werden nicht beurteilt.

Das Programm nebst den erforderlichen Unterlagen kann gegen Erlag von 50 Fr., die bei Einreichung eines Projektes zurückerstattet werden, bei Herrn *Siegfried Studhalter*, Aktuar der Baukommission in Kriens, bezogen werden.

Erweiterung der Kantonalen Krankenanstalt in Aarau (Band LXXII, Seite 237; Band LXXIII, Seite 188, 224 und 235). Das Preisgericht hat bei 51 eingereichten Entwürfen folgende Preise erteilt:

A. Medizin-Pavillon.

- II. Preis [1. Rang] (2500 Fr.) den Arch. *F. und R. Saager* in Biel.
- III. Preis ex aequo (2000 Fr.) den Arch. *Schneider & Sidler*, Baden.
- III. Preis ex aequo (2000 Fr.) dem Arch. *B. Haller* in Solothurn.
- IV. Preis (1500 Fr.) dem Arch. *Max Gysi* (von Buchs) in Bern.

B. Augen-Pavillon.

- II. Preis [1. Rang] (2000 Fr.) den Arch. *F. und R. Saager* in Biel.
- III. Preis (1500 Fr.) dem Arch. *Max Gysi* (von Buchs) in Bern.
- IV. Preis (1200 Fr.) an *W. Winkler* im Baugeschäft Hauser & Winkler in Zürich.
- V. Preis (1000 Fr.) den Arch. *Schneider & Sidler* in Baden.

Zum Ankauf (700 Fr.) wird empfohlen der Entwurf „Licht“.

C. Operationshaus.

- II. Preis [1. Rang] (1800 Fr.) den Arch. *Schäfer & Risch* in Chur.
- III. Preis (1500 Fr.) dem Arch. *K. Schneider* in Aarau.
- IV. Preis (1200 Fr.) dem Arch. *v. Senger-Zuberbühler* in Zurzach.
- V. Preis (1000 Fr.) dem Arch. *Rud. Steiner* in Zürich.

¹⁾ Wir verweisen auf die in gleichem Sinne lautenden Beschlüsse des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins (vergl. Seite 250 dieser Nummer) und der G. e. P. (Seite 235 letzter Nummer).