

Simonett, Simon

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **115/116 (1940)**

Heft 10

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.

Beispiel: Splitt 23% von $8 \div 5$ mm, 19% von $5 \div 3$ mm, 36% von $3 \div 1$ mm; Sand 22% 1 mm und darunter. Dieser Sand wiederum wies folgende Zusammensetzung auf: 49,5% $1 \div 0,5$ mm, 27,5% $0,5 \div 0,223$ mm, 13,75% $0,223 \div 0,147$ mm, 9,25% $0,147 \div 0$ mm¹⁾. Etwa 20% des gesamten Mineralgerüsts bestehen aus Filler. Als solcher wurde Gesteinsmehl von Kieselkalk, Kalksandstein, Jurakalk, Quarz oder Schiefer verwendet. Dieses Gesteinsmehl durfte nicht mehr als 20% Anteile von $0,09 \div 0,2$ mm (4900, bzw. 900 Maschensieb) enthalten und musste rd. 15% Anteile kleiner als 0,005 mm führen. Der Bindemittelgehalt beträgt $6 \div 7$ %. Auf diese Weise wurde der geforderte Hohlraumgehalt von weniger als 10% auf normalerweise $5 \div 6$ % herabgemindert. — Der Einbau des Belages ist insofern einfach, als der Teer in flüssiger Form der Mischung beigelegt wird, während das Bitumen als bituminöser Filler, d. h. in pulverförmigem Zustand Verwendung fand. Dadurch kann der Einbau auf der ganzen Strassenbreite und auch bei Temperaturen bis 0° erfolgen. Da der Belag sehr hohlraumarm ist, oder nur ganz geringe Wassermengen enthält, wird er durch Frost, sofern auch der Untergrund in dieser Beziehung einwandfrei ist, nicht zerstört. (A. Sutter im «Monatsbulletin des S.V.G.W.» Nr. 5 und 6, 1940.)

Arbeitsbeschaffung durch Strassenbau. Der Schweizerische Autostrassenverein hat in einer Eingabe an den Bundesrat das vor drei Jahren vom Ständerat aus finanziellen Gründen abgelehnte *Postulat Wenk* für den Ausbau einer *Fernverkehrsstrasse* Basel-Luzern-Chiasso und einer weiteren Verbindung Bodensee-Zürich-Genfersee mit Bundesbeiträgen im Umfang der Subventionen an den Alpenstrassenausbau erneuert. Das genannte «Strassenkreuz», an das die Strecke Zürich-Schaffhausen angeschlossen werden sollte, wäre nicht als reine Autobahn, sondern so auszuführen, dass die Strecken auf etwa 9 m Breite modern ausgebaut und ihnen Geh- und Radfahrwege angegliedert würden. Der Verein schreibt dazu: «Die Erfahrung bestätigt, dass der zweckmässige Ausbau des schweizerischen Strassennetzes auf kantonalem Boden allein nicht möglich ist. Das Interesse an einzelnen wichtigen Strassenstücken eines Kantons liegt oft ausserhalb seines Gebietes, und ein Ausgleich dieser Interessen ist nur mit Bundeshilfe möglich. Nach den bedeutenden Aufwendungen für den Ausbau der Alpenstrassen ist für die Einleitung des inländischen wie des fremden Automobilverkehrs nach dem Alpengebiet der moderne Ausbau der Zubringerstrassen erste Voraussetzung. Die Fernverkehrsstrassen mit der grössten Verkehrsdichte liegen aber auch in jenen Gebieten, die die grösste Arbeitslosigkeit aufweisen, und überdies bieten im Flachlande die Strassenarbeiten die Möglichkeit sozusagen ganzjähriger Arbeitsbeschaffung.»

Komprimierte Holzkohle. In Ergänzung unserer Ausführungen über den Generatorgasbetrieb von Fahrzeugen in Nr. 8 lfd. Bds. (S. 90) möchten wir hier noch auf eine Veröffentlichung in der Automobil-Revue vom 13. Aug. 1940 betr. komprimierte Holzkohle hinweisen. Dieser vom Franzosen Henri Hennebutte erfundene Brennstoff basiert auf Holzabfällen aller Art als Ausgangsprodukt, die zunächst in einer Retorte verkohlt werden, wobei Säure, Holzteer u. a. gewonnen werden. Bei einer bestimmten Temperatur bricht man den Verkohlungsprozess ab und entleert die Retorte. Hernach vermischt man die Holzkohle mit dem anfallenden Teer und presst sie unter hohem Druck zu nussgrossen Briketts, die dann nachträglich nochmals erhitzt werden und dabei zusammenbacken. Der so gewonnene Brennstoff, genannt Carbusol, besitzt bemerkenswerte Eigenschaften. Sein Heizwert erreicht Werte von über 7000 kcal/kg, sodass 1 kg davon ungefähr einen Liter Benzin zu ersetzen vermag. Dank seiner kompakten Form beansprucht er nur ungefähr $1\frac{1}{2}$ mal soviel Raum wie die kalorisch gleichwertige Menge Benzin, also nur einen Bruchteil dessen, was die äquivalente Holzmenge einnimmt und auch wesentlich weniger als nicht komprimierte Holzkohle. Dies wirkt sich nicht nur in einer Erleichterung des Transportes dieses neuen Brennstoffes aus, sondern auch in einer namhaften Verminderung der Abmessungen der Gasgeneratoren und zugehörigen Apparate, sowie in einer Vergrösserung des Aktionsradius bei gegebenen Tankvolumen.

Keramische Heizkörper für Zentralheizungen. Wegen den Schwierigkeiten in der Eisenbeschaffung, die wohl noch einige Zeit andauern dürften, wird nach «Baugilde» vom 19. Juli neuerdings die Verwendung keramischer Heizkörper empfohlen. Mit ihren glasierten Oberflächen bieten sie gegenüber bemalten Guss-

körpern mit ihrer rauheren Oberfläche geringere Möglichkeit der Staubablagerung und Verschmelzung mit ihren unangenehmen Folgeerscheinungen. Da aber Glasuren nicht die gleiche Dehnung wie Steinzeug haben, werden sie zu Ungunsten der Dichtigkeit leicht rissig. Für Hochbrandporzellan ist jedoch ausreichendes Rohmaterial verfügbar und dessen Verwendung ist umso berechtigter, als auch die konstruktiven Bedingungen des Zusammenschlusses der einzelnen Heizkörperelemente und der Anbringung der Armaturen bereits einwandfrei gelöst sind.

Pragelstrasse. Auf Schwyzer Seite ist beabsichtigt, mit den Arbeiten im Frühjahr 1941, sobald die Witterungsverhältnisse es erlauben, zu beginnen. Vorher soll eine öffentliche Konkurrenzausschreibung der ganzen schwyzerischen Strecke Muotathal-Richisau, voraussichtlich in drei oder vier Sektionen unterteilt, erfolgen. Nähere Auskunft erteilt der Kulturingenieur des Kantons Schwyz.

Die Boulder Talsperre, früher Hooversperre genannt, muss sich schon wieder eine neue Umtaufe gefallen lassen: Lake Mead Talsperre. Im «Bauingenieur» vom 20. August finden sich, nebst einem Uebersichtsplan, Einzelheiten über die Bewirtschaftung des Colorado-Unterlaufes durch den Ausbau des All-American Kanal und die Imperial-Stauanlage.

Ein deutsch-französisches Wörterbuch der Schweisstechnik enthält das Augustheft der «Zeitschrift für Schweisstechnik». Die vom Schweiz. Acetylenverein besorgte Arbeit weist neben einer alphabetischen Ordnung noch eine solche nach Gruppen auf, die durch Zeichnungen praktisch ergänzt wird.

NEKROLOGE

† **Simon Simonett.** Wie bereits berichtet, starb am 24. Aug. im Alter von 67 Jahren Simon Simonett, von 1897 bis 1938 Ingenieur und Sektionschef der Eidg. Landestopographie. Ohne viel Wesens von seiner Person und seinen Leistungen zu machen, hat Simon Simonett als guter Eidgenosse und treuer Beamter dem Lande gedient. Nach längerer Krankheit ist er ruhig entschlafen und in aller Stille zu Grabe getragen worden. Simon Simonett hat sich in der grossen Öffentlichkeit kaum bemerkbar gemacht, im engen Freundeskreise aber war er wegen der Bescheidenheit und Lauterkeit seines Charakters stets willkommen und bei ersten und frohen Anlässen, auch im Kreise der G. E. P. immer mit ganzem Herzen dabei. Alle, die ihn näher kannten, werden erlauben, was der Tod Simon Simonetts für seine Freunde und Kollegen wie für unser Land bedeutet.

Ueber 40 Jahre hat Simon Simonett im Dienste der Eidg. Landestopographie gestanden und während dieser langen Zeit in unermüdlicher Tätigkeit und in vorbildlicher Pflichterfüllung seine ganze Kraft und seine umfassenden fachtechnischen Kenntnisse und Erfahrungen in selbstloser Hingabe dem Lande zur Verfügung gestellt. Auf allen Gebieten des Vermessungswesens und in allen Teilen seiner geliebten Heimat hat er sich mit bleibendem Erfolg betätigt: als Geodät bei der schweizerischen Landesvermessung, als Topograph bei der Erneuerung und Erhaltung der eidgenössischen Kartenwerke und bei der Sondierung von Seen usw. Ganz besondere und unvergängliche Verdienste aber erwarb er sich als schweizerischer Delegierter der schweizerisch-italienischen Grenzkommission. Ueber 20 Jahre angestrengtester Arbeit galten der Festlegung und Erhaltung unserer südlichen Landesgrenze. Die Hauptlast bei den mühsamen Vorstudien in den eidgenössischen und kantonalen Archiven, den weitläufigen Begehungen und Besichtigungen im Gelände, der gewissenhaften Prüfung und Entscheidung in strittigen Fällen, der Berichterstattung an die eidgenössischen und kantonalen Behörden, den Verhandlungen mit den zuständigen und mitinteressierten Amtstellen, der Redaktion und Dokumentation der Protokolle und Verträge usw. lag auf seinen Schultern. Durch diese Grenzbereinigung sollte der Verlauf der Landesgrenze in einer Form und Vollständigkeit festgelegt werden, die in Zukunft jeden Zweifel ausschliessen und auf lange Zeit hinaus Gewähr für deren irrtumfreie Erkennung und dauernde Erhaltung bieten würde. Simon Simonett war der berufene Mann, diese grosse und verantwortungsvolle Aufgabe durchzuführen. Er verstand es, mit überzeugenden Argumenten den schweizerischen Standpunkt zu vertreten, war aber auch bereit, den italienischen Ansichten volles Verständnis entgegenzubringen. Diese stete Verhandlungsbereitschaft ohne das Ganze aus dem Auge zu verlieren, wurde von der gemischten Grenzkommission gerne und stets anerkannt und verschaffte ihm nicht nur bei seinen schweizerischen Kollegen, sondern auch bei den italienischen Delegierten Achtung und Freundschaft. Dieser seiner unermüdlichen Tätigkeit ist es mit zu verdanken, wenn heute unsere Südgrenze auch vom vermessungstechnischen Standpunkt aus gesichert erscheint.

¹⁾ Es drängt sich die Frage auf, mit was für Methoden die Einhaltung derart minutiöser Vorschriften mit $\frac{1}{4}$ -Prozenten und $\frac{1}{1000}$ mm Korndurchmessergrenzen auf den Baustellen kontrolliert wird, bzw. ob — angesichts der mineralischen und übrigen Unsicherheitsfaktoren der Mischungsbestandteile und im Einklang mit der blos näherungsweise Dosierung des gesamten Mineralgerüsts — diese vorgeschriebenen Ziffern nicht ohne Schaden etwas abgerundet werden dürften.



SIMON SIMONETT

INGENIEUR-TOPOGRAPH

17. Dez. 1873

24. Aug. 1940

zu erleben. Alle aber, Behörden und Verwaltung, Armee und Volk, die mit unserer schweizerisch-italienischen Landesgrenze zu tun haben, werden Simon Simonett dankbar sein für die treuen Dienste, die er unserer Heimat geleistet hat. R. Tank

LITERATUR

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Verein Schweizer. Maschinenindustrieller. 56. Jahresbericht des Vorstandes an die Mitglieder für das Jahr 1939. Anhang: Bericht des VSM-Normalienbureau. Zürich 1940.

Berichte der EMPA:

Die Verfeuerung von Holz in Zentralheizungsanlagen. Von Prof. Dr. P. Schlappfer und Dr. O. Stadler. Bericht Nr. 98. Mit 23 Abb. Zürich 1940. Preis kart 3 Fr.

Die Anwendung der Röntgenographie in der Schweissttechnik. Von Priv.-Doz. Dr. E. Brandenberger. Bericht Nr. 125. Mit 20 Abb. Zürich 1940. Preis kart. 2 Fr.

Statischer Bruch und Ermüdungsfestigkeit genieteter Fachwerke aus Avional «SK». Von Prof. Dr. M. Ros und Prof. Dr. Ph. Theodorides. Mit 80 Abb. — Statische Festigkeit und Ermüdungsfestigkeit von Nietverbindungen mit Blechen der Aluminiumlegierung Avional «M», Nietten in Avional «D». Ergänztter Auszug aus der Promotionsarbeit J. Valyi. Mit 26 Abb. Bericht Nr. 126. Zürich 1940. Preis kart. Fr. 4,50.

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. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

S. I. A. Mitteilung des Central-Comité

Eine Delegation des S. I. A. (Präsident Neeser, Blattner, Graemiger, Soutter) ist am 30. August vom Chef des Eidg. Volkswirtschafts-Departements, Bundesrat Dr. Stampfli, empfangen worden. Die Delegation unterbreitete Vorschläge des S. I. A. über die Organisation der Arbeitsbeschaffung im Sinne einer Koordinierung der behördlichen Massnahmen. Der S. I. A. beantragte u. a. die Berufung eines dem Chef des Volkswirtschafts-Departements direkt unterstellten Delegierten für die Arbeitsbeschaffung. Dieser Delegierte hätte die Gesamtleitung der behördlichen Arbeitsbeschaffungsmassnahmen zu übernehmen. Ferner wurden eine Reihe von Anregungen über die technische Vorbereitung und Durchführung der Arbeitsbeschaffung unterbreitet.

Zürich, 3. September 1940.

Das Central-Comité

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

S. I. A. Geschäftsbericht für das Jahr 1939

1. Mitgliederbewegung

Die gesamte Mitgliederzahl betrug Ende 1939 2618 gegenüber 2603 am Ende des Vorjahres. Es erfolgten insgesamt 81 Neuaufnahmen, denen 36 Austritte und 35 Todesfälle gegenüberstehen; der tatsächliche Zuwachs beträgt demzufolge 10 Mitglieder. Die Zahl 2618 umfasst 9 Ehrenmitglieder, 142 Freimitglieder, 2315 Mitglieder über, und 152 Mitglieder unter 30 Jahren. Nachstehend bringen wir die Liste der Verstorbenen, unter denen sich 11 emeritierte Mitglieder befinden:

Altwegg Arnold	Ing.	St. Gallen	
Armleder Pierre	Ing.	Genève	
Balli Alessandro	Ing.	Locarno	
Bansac Henri	Arch.	Lausanne	
Becker Cosmus	Ing.	Luzern	
Brémond Maurice	Ing.	Genève	emeritiert
Brenneisen Fritz	Ing.	Bern	
Bron Jules	Ing.	Lausanne	emeritiert
Carey Edouard	Ing.	Pully	
Couchepin Jules	Ing.	Martigny-Bourg	
de Courten Louis	Ing.	Sion	
Demierre Henri, Dr.	Ing.	La Tour-de-Peilz	
Dommer Auguste	Ing.	Lausanne	emeritiert
Federer Gebhard	Ing.	Basel	
Haefely-Meyer Emil, Dr.	Ing.	Basel	
Huber-Stockar Emil, Dr.	Ing.	Zürich	emeritiert
Isliker Paul	Ing.	Basel	
Itschner Otto	Arch.	Küsnacht	
Largiadèr Fritz	Ing.	Zürich	emeritiert
Luib Alphonse, Dr.	Chim.	Monthey	
Meier-Kaufmann Max	Arch.	Zürich	
Metzger Johann	Arch.	Zürich	emeritiert
Meyer Otto	Ing.	Luzern	
Meyer Samuel	Arch.	Gächlingen	
Naville Henri	Ing.	Kilchberg	emeritiert
Riggenbach Fritz	Ing.	Basel	
Schaad Iréné	Ing.	Neuilly/France	emeritiert
Schild Siegfried	Ing.	Zürich	
Steger Adolf P.	Arch.	Zürich	
v. Steiger Alex	Ing.	Bern	
Stickelberger Hans	Ing.	Basel	emeritiert
Tissot Edouard, Dr.	Ing.	Basel	emeritiert
Weinmann Fritz	Ing.	Zürich	
Ziegler Ernst	Arch.	Wabern/Bern	
Zöllinger Robert	Arch.	Zürich	emeritiert

2. Central-Comité

Die laufenden Geschäfte wurden vom Central-Comité in sieben Sitzungen in Zürich, Bern, Solothurn, Genf und Lugano erledigt. Die Aufnahmegesuche und viele weitere Fragen fanden ihre Erledigung auf dem Zirkulationswege.

Rechnung 1938 und Budget 1939 wurden vom Central-Comité und von den Rechnungsrevisoren eingehend geprüft und der Delegiertenversammlung vom 15. April 1939 in Solothurn zur Genehmigung vorgelegt. Der bisherige Jahresbeitrag an die Zentralkasse wurde mit 12 Fr. beibehalten.

Mit der Titelschutzfrage hat sich das Central-Comité im Berichtsjahre wieder eingehend beschäftigt. Unter Mitwirkung von alt Präsident Paul Vischer und Ing. P. Beuttner, als Präsident der Titelschutzkommission, haben verschiedene Konferenzen mit dem Arbeitgeberverband Schweiz. Maschinen- und Metall-Industrieller und dem Verein Schweiz. Maschinen-Industrieller stattgefunden, an denen teilweise auch Schulratspräsident Prof. Dr. A. Rohn, als Vertreter der Hochschulen, und die Direktoren der Techniken Winterthur und Burgdorf teilnahmen. Durch diese Verhandlungen wurde insofern eine Einigung erzielt, als dem Bundesamt ein gemeinsamer Vorschlag für die Redaktion des Prüfungsreglementes eingereicht werden konnte. Zwischen der Maschinenindustrie und der Gemeinschaft der Ingenieur- und Architektenverbände ist eine Einigung zustande gekommen zwecks Zusammenarbeit bei der Durchführung des gesetzlichen Schutzes des Ingenieurtitels in der Maschinenindustrie. Der vom Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit verlangte Bericht des S. I. A. betr. die erfolgten Einsprachen zum eingereichten Entwurf des Prüfungsreglementes ist auf Ende Jahr dem neuen Direktor des Amtes, Dr. Willi, zugestellt worden.

Die Vorbereitungen für die beiden Delegierten-Versammlungen und die General-Versammlung, die auf den 8./9. September 1939 angesetzt waren, beanspruchten das Central-Comité im Berichtsjahr stark. Alles war für die General-Versammlung bis aufs Kleinste vorbereitet, Programme und Einladungen, teilweise bereits die Festkarten versandt, Hotelzimmer für die auswärtigen Gäste belegt, als die Mobilmachung am 2. September alle Pläne über Bord warf. Die General-Versammlung und Delegierten-Versammlung mussten raschestens abgesagt werden. Ein ganz besonderes Mass an Arbeit hatte die einladende Sektion Zürich geleistet, indem sie ausser der örtlichen Organisation der General-Versammlung anschliessend auch Führungen durch die Landesausstellung für alle Abteilungen organisiert hatte, die nach genauem Fahrplan durchgeführt werden sollten. Zahlreich waren die Anmeldungen bereits eingegangen und die General-Versammlung 1939 wäre sicher für alle Teilnehmer ein inhaltreiches Fest geworden.

Im Oktober 1939 führte das Central-Comité auf Antrag einiger Mitglieder und nach Rücksprache mit dem Geniechef der Armee eine Rundfrage bei allen S. I. A.- und B. S. A.-Mitgliedern durch, um festzustellen, ob die militärisch eingeteilten Mitglieder berufsentsprechend beschäftigt sind und ob die nicht eingeteilten Mitglieder sich freiwillig ganz oder teilweise für eine berufsentsprechende Betätigung der Armee