

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 2

Nachruf: Hämmerli, Alfred

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

eine Verbesserung der Schifffahrt nicht massgebend gewesen ist, so gewähren diese Werke doch überall dort, wo natürliche Gefällsabstürze der bisherigen Kleinschifffahrt, wie z. B. in Laufenburg, schwere Hindernisse entgegenstellten, durch den künstlichen Aufstau dem normalen Schifffahrtsverkehr solche Vorteile, dass behauptet werden kann, der fortschreitende Ausbau des Stromes für Kraftzwecke fördere in gleicher Weise auch die Entwicklung des Rheins als Schifffahrtsstrasse, sofern bei Anlage der Werke die nötigen Rücksichten beobachtet werden. Für die Neukonzessionierung von Wasserwerkenanlagen am Rhein beantragt die Eingabe deshalb folgende Postulate:

1. Jede Anlage ist so zu disponieren, dass der spätere Einbau einer Grossschiffahrtsschleuse von 25 m Lichtweite und 150 bis 200 m Länge ohne Schwierigkeit bewirkt werden kann.
2. Ober- und Unterwasserkanäle sind da, wo die Schifffahrt es erfordert, zur Aufnahme von Schleppzügen mit Raddampferbetrieb einzurichten.
3. Die Erstellung von Schifffahrtsschleusen soll den Wasserwerken kein Recht auf Entschädigung geben.

Im fernern macht das Gesuch darauf aufmerksam, dass der Bau von festen Brücken künftig in der Weise erfolgen sollte, dass im Fahrwasser eine Durchfahrtsöffnung von mindestens 50 m Lichtweite und 9 m lichte Höhe über dem mittlern Wasserstand gesichert bleibt.

Bericht über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. (Länge 13 735 m.)

Ueber den Stand der Arbeiten am 31. Dezember 1906 entnehmen wir dem uns soeben zugekommenen 1. Baubericht folgende Angaben:

Nordseite Kandersteg. Die Arbeiten ausserhalb des Tunnels begannen am 15. Oktober 1906. Am 29. Oktober wurde der Sohlenstollen am «Vertragsportal» begonnen, vom 2. November an wurde im Tunnel in drei Schichten gearbeitet. Der Sohlenstollen, der zunächst Gebirgsschutt mit grossen Blöcken durchfährt, ist mit Sohlenschwellen eingebaut; der lichte Querschnitt desselben beträgt in der Breite 2,80 m und in der Höhe 2,20 m.

Südseite Goppenstein. Die Arbeiten ausserhalb des Tunnels begannen am 16. Oktober. Der Sohlenstollen wurde am Portal am 1. November angefahren; vom 19. November an wurde in drei Schichten gearbeitet. Der Stollen befindet sich von Km. 0,027 an in kristallinischem Schiefer, dessen Schichten senkrecht zur Tunnelachse streichen und mit 70° bis 80° gegen Süden einfallen. Es betrug auf der

	m	m	Total
die Länge der Sohlenstollen am 31. Dez. 1906	62	61	123
die mittlere Arbeiterzahl im Tag			
ausserhalb des Tunnels	50	27	77
im Tunnel	25	27	52
Zusammen	75	54	129

Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Die Fortschritte der Richtstollen betrugen im Monat Dezember auf der Südseite 66,0 m, auf der Nordseite 73,6 m, im Ganzen also 139,6 m, sodass die Stollenlängen 3491,0 m bzw. 3982,1 m, die Gesamtlänge der Sohlenstollen 7473,1 m oder 86,9 % der Tunnellänge von 8604 m erreichte. Der Firststollen war Ende des Monats südseits auf 3230 m, nordseits auf 2762 m, zusammen auf 5992 m vorgetrieben, während der Vollausschub auf 3115 m¹⁾ bzw. 2740 m, zusammen auf 5855 m vorrückte. An Mauerwerk war erstellt zu Ende Dezember auf der Südseite: Widerlager 3079 m¹⁾, Gewölbe 3058 m, Sohlengewölbe 72 m; auf der Nordseite: Widerlager 2722 m, Gewölbe 2652 m. Bis auf die Planierung der Tunnelsohle und die Tunnelbohrer waren vom Tunnel fertig erstellt südseits 2554 m, nordseits 2052 m, zusammen 5206 m oder 60,5 % der Gesamtlänge. Die durchschnittliche Gesamtzahl der Arbeiter betrug 1075. Der Wasserabfluss an den Tunnelmündungen wird angegeben zu 22 Sek.-l südseits und 2 Sek.-l nordseits, die höchste Gesteinstemperatur vor Ort zu 20,8°C und 19,0°C. In mehrmaligem Wechsel wurden wie bisher Kalksandstein, Sandstein und Mergel angefahren; die Grubengasausströmungen auf der Nordseite sind fast vollständig verschwunden.

Das Schiller-Theater in Charlottenburg, das von den Architekten *Heilmann & Littmann* in München an der Ecke der Bismarck- und Grolmannstrasse im Auftrag der Stadt Charlottenburg und der Schiller-Theater-Aktiengesellschaft erbaut wurde, ist am 1. Januar 1907 eröffnet worden. Es ist das erste nach der Form des antiken Theaters erbaute Schauspielhaus in Berlin. Vorbildlich war das von den gleichen Architekten erbaute Münchener Prinz-Regenten-Theater; doch waren für die besondern Zwecke auch besondere Einrichtungen nötig. So wurde vor die 26 m breite und 15 m tiefe Bühne ein zweites, geschlossenes Proscaenium gelegt, das als Schalltrichter für das gesprochene Wort dienen soll. Der Zuschauerraum, der 1450 Plätze enthält, kann während der Sommermonate auf 960 Plätze verkleinert werden.

¹⁾ Auf der Südseite 329 m Vollausschub und 450 m Widerlager nur von 0,9 m über Schwellenhöhe aufwärts.

Das Patent eines schweizerischen Konkordatsgeometers wurde nach bestandener Prüfung am 6. Dezember 1906 erteilt an die Herren: *Albert Baumer* von Herblingen (Schaffhausen), *Julius Baumgartner* von Winterthur, *Alfred Farner* von Ober-Stammheim (Zürich), *Otto Gossweiler* von Dübendorf (Zürich), *Hans Grob* von Zürich, *Gottl. Halter* von Bonau-Wigoltingen (Thurgau), *Emil Hunziker* von Gontenschwil (Aargau), *Paul Kübler* von Winterthur, *Wilhelm Kamm* von Kerenzen (Glarus), *Hans Leemann* von Zürich, *Emil Meier* von Winkel (Zürich), *Johann Meister* von Dachsen (Zürich), *Robert Rathgeb* von Oerlikon (Zürich), *Julius Schwarzenbach* von Rüschlikon (Zürich), *Heinr. Solcà* von Castello S. Pietro (Tessin), *Otto Stamm* von Schleithen (Schaffhausen), *Oskar Welf* von Gressoney la Trinité (Italien).

Tunnel unter dem Aermelkanal. Nach dem z. Z. dem englischen Parlamente vorliegenden Entwurf für den Tunnel unter dem Kanal würde dessen Länge einschliesslich der Zufahrten 48 km betragen, von denen 39 km unter das Meer zu liegen kämen. Das Projekt sieht die gleichzeitige Erstellung von zwei gesonderten Tunnelröhren vor von je 5,5 m Durchmesser, die durchgehends in einer Bank von gleichmässigem, dichtem Kalkstein angelegt werden könnten. Die Gesamtkosten des Unternehmens werden zu 400 Mill. Franken veranschlagt.

Zum Stadtingenieur von Solothurn hat die Einwohnergemeinde am 8. Januar gewählt Ingenieur *Wilh. Jacky* von Aarau, z. Z. bei der kantonalen Baudirektion in Zürich.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan für das Quartier de la Maladière in Neuchâtel. (Bd. XLVIII, S. 112, 267, 281, 203.) Als Verfasser des vom Preisgericht zum Ankauf empfohlenen Entwurfes Nr. 16, Motto: «15. November 1906» nennen sich uns die Herren *Gebrüder Rordorf*, Architekten in Zürich.

Aussen-Plakat für die Stadt Zürich (Bd. XLVIII, S. 293). Der auf 1. Februar 1907 festgesetzte Einlieferungstermin in diesem Wettbewerb ist bis 15. Februar 1907 verlängert worden.

Nekrologie.

† **C. Tischendorf.** In seinem 68. Lebensjahre starb zu Zürich am 8. Januar nach längerer Krankheit Ingenieur C. Tischendorf. In Christiania geboren, bezog er im Jahre 1860 die technische Hochschule in Hannover und übersiedelte von dort 1861 an das Zürcher Polytechnikum, um da seine Studien an der Ingenieurschule bis zum März 1863 fortzusetzen. Seine praktische Tätigkeit entfaltete er zunächst in seinem Heimatlande Norwegen, wo er von 1863 bis 1870 bei Eisenbahnbauten und bei topographischen Aufnahmen mitwirkte. Der Aufschwung im Eisenbahnbau führte ihn 1870 nach der Schweiz zurück, zu der er sich seit seiner Studienzeit besonders hingezogen fühlte. Wir finden ihn von 1870 bis 1871 bei der Schweiz. Nordostbahn für die Vorarbeiten der linksufrigen Zürichseebahn beschäftigt. Im Jahre 1872 ging er zur Nationalbahn über, bei der er bis zu ihrer Uebernahme durch die N. O. B. (1880) für Projektierung, Bau und Betrieb arbeitete. Von 1880 an trat er wieder in die Dienste der N. O. B. und seit deren Verstaatlichung in jene der S. B. B., bei denen er bis zu seinem Ende als Sektionsingenieur für den Bahnunterhalt tätig war. Seit etwa einem halben Jahr begann der sonst immer rüstige Mann zu kränkeln, was ihn namentlich gemächlich sehr bedrückte, bis sich wiederholende Schlaganfälle seinem Leben ein Ziel setzten.

Mit Tischendorf ist ein arbeitsamer und gewissenhafter Mann, ein gemütlicher und treuer Kollege zur Ruhe eingegangen, der namentlich in frühern Jahren in den Kreisen seiner Studien- und Fachgenossen ein gern gesehener Gesellschafter war. Er legte auch für vieles, was seinem Berufe nicht unmittelbar verwandt war, lebhaftes Interesse an den Tag; so befasste er sich mit Photographie und nicht ohne Geschick auch mit der Malkunst, was ihm für seine spätern Jahre, als er sich veranlasst sah, mehr und mehr auf geselligen Umgang zu verzichten, viele Befriedigung gewährte. Seine Altersgenossen und Kollegen werden dem biedern Manne das beste Andenken bewahren.

† **Alfred Hämmerli,** Maschinen-Ingenieur, ist am 22. Dezember vergangenen Jahres nach langem Leiden in Zürich gestorben. In Lenzburg am 3. Januar 1840 geboren besuchte er nach Absolvierung der Industrieschule in Zürich von 1858 bis 1861 das eidg. Polytechnikum, an dem er sich das Diplom als Maschinen-Ingenieur erwarb. Als Mitgründer und Mitbesitzer übernahm er Ende der 60er Jahre die technische Leitung der Papier- und Maschinenfabrik Landquart, deren Entwicklung er seine ganze, grosse Arbeitskraft widmete. Von 1885 an stand er dem gleichen, mittlere-

weile in eine Aktiengesellschaft umgewandelten Unternehmen als Direktor vor. 1895 übernahm Hämmerli die Direktion der Zellulose- und Papierfabrik Utzenstorf, welche Stelle er aber krankheitshalber bald wieder niederlegen musste. Ein hartnäckiges und schmerzvolles Fussleiden fesselte ihn jahrelang ans Bett, sodass der Tod ihm eine Erlösung war. Hämmerli steht bei seinen Kollegen und Zeitgenossen im Andenken eines angesehenen Technikers, eines liebenswürdigen Menschen, stets treubesonnt um die Erfüllung seiner Pflichten und ebenso sehr um das Wohl seiner Arbeiter.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der IV. Sitzung im Winterhalbjahr 1906/07.

Mittwoch den 19. Dezember 1906 auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Herr Ingenieur K. E. Hilgard.

Anwesend 85 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende begrüsst die anwesenden Gäste und verdankt die während seiner Abwesenheit durch den Verein vorgenommene Wiederwahl zum Präsidenten des Vereins und die treffliche interimistische Leitung der Vereinsgeschäfte durch den Vizepräsidenten Prof. Zwicky. Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Bezüglich eines vom Vorstande des Gewerbeschulvereins an den Vorstand des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins gerichteten Schreibens betreffend Beteiligung unseres Vereins an den Bestrebungen zur beruflichen Ausbildung junger Leute für das Maurergewerbe wird dem Beschluss des Vereinsvorstandes zugestimmt, dem Gewerbeschulverein die Unterstützung unseres Vereins in dem Sinne in Aussicht zu stellen, dass die Frage im Schoosse des Vereins zur Sprache gebracht, von einer finanziellen Unterstützung zurzeit aber Umgang genommen werden soll. Mit dem vorbereitenden Studium der Frage werden auf Vorschlag des Vorstandes die Herren Kantonsbaumeister Fietz und Architekt Pfeghard betraut.

Zu Rechnungsrevisoren werden gewählt die Herren Ingenieur Ott (bisher) und Architekt Spinner (neu).

Dem Vorschlage des Vorstandes, den Neudruck des Mitgliederverzeichnisses vorzubereiten und eine Eingabe betreffend die stenographische Aufnahme der Protokolle ablehnend zu beantworten, wird zugestimmt.

Der Vorsitzende teilt mit, dass die Eingabe an den Kantonsrat betreffend Revision des Baugesetzes von letzterem in seiner Sitzung vom 17. Dezember einer Kommission zur Behandlung überwiesen worden sei.

Zur Aufnahme in den Verein hat sich angemeldet Herr Ingenieur Oskar Wannier. Herr Architekt Theodor Knöpfli tritt aus der Sektion Schaffhausen in unsern Verein über.

Herr Ingenieur Ed. Hofweber hält seinen Vortrag über

«Dampfturbinen unter besonderer Berücksichtigung der Zölly-Turbine».

Der Vortragende hat sich zur Aufgabe gestellt, das Thema nicht vom Standpunkte des Turbinen-Spezialisten aus zu beleuchten, sondern dasselbe vielmehr dem Verständnis weiterer technischer Kreise anzupassen und deren Interesse dafür zu erregen. Dank dem überaus klaren Vortrag, unterstützt von zahlreichen Projektionsbildern, welche die historische Entwick-

lung der Aktions- und Reaktionsturbinen trefflich zum Ausdruck brachten, gelang es dem Referenten vorzüglich, seine sich selbst gestellte Aufgabe zu lösen, die zahlreichen Zuhörer bis ans Ende zu fesseln und deren lauten Beifall hervorzurufen.

Die anschliessende Diskussion eröffnet Herr Prof. Dr. Stodola, seinerseits den Vortrag bestens verdankend und besonders darauf hinweisend, wie die vom Referenten in seinem Vortrag verwendete historische Methode am besten geeignet sei, die successive Entwicklung der Turbinentechnik verständlich zu machen und zu zeigen, wie gerade der Bau von Dampfturbinen sozusagen in den allerletzten Jahren erst neu entwickelt und nun in dieser kurzen Zeit zu solcher Vervollkommenheit gelangt sei. Herr Direktor Huber findet, der Vortragende habe in seinen historischen Ausführungen, die er übrigens ebenfalls wärmstens verdankt, der Rateau-Turbine wohl etwas zu wenig Beachtung geschenkt, und benützt den Anlass, unserem hochverehrten Meister des Dampfturbinenbaues, Herrn Prof. Dr. Stodola, zu dessen Auszeichnung durch die Akademie der Wissenschaften in Paris zu gratulieren, welcher Gratulation sich der Vorsitzende auch im Namen des Vereins anschliesst. Prof. Dr. Stodola verdankt in warmen Worten diese Kundgebung, will aber in seiner bescheidenen Weise das Verdienst um die grossen technischen Erfolge nicht nur einzelnen Personen zuerkennen wissen, sondern auch jenen vielen werktätigen Ingenieuren, die in stiller, unablässiger Arbeit diese Erfolge vorbereiten und miterringen helfen; es freut den Redner insbesondere, dass gerade die Schweiz, wie auf andern Gebieten, so auch wieder auf diesem speziellen Felde die Geburtsstätte neuer industrieller Entwicklung geworden sei.

An der weitem Diskussion beteiligen sich noch die Herren Prof. Escher, Direktor Huber, Prof. Dr. Stodola, Ingenieur Marguerre und der Referent. Der Vorsitzende verdankt dem Vortragenden sein lehrreiches, interessantes Referat bestens und ebenso noch Herrn Prof. Dr. Stodola dessen allgemeine und spezielle, aus dem reichen Schatz seines Wissens und der Erfahrung geschöpfte Erläuterungen.

Schluss der Sitzung 10¹/₂ Uhr.

Der Aktuar: A. T.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht zu baldigem Eintritt ein Ingenieur mit Praxis im Bau von Lokalbahnen als Bauleiter des Unterbaues. Dauer der Arbeit etwa 12 Monate. Genügende Kenntnis der italienischen Sprache erforderlich. (1476)

On cherche pour une usine de la suisse française un ingénieur-électricien connaissant bien la construction des dynamos et ayant si possible quelques années de pratique. (1477)

On cherche pour peu de mois, un ingénieur-geomètre pour une société de mines à l'étranger. (1478)

On cherche pour la France un jeune ingénieur-dessinateur connaissant la construction en fer et la statique graphique. (1479)

Gesucht ein jüngerer Hilfsingenieur für Aufnahmen und Ausführung einer Wasserkraftanlage im Wallis. (1480)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28. Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
15. Januar	Pfarrer Zimmermann	Greifensee (Zürich)	Schreiner-, Glaser- und Malerarbeiten im Neubau des Primarschulhauses Greifensee.
15. »	Fröhlicher & Söhne	Solothurn	Lieferung sämtlicher Steinhauerarbeiten in Kalk- und Kunststein zum Schulhausneubau.
17. »	Strasseninspektorat	Liestal (Baselland)	Erstellung einer Dohle an der Arisdorferstrasse in Liestal.
18. »	Adolf Asper, Architekt	Zürich	Granit- oder Hartsandsteinarbeiten (Treppen- und Balkonplatten) zu dem Post- und Wohngebäude in Zürich III der Schweiz. Volksbank Zürich.
19. »	Dorer & Fuchsli, Architekten	Steinwiesstrasse 40	Erd- und Maurerarbeiten für den Umbau des Gebäudes «Schlossberg».
20. »	Bureau für den Telegraphendienst der S. B. B.	Baden (Aargau)	Erstellung der elektrischen Beleuchtungseinrichtung für das neue Dienstgebäude der schweizer. Bundesbahnen im Bahnhof Bern.
20. »	Kreisdirektion III der S. B. B.	Bern, Verwaltungsgebäude, gr. Schanze	Lieferung von 200 schwarz kautschukierten Eisenbahnwagendecken.
20. »	E. Ziegler, Architekt	Zürich	Liefen und Verlegen von 460 m ² Linoleumbodenbelag, 300 m ² Linoleumwandbelag, 200 m ² fugenloser Steinholzbelag, 480 m ² Parkett, 550 m ² Asphaltböden u. a. m. zum Schulhausneubau in Herzogenbuchsee.
20. »	Severin Ott	Burgdorf (Bern)	Sämtliche Bauarbeiten zum Bäckereigebäude des Konsumvereins Arbon.
21. »	Bundeshaus, Westbau	Arbon (Thurgau)	Schreinerarbeiten, I. Teil (Fenster) für das Post- und Telegraphengebäude in Sarnen.
21. »	Zimmer Nr. 146	Bern	
22. »	Eidg. Baubureau	Basel, Gartenstr. 68	Schreinerarbeiten, I. Teil (Fenster) und die Verglasungen für das neue Postgebäude an der Zentralbahnstrasse in Basel.
25. »	Kantonsingenieur	Altdorf (Uri)	Erstellung eines Zufahrtsträsschens zum Schächten bei Trudelingen.
31. »	Kant. Bauamt	Chur	Erstellung der Kommunalstrasse Rabius-Surrhein, Länge 1800 m, Breite 3,20 m, nebst einer eisernen Brücke von 40 m Länge und 3,5 m Breite über den Vorderrhein