Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **127/128 (1946)**

Heft 15

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

ablegen. Wenn wir aus seinem reichen Lebenswerk einige markante Bauten nennen, so beschränken wir uns bewusst auf Objekte, an denen Sturzenegger als Ingenieur persönlich mitgearbeitet hat, während wir die vielen Arbeiten nicht erwähnen, die lediglich seiner technischen und kommerziellen Behandlung als Leiter seines Unternehmens unterstellt waren.

Der Stolz jedes Stahlbauingenieurs sind seine Brücken, und mit Liebe und Energie kämpft er um diese Objekte. Als Erfolge Sturzeneggers auf dem Gebiete des Brückenbaues verdienen als Eisenbahnbrücken genannt zu werden: die Limmatbrücke oberhalb Wettingen (1912), die Brücken der Schmalspurbahn Locarno-Domodossola (1915 bis 1916), der Grandfey-Viadukt bei Fribourg (1925) und als letztes Werk die Thurbrücke Ullsbach im Toggenburg mit geschweissten Hauptträgern. Unter den Strassenbrücken nennen wir die Sihlbrücke Adliswil (1927), die Tessinbrücke Giubiasco-Sementina (1932), und die Limmatbrücke Unterengstringen (1934). Ein stolzes Bauwerk ist auch die grosse Verladebrücke im Au-Hafen in Muttenz.

Der moderne Stahlskelettbau bietet dem konstruierenden Stahlbauer in der Ausbildung der Details mancherlei Schwierigkeiten. Mit Eifer hat sich Sturzenegger dieser technischen Kleinarbeit, die für das Gelingen des Werkes so wichtig ist, immer wieder hingegeben. Zeugen dafür sind das bekannte Hochhaus Bel-Air Métropole Lausanne, das Zürcher Geschäftshaus «Walche», das Viktoriahaus am Bahnhofplatz in Zürich und das in einer ausgesprochenen Rekordzeit erbaute Gebäude «zur alten Post» am Paradeplatz in Zürich. Dem Walcheturm des Kant. Verwaltungsgebäudes gibt ein Stahlskelett nach den Vorschlägen Sturzeneggers seinen inneren Halt. Von grossen Hallenbauten verdienen die Flugzeughallen in Dübendorf und Kloten, neben einer Reihe weittragender Shedbauten in Textilfabriken besondere Erwähnung, vor allem aber als technisch bemerkenswerte Leistung das Hallenstadion in Zürich. Allen Zürchern bekannt sind die grossen Malzsilos der Löwenbräu Zürich A.-G. und die Kies- und Sandilos im Tiefenbrunnen.

Für die Elektrizitätswirtschaft lieferte Sturzenegger eine grosse Zahl von Masten, über deren Berechnung und Konstruktion er eine eingehende Publikation herausgegeben hat, ferner Freiluft-Schaltanlagen und als bedeutendstes Werk im Stahlwasserbau die Schützen für das Limmatwerk Wettingen.

Schon allein dieses grosse Lebenswerk als Ingenieur sicherte Sturzenegger eine wichtige Rolle unter den schweizerischen Stahlbauern. Dazu gesellten sich nun sein kluges, sicheres Urteil in geschäftlichen und organisatorischen Fragen, sowie sein gerader und ehrlicher Charakter, alles Voraussetzungen für seine führende Stellung im Verband Schweizerischer Brückenbau- und Stahlhochbauunternehmungen (VSB).

Auf die Entwicklung dieses Verbandes hat er während Jahrzehnten einen massgebenden Einfluss ausgeübt. Frei von allzu engen Tendenzen trat er jederzeit für die Wahrung der beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten der Verbandsfirmen und ihrer Ingenieure ein. Gleichzeitig erkannte er aber auch die Notwendigkeit des Zusammenschlusses zur Lösung von Aufgaben, die der Einzelne allein nicht zu bewältigen vermag. Diesen beiden gesunden Grundsätzen ist er stets treu geblieben und liess sich von ihnen während den Jahren, in denen ihm die Führung des Verbandes anvertraut war, leiten. Klar erkannte er die Schwierigkeiten seiner Aufgabe, die strenge Scheidung der Verbandsinteressen von denjenigen seines eigenen Unternehmens. Mochten auch die Ansichten in geschäftlichen Fragen sehr oft auseinandergehen, die Objektivität des Präsidenten stand in Verbandsangelegenheiten ausser Diskussion. Dass seine grosse Liebe zum Ingenieurberuf auch in seiner Verbandstätigkeit deutlich zum Ausdruck kam, ist nicht erstaunlich. Mit Ueberzeugung setzte er sich immer wieder für die Ziele der technischen Kommission des Verbandes ein, und während vieler Jahre stellte er seine vielseitigen Fähigkeiten diesem Kollegium zur Verfügung. Besonders an den Versuchen über Stahlverbundträger hat er aktiven Anteil genommen und mit Interesse verfolgte er die Vorarbeiten für die Revision der eidgenössischen Berechnungsvorschriften.

So stossen wir auf allen Tätigkeitsgebieten des Verbandes auf die Früchte seines Wirkens. Sein klares Urteil und seine nie versagende Bereitschaft zur Mitarbeit werden nur schwer zu ersetzen sein, schmerzlich aber bleibt die Lücke im Freundeskreis der Stahlbauer, die sich nicht so bald schliessen wird. Während vieler Jahre war Paul Sturzenegger der Mittelpunkt eines Kreises von Kollegen, der in Freundschaft fest zusammengehalten hat und der ihm über den Tod hinaus die Treue bewahren wird.

Seine geachtete Stellung unter seinen Mitmenschen verdankte der Verstorbene ausser seinen geistigen Gaben vor allem seinem von Natur aus fröhlichen Wesen. Sturzenegger war kein Freund

lauter Festlichkeiten, im kleinen Kreise aber hat er sich von Herzen mit fröhlichen Menschen gefreut. Wie glänzten seine Augen, wenn er von seiner Familie erzählte, mit der er aufs engste verbunden war. Seiner Gattin war er ein treu besorgter Lebensgefährte und seinen Kindern ein väterlicher Freund und Berater, der reges Interesse an ihrer Entwicklung und herzlichen Anteil an ihrem Schicksal nahm. Mit ihnen trauern seine vielen Freunde, seine Studiengenossen und Couleurbüder, seine Dienstkameraden und seine Kollegen vom Stahlbau. Sie alle haben einen lieben und wertvollen Menschen verloren. E. Geilinger

MITTEILUNGEN

Schweiz. Architektur-Ausstellung in London. Am 19. September 1946 wurde in London, im Royal Institute of British Architects, 66, Portland Place, W 1, die «Switzerland Planning and Building Exhibition» eröffnet. Es ist eine umfassende Schau zeitgenössischen Planens und Bauens in der Schweiz. Im Auftrag von Bundesrat Etter, Eidg. Departement des Innern, hatte vor Jahresfrist die «Pro Helvetia» die Initiative zu den Vorarbeiten ergriffen. Die Durchführung der Ausstellung erfolgte in Verbindung mit der E. T. H., dem BSA, dem S. I. A., der VLP, der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung und der Verkehrszentrale. Die technische Durchführung der Ausstellung wurde der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung übertragen. Der Arbeitsausschuss setzte sich zusammen aus Prof. Dr. H. Hofmann (E. T. H.), Arch. Herm. Baur (BSA) und Arch. Max Kopp (S. I. A.). Als Ausstellungsarchitekt wurde Arch. Conrad D. Furrer, Zürich, gewählt und mit der Vorbereitung, Planung und Durchführung der Ausstellung beauftragt. Für mehr als fünf Wochen ist die schweizerische Schau in dem grossen, gediegenen Heim der britischen Architekten zu Gast. Rund 600 grosse Photographien und Pläne und Modelle ausgeführter Bauten aus der ganzen Schweiz, Studentarbeiten der Architektur-Abteilungen der E. T. H., der Schulen von Lausanne und Genf vermitteln ein anschauliches Bild schweizerischen Bauens und Planens. Ein reich illustrierter Katalog mit neun Aufsätzen namhafter Fachleute dient nicht nur als Führer durch die Ausstellung, er vermittelt ganz allgemein das Verständnis für schweizerisches Bauschaffen. Er begegnet so grossem Interesse, dass davon bereits eine zweite Auflage hergestellt werden musste. Wir werden auf die Ausstellung, die sich eines regen Besuches erfreut und bis zum 26. Oktober dauert, nächstens noch eingehender zurückkommen.

Der Wiederaufbauplan der Stadt Warschau wurde auf Ende September d. J. abgeschlossen. Bei diesem Anlass sollen, nachdem sich bereits eine Mission sowjetrussischer Architekten nach Warschau begibt, auch eine Reihe von Städtebauern aus dem Westen als Berater zugezogen werden. Aus der Schweiz sind — neben Sir Patrik Abercrombie und Prof. Halford für England, Le Corbusier für Frankreich, C. van Eesteren für Holland und Sven Markelius für Schweden — die Basler Architekten Hans Bernoulli, der bereits vor zehn Jahren den ersten Plan für Warschau begutachtet hat, und Hans Schmidt offiziell von der Stadt Warschau und dem Ausschuss für den Wiederaufbau der Stadt eingeladen worden.

Winterthur - Etwilen - Stein am Rhein elektrisch. Samstag, den 5. Oktober 1946 hat der erste Sonderzug mit bekränzter elektrischer Lokomotive die Strecke durchfahren. Die offizielle Festfeier fand im Gemeindesaal in Stammheim statt. Dabei orientierte Dr. W. Berchtold, Direktor des Kreises III der SBB, über das nun vollendete Werk und über das noch verbleibende Arbeitsprogramm. Es war vorgesehen, dieses Jahr auch das Teilstück Stein am Rhein - Kreuzlingen zu elektrifizieren. Der Mangel an Arbeitskräften zwang jedoch zu einem Aufschub der Vorarbeiten und der Termin für die Eröffnung des elektrischen Betriebes kann noch nicht angegeben werden.

Die Schweiz. Vereinigung für Heimatschutz hält ihre Jahresversammlung am 19./20. Oktober in Luzern ab. Nach Besichtigung der Ambrosiana-Ausstellung folgt ein baugeschichtlicher Rundgang durch die Stadt, ein gemeinsames Nachtessen im Hotel Gotthard und hierauf eine freie Aussprache. Am Sonntag werden vormittags im kleinen Saal des Kunsthause die Geschäfte erledigt, um 11.45 wird im Hotel Union zu Mittag gegessen und um 13.30 h zu Schiff nach Gersau gefahren, wo Fürsprech Kuno Müller einen Vortrag über den Freistaat Gersau hält.

Ausbau der Gotthardbahn im Sotto-Ceneri auf Doppelspur. Dieses in unserer G. E. P. - Festnummer auf S. 116* lfd. Bds. behandelte Thema erfährt eine eingehende Darstellung in der «Rivista Tecnica» vom August 1946. Ausführlicher Text und zahlreiche Bilder bringen dem Spezialisten willkommene Ergänzungen.