

Bonzanigo, Giuseppe

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 9

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.

Ausbildung in *Elektrochemie*: Ivar Berle Bull von Bergen (Norwegen), Maurice Evéquoz von Conthey (Wallis).

Als Forstwirt: Paul Perret von La Sagne (Neuenburg).

Als Landwirt: Fritz Buchser von Lorstorf (Solothurn), Charles Ducret von Essertines (Waadt), Jean Glasson von Bulle (Freiburg), Fritz Glättli von Zürich, Jakob Heusser von Uster (Zürich), Peter Kagan von Mohileff (Russland), Edouard Lorétan von Sitten (Wallis), Albert Luisier von St. Maurice (Wallis), Ernest Pochon von Cor-tailod (Neuenburg), Jakob Reiff von Zürich, Ad. Erich Rieser von King-Williams-Town (Südafrika), Fabian Ernst Staël von Holstein von Reval (Russland), Paul Trüb von Zürich, Ami Vivien von Genf, Erich Wiedeneller von Arbon (Thurgau). — *Diplom in molkereitechnischer Richtung*: Friedrich Schlaeppi von Lenk (Bern).

Als Fachlehrer in mathematisch-physikalischer Richtung: Erich Kocher von Thun (Bern), Paul Louis Rossier von Genf, Hans Ruch von Mitlödi (Glarus).

Als Fachlehrer in naturwissenschaftlicher Richtung: Werner Enz von Bürglen (Thurgau), Ulrich Simeon von Lenz (Graubünden).

Flugzeugschuppen aus Eisenbeton in Algier. Ueber drei im Laufe des letzten Jahres in Algier fertiggestellte Lagerschuppen für Wasserflugzeuge berichtet Ing. E. Carret unter Beigabe zahlreicher Abbildungen in „Génie Civil“ vom 24. Mai 1919. Die aneinander gebauten Schuppen haben je 32,75 m Breite und 40 m Länge. Die Dachkonstruktion wird durch Binder aus Eisenbeton, von 32,75 m Spannweite, 6,00 m Pfeilhöhe und 25×70 cm Querschnitt getragen. Ihre aus gleichem Material erstellten Zugbänder haben 16×40 cm Querschnitt und sind, zur Vermeidung einer Durchbiegung infolge ihres Eigengewichts, an zwei Punkten an die Binder aufgehängt. Die in Abständen von je 5 m auf 7 m hohen Pfeilern gestützten Binder sind an den Endpunkten und im Scheitel durch drei kräftige Längsträger sowie durch 15 in Abständen von 2,25 m von einander angeordnete Pfetten von 10×40 cm mit einander verbunden; zum Befestigen der Sparren für die Ziegel-Bedachung sind in den Pfetten entsprechende Dübel eingebettet. Der Längenveränderung der Binder unter dem Einfluss der Temperatur ist dadurch Rechnung getragen worden, dass die Pfeiler an den beiden Aussenseiten als freie Auflager mit zylindrischer Auflagerfläche ausgebildet wurden. Die Rückwand der Schuppen ist aus Mauerwerk, während deren vordere Abschluss durch je sechs eiserne Schiebetüren von je 5,5 m Breite und 7 m Höhe gebildet wird. Der Bau der drei Schuppen, der nach den Plänen des Ingenieurbureau Pelnard-Considère, Caquot & Cie. in Paris erfolgte, erforderte 900 m³ Beton und 166 t Eisen.

Der Verband für Arbeitslosenfürsorge der Zürcherischen Ingenieure und Architekten (V. A. Z. I. A.) ist gemäss den Anträgen der in der letzten Sitzung des Zürcher Ing.-u. Arch.-Vereins beschlossenen Kommission (Arch. Pflegehard und Herter, Ing. Trautweiler und Moor) am 19. August gegründet worden; der Verband hat sich konstituiert und die Statuten festgesetzt. Da der ihm zu Grunde liegende Bundesratsbeschluss vom 14. März d. J. für alle selbständig praktizierenden Architekten und Ingenieure, die Angestellte beschäftigen, *bindend* ist, werden alle bezügl. Kollegen, vorab die Mitglieder des Z. I. A. und der Ortsgruppe Zürich des B. S. A., eingeladen, *sich unverzüglich* auf dem Sekretariat des S. I. A. (Tiefenhöfe 11), wo alles Nähere zu erfahren ist, *zum Beitritt anzumelden*, andernfalls sie für die gesetzliche Arbeitslosenfürsorge von Amtswegen dem Lebensmittelamt der Stadt Zürich unterstellt werden.

Ein Stadtbauplan für Malmö, der zurzeit 112 000 Einwohner zählenden Hauptstadt der schwedischen Provinz Schonen, ist von Stadttingenieur Major A. Nilsson entworfen worden, der sich schon seit Jahren in eingehender Weise mit der Neuplanierung beschäftigt. Der Entwurf, der im Ganzen und im Einzelnen von den zuständigen Behörden genehmigt worden ist, wird in der „Deutschen Bauzeitung“ vom 26. Juli durch Prof. J. Stübgen näher besprochen.

Nekrologie.

† **Giuseppe Bonzanigo.** In den Morgenstunden vom 25. Juli ist in Bellinzona, im hohen Alter von über 81 Jahren, Ingenieur Giuseppe Bonzanigo nach kurzer Krankheit verschieden.

Am 31. März 1838 in Bellinzona geboren, durchlief er die Primar- und Sekundarschule in Bellinzona, erlangte die Maturität in Lautrach (Bayern) und trat hierauf in die eben gegründete Eidgenössische Technische Hochschule ein, deren Bauingenieurabteilung er in den Jahren 1855 bis 1858 mit Eifer und Erfolg absolvierte. Zur weiteren Ausbildung besuchte er hierauf noch die „Accademia Albertina“ in Turin. Nach mehrfacher Tätigkeit in seinem Heimatkanton beteiligte sich Bonzanigo am Bau der Eisenbahnlinie Genua-Ventimiglia, auf der Strecke Porto Maurizio-Ventimiglia. Im Jahre 1865 nach Bellinzona zurückgekehrt, befasste er sich als Ingenieur der Gotthardbahngesellschaft mit dem Studium der Tessinerlinien und war dann beim Bau der Strecke Bellinzona-Locarno tätig. Nach Fertigstellung derselben amtierte er in Mendrisio als Betriebsingenieur der Linie Lugano-Chiasso.

Als dann die Ausführung der Bergstrecken der Gotthardlinie beschlossen wurde, trat er in die Unternehmungsfirma Marsaglia ein, die den Bau der Strecke Biasca-Airolo übernommen hatte. Nach Vollendung der Bauten und Durchführung der Liquidation blieb er einige Jahre in Bellinzona und nahm in dieser Zeit auch am öffentlichen Leben seiner Heimat lebhaften Anteil.

Im Jahre 1885 übersiedelte er, wieder im Dienste der Firma Marsaglia, nach Palermo, um an den Studien der Eisenbahn Messina-Patti-

Palermo, sowie der damals projektierten Circumetnea mitzuwirken. Seine Fachkenntnisse, seine hervorragende Charaktereigenschaften und seine unermüdliche Tätigkeit hatten inzwischen ihm das volle Zutrauen des Chefs der Unternehmung gewonnen, der den Verstorbenen im Jahre 1886 nach Cagliari als Direktor der Bauarbeiten der „Ferrovie Secondarie Sarde“ (ein Netz von rund 600 km Schmalspurbahn) sandte. Die Schwierigkeiten, die bei diesen Bauten zu überwinden waren, boten Bonzanigo Gelegenheit, seine hervorragenden technischen Kenntnisse und Erfahrungen voll zur Geltung zu bringen. Als im Jahre 1889 die gleiche Firma die Ausführung der Eisenbahnlinie Siracusa-Noto-Licata und Valsavioia-Caltagirone (ein Netz von 250 km Normalspurbahn) übernahm, wurde die generelle Leitung dieser Arbeiten wieder dem Ingenieur Bonzanigo übertragen, sodass er von Cagliari nach Siracusa übersiedeln musste. Die Ausführung dieser Bahn mit ihren zahlreichen Kunstbauten war ein weiterer glänzender Beweis für die technische Leistungsfähigkeit im Eisenbahnbau unseres verstorbenen Kollegen. Während dieser Bauperiode hatte er die Befriedigung, seine zwei älteren Söhne, die im Jahre 1891 die Eidgen. Technische Hochschule absolviert hatten, unter seiner Leitung in das praktische Leben einzuführen. Mehr noch als die vielen offiziellen Anerkennungen seiner Verdienste hat ihn in seiner Bescheidenheit bei dieser Betätigung die innere Befriedigung an der geleisteten Arbeit beglückt.

Im Jahre 1898 kehrte Bonzanigo endgültig nach Bellinzona zurück, um nach erfolgreicher Tätigkeit im fremden Lande einen ruhigen Lebensabend im Schosse seiner Familie zu geniessen. Aber auch hier befasste er sich stetsfort mit technischen Studien und Expertisen und interessierte sich für alle die grossen schwebenden technischen Fragen seiner Heimat.

Mit Ing. Giuseppe Bonzanigo ist ein hochbegabter Techniker, ein edler Mann und ein offener treuer Freund dahingegangen.

Konkurrenzen.

Röti-Brücke in Solothurn. In einem auf eingeladene Bewerber beschränkten Wettbewerb für eine Strassenbrücke über die Aare in Solothurn (zwischen Bahnhof Neu-Solothurn und östlicher Vorstadt) hat das Preisgericht, dem als Fachleute Ing. O. Bolliger in Luzern, Prof. A. Rohn, Ingenieur in Zürich, und Kantons-Ober-



Giuseppe Bonzanigo

Ingenieur

31. März 1838

25. Juli 1919