

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 16

Nachruf: Zimmermann, H.F.

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dauerbetrieb) bei 750 U/min; er arbeitet im Viertakt und wird mit einem Abgas-Turbogebläse aufgeladen, das von der Britischen Brown-Boveri Gesellschaft geliefert wird. Ausführliche Beschreibungen mit Bildern finden sich in «The Engineer» vom 26. Dez. 1947, S. 596* und in «The Railway Gazette» vom 2. Januar 1948, S. 16*.

Betonstrassenbeläge in der Schweiz. Die Kriegsjahre hatten auf das gesamte Strassenwesen, im besonderen aber auf den Betonstrassenbau, einen nachteiligen Einfluss. Wegen der Mobilisation konnten verschiedene fertige Projekte nicht verwirklicht werden und später bedingte die Zementrationierung die Aufschiebung aller Neuprojektierungen. Erst mit Eintritt der freien Bewirtschaftung vermehrte sich im Jahre 1946 der Betonstrassenbau sprunghaft. Das Ergebnis von 1947 mit über 300 000 m² hat alle früheren Jahresresultate stark übertroffen. Die Gesamtfläche aller bisher, unter der Leitung der Betonstrassen A.-G., Wildeggen — ohne deren Mitarbeit nur unwesentliche Betonstrassenbeläge eingebaut worden sind — ausgeführten Beläge beläuft sich Ende 1947 auf 1,954 Mio m². Von den im Jahre 1947 erstellten Betonstrassen sind folgende hervorzuheben: Seewen-Ibach SZ, Le Sentier-Le Brassus VD, Saint-Blaise-Thielle NE, Islikon-Gachnang TG, Willisau-Hergiswil LU, und Ricken-Bildhaus SG. Auch dem Wunsch der Radfahrerverbände konnte entsprochen werden, indem auf den Radstreifen im Nordring in Bern und der Badenerstrasse in Zürich Betonbeläge eingebaut worden sind. Stark beeinflusst wurde das Jahresergebnis durch die Flugplätze in Genf und Zürich-Kloten, wo Pisten, Rollwege, Park- und Stationsplätze in Beton erstellt werden, deren Flächen in den oben genannten Zahlen enthalten sind.

Irische Sommerfahrt betitelt Dr. Th. Gubler seinen Reisebericht, der in der «Autostrasse» 1947, Nr. 11 und 12, und 1948, Nr. 1 bis 3 erschienen ist. Wie immer erweist sich der Verfasser als scharfer Beobachter und fesselnder Erzähler, der nicht nur dem Autotouristen, sondern auch dem Ingenieur und dem allgemein Interessierten etwas zu sagen hat. Am auffälligsten tritt die Rückständigkeit Irlands in Erscheinung, und zwar in jeder Hinsicht; eine Rückständigkeit, die wir verwöhnten und gehetzten Mitteleuropäer im 20. Jahrhundert kaum noch für möglich gehalten hätten. Mit irischen Zuständen verglichen, weist z. B. unsere schweizerische Strassenbau- oder Elektrizitätspolitik ein ungestümes Tempo auf, und hierin erblicken wir einen gewissen Trost: vielleicht ist es dem menschlichen Gemüt bekömmlicher, wenn die Technik nicht zu rasche Fortschritte macht (aber das darf man im Organ der Techniker nicht zu laut sagen).

Die Société des Ingénieurs Civils de France feiert vom 29. Mai bis 3. Juni d. J. in Paris ihr hundertjähriges Bestehen. Neben den üblichen Zeremonien, gesellschaftlichen Veranstaltungen, Banketten und Besichtigungen sieht das Programm viele Vorträge aus allen Gebieten der Technik vor.

Reine, alte Holzkonstruktionen, sozusagen ohne Verwendung von Eisen, zeigt an zwei schönen Beispielen vom Lukmanier Ing. M. Stahel in den «Techn. Mittlg. für Sapp., Pont. u. Min.» Nr. 3, 1947.

NEKROLOGE

† **Adolf Schlaepfer** erblickte am 23. April 1880 in Herisau das Licht der Welt und verbrachte dort eine glückliche Jugendzeit. Nach Absolvierung der Kantonsschule in St. Gallen bezog er das Eidg. Polytechnikum, wo er sich mit Energie dem Baustudium widmete, das durch ein Jahr praktischer Tätigkeit bei der St. Gallischen Rheinkorrektion unterbrochen wurde. Von Natur aus gesellig veranlagt, verlebte er frohe Stunden im Kreise der «Zofingia», der er zeitlebens die Treue hielt. Nach bestandenen Examen zog es den jungen Bauingenieur ins Ausland, wo ihm im Jahre 1905 die Leitung der Flussbau-Abteilung «Bolkenhayn» in Preussisch-Schlesien übertragen wurde. Er betätigte sich dann auch bei den Korrekturen an der Neisse und an der Katzbach, wo er reiche flussbautechnische Erfahrungen sammeln konnte. Auf ausgedehnten Reisen in Oesterreich, England und Italien erweiterte Schlaepfer seine Kenntnisse im Strassen- und Brückenbau.

Im Jahre 1909 erfolgte die Wahl des erst 29-jährigen Ingenieurs zum Kantonsingenieur von Appenzell A. Rh., in welcher Stellung er 28 Jahre lang mit grosser Hingabe seinem Heimatkanton diente. Anno 1910 vermählte sich Adolf Schlaepfer

mit Frl. Augusta Becker von Linthal, die ihm stets eine verständnisvolle Lebensgefährtin war. Mit drei Kindern war dem Paare ein sehr glückliches Familienleben beschieden.

Mit der ihm eigenen Energie setzte sich der junge, temperamentvolle Kantonsingenieur für den Ausbau des appenzellischen Strassennetzes ein, was bei den beschränkten Mitteln eines kleineren Kantons keine leichte Sache war. Schlaepfer war einer der ersten Kantonsingenieure, die systematisch an die Staubfreimachung der Strassen herangingen und künstliche Beläge ausführten. Aber nicht nur dem Ausbau von Strassen und der Korrektur von Gewässern galt sein rastloses Schaffen; es entstanden unter Schlaepfers Leitung auch die namhaften Brücken über das Hundwilertobel und über den Rothbach bei Teufen, ferner die schöne Passstrasse von Urnäsch nach der Schwägalp.

Trotz umfangreicher amtlicher Tätigkeit widmete sich der Verstorbene mit grossem Interesse den Bestrebungen der «Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner». Als langjähriges Vorstandsmitglied und als Präsident bemühte sich Schlaepfer eifrig, den Belagbau für moderne Strassen zu fördern. Seiner Anregung entsprang die fruchtbringende Zusammenarbeit mit der zuständigen Abteilung der EMPA, was u. a. zur Aufstellung von Qualitätsvorschriften für Teer und bituminöse Bindemittel führte.

Organisationstalent und praktische Ader kamen dem Verstorbenen auch im Militärdienst sehr zu statten. Er leistete Dienst im Generalstab und avancierte als Truppenkommandant zum Oberst des Genie.

Wenn der Verstorbene damals, als sich das In- und Ausland für die appenzellischen Strassen interessierte, Angebote der Privatwirtschaft auf verlockende Stellen jeweils abgelehnt hat, so lag der Grund hierzu in seiner leidenschaftlichen Liebe zu Land und Volk seiner appenzellischen Heimat. Um so erschütternder war es dann für ihn und für alle, die ihn kannten und schätzten, dass gerade er, der 28 Jahre lang seinem Heimatkanton treu gedient, in jene Katastrophe geriet, die uns allen unfassbar erschien. Es gehört zur Tragik, dass ein Mann in führender Stellung erleben muss, dass man um Kleinigkeiten willen das Grosse seiner Verdienste vergisst.

Wohl fand Adolf Schlaepfer im Ausland sofort ein reiches Tätigkeitsfeld. Er hatte auch die Genugtuung, dass ihm später in der Armee Gerechtigkeit widerfuhr und er während des Aktivdienstes im Bureau des Geniechefs der Armee nützliche Arbeit leisten konnte. Aber seine innere Kraft war gebrochen, denn all das Erlebte war ein zu schwerer Schlag für den früher so energischen, tatkräftigen Mann. Sein markanter Kommandoton ging nach und nach in eine leise Stimme über, sein einst so feuriges Auge blickte müde und die Heiterkeit, mit der er so manche frohe Tafelrunde belebt hatte, war von ihm gewichen.

Wenn Adolf Schlaepfer in der weiteren Öffentlichkeit als tüchtige, aber auch oft als schroffe und selbstherrliche Persönlichkeit galt, so war unter der harten Schale doch ein weiches Herz verborgen. Es war in ihm ein eigenartiger Gegensatz zwischen impulsivem, herrischem Gebaren und herzensgutem Wesen. So trug denn auch Oberst Schlaepfer sein Schicksal ohne Worte des Hasses und der Erbitterung, bis er am Morgen des 2. März durch einen sanften Tod zur grossen Armee abberufen wurde.

C. Kirchhofer

† **H. F. Zimmermann**, Ing. G. E. P., von Basel, geb. 16. November 1888, ist am 5. Januar 1948 gestorben und am 8. Januar unter grosser Anteilnahme in Neuenburg zu Grabe getragen worden.

H. F. Zimmermann hatte das Gymnasium in Freiburg i. Br. und Lausanne besucht und in den Jahren 1908 bis 1912 die Bauingenieurschule der E. T. H. in Zürich absolviert. Nach Beendigung seiner Studien war er während 22 Jahren in Russland tätig, vorerst als Bauingenieur und alsdann als



A. SCHLAEPFER

1880 INGENIEUR 1948



H. F. ZIMMERMANN

1888 INGENIEUR 1948

H. F. Zimmermann 1934 in die Heimat zurück und widmete sich zuerst in La Chaux-de-Fonds und seit 1941 in Neuenburg der Vervollkommnung seiner Erfindungen im Telephonwesen, insbesondere der Telefonsicherung und den vereinfachten Kassierstationen, Typ Z, deren Entwicklung und Konstruktion ein beredtes Zeugnis von dem Wissen und den schöpferischen Ideen des Verstorbenen ablegen. Sein erfinderisches Talent zeitigte auch durchschlagende Erfolge in der Uhren-, Konserven- und Metallindustrie durch die Verwendung von Plexiglas, dessen Vertretung er für die Schweiz übernommen hatte.

Unser G. E. P.-Kollege war von besonderer Herzensgüte und Geselligkeit. In den letzten Jahren versammelten sich seine Studienkameraden dank seiner Initiative und Gastfreundschaft alljährlich in Neuenburg. Nun ist dieser Freund alles Schönen, der Förderer alles Guten, der seinem Schicksal mutig entgegensehende Gatte und Vater allzufrüh von uns gegangen; möge ihm die Erde leicht sein! A. Wirz

WETTBEWERBE

Verwaltungsgebäude des Kantons Basel-Landschaft in Liestal (SBZ 1947, S. 378 und 636). Von den 61 Bewerbern wurden die folgenden mit Preisen und Ankäufen bedacht:

1. Preis (5600 Fr.) Brodtbeck und Bohny, Liestal
 2. Preis (5100 Fr.) Silvio Vadi, Basel
 3. Preis (4600 Fr.) Fritz Beckmann, Basel
 4. Preis (3900 Fr.) Georges Kinzel, Hans Felix Leu, Basel
 5. Preis (3300 Fr.) Raymond Tschudin, Genève
 6. Preis (2500 Fr.) Bräuning, Leu, Dürig, Basel
- Ankauf (2000 Fr.) Karl Lippert, Zürich
 Ankauf (1800 Fr.) Walter Senn, Basel
 Ankauf (1400 Fr.) Hermann Baur, Basel
 Ankauf (1000 Fr.) Jehle und Beeler, Pratteln
 Ankauf (1000 Fr.) Burckhardt, Wenk & Co., Basel
 Ankauf (800 Fr.) Eduard Schmid, Liestal

Das Preisgericht beantragt, den Verfasser des erstprämiierten Entwurfes mit der Ausführung zu beauftragen. — Die Projekte sind noch heute und morgen in der Gewerbeschule in Liestal ausgestellt, täglich 10 bis 12 und 14 bis 18 h.

Schulhaus mit Turnhalle in Buchs, Kt. Aargau. Der Gemeinderat von Buchs, Kt. Aargau, eröffnet unter den im Kanton seit mindestens dem 1. Januar 1947 niedergelassenen oder heimatberechtigten Architekten schweizerischer Nationalität einen allgemeinen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Primarschulhaus, eine Turnhalle, Spiel-, Turn- und Pausenplätze, Festplatz sowie Erweiterungsmöglichkeit für die Schule. Verlangt werden: Zwei Lagepläne 1:500, alle Grundrisse und alle Fassaden sowie die nötigen Schnitte 1:200, eine Perspektive, Kubikinhaltberechnung. Einlieferung bis zum 31. Dezember 1948, 18 h an die Gemeindekanzlei Buchs; schriftliche Anfragen bis zum 30. Juni 1948 an die selbe Stelle. Fachleute im Preisgericht: K. Egender, Arch., Zürich, Kant.-B'meister K. Kaufmann, Aarau, W. Krebs, Arch., Bern. Ersatzmann: H. Müller, Arch., Burgdorf. Für

fünf bis sechs Preise stehen 13000 Fr. zur Verfügung. Unterlagen beziehbar bei der Gemeindekanzlei Buchs gegen Hinterlage von 20 Fr.

LITERATUR

Die Staatsbauten des Kantons Bern. Von Paul Hofer. XIV + 468 Seiten, 25,5 × 18 cm. 309 Abb., Pläne usw., zwei mehrfarbige Planbeilagen. Herausgegeben von der Gesellschaft für Schweiz. Kunstgeschichte, vormals Schweiz. Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler, mit eidgenössischen, kantonalen, städtischen und privaten Subventionen. Basel 1947, Verlag Birkhäuser. Preis geb. 57 Fr.

In der grossartigen, systematischen Publikation der «Kunstdenkmäler der Schweiz» erscheint als 19. Band des Gesamtwerkes und als erster des Kantons Bern dieser Band über die repräsentativen Grossbauten der Stadtrepublik Bern. Daraus gewinnt dieser Band eine thematische Geschlossenheit, die den anderen notwendigerweise abgeht, und die Grösse und weise Fürsorge dieses stolzen Staatswesens kommen nachdrücklich zur Geltung. Den meisten Platz beansprucht die Darstellung des Rathauses und seiner Baugeschichte, die in der umfassenden Neugestaltung 1940–42 ihren glücklichen Abschluss gefunden hat, durch die auch wertvolle Aufschlüsse auf frühere Bauzustände gewonnen wurden. Es folgen das Grosse Zeughaus, das 1748 erbaute Artilleriezeughaus (das 1856 versetzt und um ein Geschoss vergrössert, heute als Kavalleriekaserne dient), dann Lateinschule, Alte Hochschule, Ankenwaag, Bibliotheksgalerie und Bürgerbibliothek. Mit Recht sind hier auch Bauten verewigt, die nicht mehr existieren: die Alte Hochschule wurde 1904 abgebrochen, die reizende Bibliotheksgalerie des Nikolaus Sprüngli 1911 (die Fassade dient heute als Brunnenprospekt am Thunplatz), das Ankenwaagkornhaus von 1754 wurde schon 1787 zur Stadtbibliothek umgebaut und in der Folge mehrfach erweitert. Es folgen Kaufhaus, die Kornhäuser, das Stift, die städtischen Wachhäuser und Zuchthäuser. Man hört z. B., dass im Grossen Kornhaus ständig 7000 bis 10 000 Mütt Weizen oder Dinkel gelagert waren, das Mütt zu 148 Liter — mehr als ein Zehntel der bernischen Kornvorräte, Aargau und Waadt inbegriffen — zugleich als Reserve für Krieg und Hungersnot, aber auch als Mittel zur Preiskontrolle. Seit 1895 dient das — leider unglücklich umgebaute — Kornhaus als Gewerbemuseum.

Es kann nicht nachdrücklich genug darauf hingewiesen werden, dass die Mitglieder der Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte diese wirklich prächtigen Bände als Gegenleistung für einen Jahresbeitrag von 20 Fr. (oder in Jahren, in denen zwei Bände erscheinen, 30 Fr.) erhalten — also sozusagen geschenkt in Anbetracht der Herstellungskosten. P. M.

Mauerwerk, Beton, Eisenbeton. Von A. Lardet und Ch. Blanc, Genf. 270 S. mit vielen Abb. Lausanne 1947, Libraire-Editeur Charles Meyer, Pl. de la Gare 12. Preis geb. 80 Fr.

Entgegen der Bemerkung im Vorwort, wonach das vorliegende Nachschlagewerk «eine vollständige Uebersicht aller theoretischen und praktischen Fragen des Baugewerbes gebe», erscheint der Wert des Buches ohne Zweifel reduziert auf die Fragen der praktischen Ausführung der Bauten. Das Verständnis der Fachgebiete auf mathematischer Grundlage, wie Geometrie und Stereometrie, Statik und Festigkeitslehre, kann mit einer blossen Zusammenstellung einfacher Begriffe und Formeln ohne einwandfreie Ableitung sicherlich nicht gefördert werden. Zudem führt ein allzu populäres Erklären gewisser Fachausdrücke, wie z. B. des Trägheitsmomentes, zu Unklarheiten und Fehlern; Abweichungen zwischen Text und Abbildungen bezüglich Beschriftung tragen nicht zur Erhöhung des Verständnisses bei. Ein Satz, wie «Damit ein Stück stabil ist, dürfen die Spannungen der normalen oder tangentialen Molekularwirkungen in allen Querschnittflächen die sog. Sicherheitslast nicht überschreiten» beweist, dass der Autor nicht nur Spannungen und Kräfte nicht klar zu unterscheiden versteht, sondern auch die Probleme der Festigkeit und der Stabilität durcheinander wirft. Dies geht insbesondere auch aus dem anschliessenden Satz hervor: «Im allgemeinen genügt es, wenn die Stabilitätsbedingungen in den gefährlichen Zonen befriedigend sind». «Schubspannungs-Widerstandsbedingungen» werden wie folgt definiert: «Sie sind in den meisten Fällen zufriedenstellend, wenn der Biegezugwiderstand gewährleistet ist. Dieser kommt daher in erster