

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 6

**Nachruf:** Hofer, Ernst

### **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:** 26.11.2024

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

eigene, sog. „Dornostrahlung“, mit ihren, bis in das Spektralgebiet der biologisch wirksamen ultravioletten Strahlung reichenden Strahlen wird für gewisse therapeutische Zwecke ausserordentlich geschätzt. Besondere Bauformen der Bogenlampe sind weiter auch heute noch für Lichtpaus-Einrichtungen und Mikroprojektion weit verbreitet.

**Entwicklung des Schienenomnibusses.** Eine übersichtliche Betrachtung der bisher gebauten, leichten und allein fahrenden Eisenbahn-Motorwagen, für die er die Bezeichnung „Schienenomnibus“ benützt, bietet E. Cramer (Nürnberg) in der „V.D.I.-Zeitschrift“ vom 16. April 1932. Zur Vergleichung der verschiedenen Bauformen eignet sich einerseits das Verhältnis der Nutzlast zum Leergewicht, das für die neun verglichenen Wagen deutscher, französischer, englischer, ungarischer und tschechischer Provenienz bei 1 : 2 liegt, andererseits das Verhältnis des Betriebsgewichts in t zur Motorleistung in PS, das bei den für mässige Steigungen, bzw. für mässige Geschwindigkeiten gebauten Wagen bei 1 : 6 bis 1 : 7, für die extra rasch fahrende „Micheline“ dagegen bei 1 : 14 liegt. Im Hinblick auf die Laufwerk- und Federungsverhältnisse wird die ausserordentliche Ruhe der Fahrt bei der fünfsachsigen „Micheline“ gegenüber den übrigen, nur zweiachsigen oder dreiachsigen Wagen hervorgehoben. Als noch nicht gelöst wird die Frage des Führerstandes bezeichnet, da beim schienenengebundenen Fahrzeug, im Gegensatz zum Strassenfahrzeug nicht immer die Möglichkeit zum Wenden besteht; in diesem Zusammenhang wird erwähnt, dass für die Rückfahrt der „Micheline“ der Führer an seinem Platze blieb, während ein Begleiter am andern Wagenende der Streckenbeobachtung oblag und sich mit dem Führer verständigen konnte. Im tschechischen Wagen wurde für den Führer im zentralen Teil des Wagens ein erhöhter, über das Wagendach hinausragender Aufbau angeordnet, von wo aus er den Wagen mittels des hochgeführten Schaltgestänges, bei seitlichem Sitzen, in beiden Richtungen bedienen kann. Diese Lösung wird für den mit dem genannten Wagen beabsichtigten Nebenbahnbetrieb mit Geschwindigkeiten, die 50 km/h nicht überschreiten, noch als brauchbar bezeichnet; für Schnellfahrten, für die die Beobachtung der Strecke grössere Aufmerksamkeit erfordert, wird jedoch dieser Führerplatz, der für den Führer ununterbrochen eine Drehung des Kopfes nach einer Seite bedingt, als fahrtechnisch ungünstig erklärt.

Eine schiefe Klappbrücke ist zwischen Trenton und Princeton in New Jersey (U.S.A.) über einen rd. 12 m breiten Kanal gebaut worden. Bemerkenswert ist der sehr spitze Winkel von 24°, unter dem die Strassenaxe die Kanalaxe kreuzt (Abb. 1); wie die „Eng. News Record“ vom 2. Juni entnommenen Bilder zeigen, konnte daher auch das Gegengewicht, statt über oder unter der Strasse, neben dieser, direkt verbunden mit dem Randhauptträger der Brücke, angeordnet werden. Diese Gegengewichtsträger sind besonders kräftig ausgebildet und in die Brücke eingebunden, deren konstruktive Anordnung im übrigen aus Abb. 2 hervorgeht. Die ganze Brücke samt Gegengewicht ist ein einziges starres System, das beim Aufklappen um drei in der selben Axe liegende Zapfen dreht: je einer zu beiden Seiten des Gegengewichts und ein dritter am Südende des Endquerträgers (vergl. Abb. 1). Die grossen Torsionsmomente, die bei dieser Anordnung unvermeidlich auftreten, sind in der konstruktiven Durchbildung der Einzelteile berücksichtigt worden unter Zuschlag entsprechender Sicherheiten für die Ungewissheit ihrer Verteilung. Der Antriebsmotor arbeitet über ein Getriebe auf ein Zahnradsegment am innern Gegengewichtsträger, beim mittlern Drehzapfen. Die gesamte Eisenkonstruktion im Gewichte von rd. 400 t ist in offener Stellung montiert worden, um den Kanalverkehr nicht zu stören.

Die Hedwigskirche in Berlin, die Friedrich der Grosse als katholische Bischofskirche gebaut hatte, ist 1773 eingeweiht worden. Ihre völlige Vollendung nahm jedoch erst Max Hasak im Jahre 1883 wieder auf, der jetzt in einem zahlreiche Originaltexte enthaltenden Werk (Carl Hagman Verlag, Berlin) über die Geschichte des Baues berichtet. Am Ausbau war auch Arch. C. Holzmeister beteiligt.

## NEKROLOGE.

† Ernst Hofer, Elektro-Ingenieur. Mit dem am 30. Juni 1932 einer Herzlähmung zum Opfer gefallenem lieben Kollegen und Freund ist ein unter den schweizerischen Vertretern der Elektrotechnik weit herum bekannter tüchtiger Fachmann und ein eigentlicher Self made man von uns geschieden. Ernst Hofer stammte aus Zürich und Hüttlingen (Kt. Thurgau) und ist am 15. Oktober 1868 in St. Gallen zur Welt gekommen. In frühester Jugend verlor er den Vater; um die Mithilfe seiner kränklichen Mutter nicht länger als nötig bean-

spruchen zu müssen, ist offenbar schon früh in ihm der Entschluss gereift, sich so rasch als möglich auf eigene Füsse zu stellen. Dieses Ziel hat er in den darauf folgenden Jahren mit Beharrlichkeit verfolgt und in kurzer Zeit auch erreicht. Nach mehrjähriger Ausbildung an den Kantonschulen Frauenfeld und St. Gallen und nach einer mit Erfolg bestandenen praktischen Lehrzeit in der Fabrik für elektrische Maschinen und Apparate der Gebrüder Gmür in Schänis erhielt Hofer seine erste Anstellung als Monteur bei der ehemaligen Zürcher Telephon-Gesellschaft, in deren Auftrag er u. a. die Erstellung der Telephonnetze in Parma und Modena leitete. Hernach trat er in die Dienste der Eidg. Telegraphen- und Telephonverwaltung, wo ihm Gelegenheit geboten war, als Monteur am Bau von Telephonzentralen in vielen Städten der Schweiz zu arbeiten.

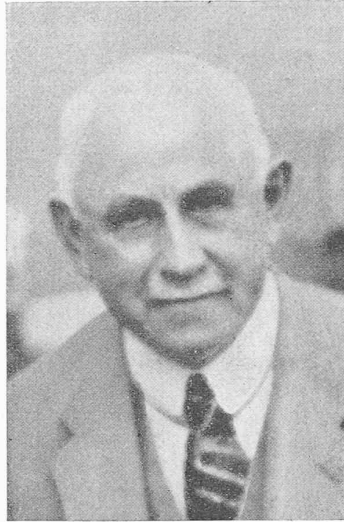
Ernst Hofer gab sich aber mit dieser Tätigkeit nicht zufrieden, er hatte sich ein höheres Ziel gesteckt. Durch intensives Privatstudium brachte er es so weit, mit 28 Jahren die Aufnahmeprüfung an der E. T. H. zu bestehen und das akademische Studium beginnen zu können, das er mit unermüdem Fleiss und Arbeitswillen, mit dem Minimum von Semestern ab-

solvierete und mit dem Diplom als Elektroingenieur abschloss. Obwohl Hofer den Ernst des Lebens frühzeitig kennen gelernt hatte, war er doch ein fröhlicher Student und im Kreise seiner Kollegen stets gern gesehener Gesellschafter; vielen seiner ehemaligen Studienkollegen blieb er in treuer Freundschaft verbunden bis an sein Ende.

Seine erste Anstellung als Ingenieur erhielt Hofer wieder bei der Eidg. Telephonverwaltung, die ihm unmittelbar nach bestandener Diplomprüfung das Amt des Stellvertreters des Telephonchefs in Zürich übertrug. Als im Jahre 1903 die Stelle des Telegrapheninspektors beim Kreis III der S. B. B. in Zürich neu besetzt werden musste, war es fast selbstverständlich, dass die Wahl auf den für diesen Posten ganz besonders gut vorgebildeten Ingenieur Hofer fiel. In dieser Stellung hatte er nun ein ihm in allen Teilen zusagendes Arbeitsfeld gefunden. Die Anwendung der Elektrizität im Eisenbahnwesen steckte damals noch in den Anfängen und beschränkte sich hauptsächlich auf einfache Telegraphen- und Telephoneinrichtungen. Sehr bald jedoch setzte eine rapide Entwicklung der Sicherungsanlagen aller Art, Blockeinrichtungen, Stations- und Bahnhofbeleuchtungs-Anlagen usw. ein. Alle diese technischen Aufgaben konnten in zufriedenstellender Weise nur von einem Mann gelöst werden, der, wie Hofer, neben ausgedehnten, in mehrjähriger handwerklicher Betätigung erworbenen Kenntnissen auch über eine vollwertige theoretische Ausbildung verfügte.

Durch die im Jahre 1924 durchgeführte Vereinigung des ehemaligen Bundesbahnkreises IV mit dem Kreise III und durch die fast zur gleichen Zeit begonnene Einführung der elektrischen Zugförderung auf den Hauptlinien der Ostschweiz wurde das Arbeitsgebiet und damit auch Hofers Arbeitslast neuerdings ganz gewaltig vergrössert. Nicht nur wurden längs der elektrifizierten Strecken sämtliche Schwachstromeinrichtungen einer gründlichen Erneuerung und Ausdehnung unterzogen, sondern es galt auch, alle Bahnhof- und Stationsbeleuchtungen zu modernisieren und den neuen Verhältnissen anzupassen; im Gebiete der Fahrleitungen mussten alle andern Freileitungen durch im Boden verlegte Kabel ersetzt werden. Auch die vielen Umbauten von Bahnhöfen und Stationen gaben Anlass zu umfangreichen Arbeiten an deren elektrischen Anlagen.

Als dann dem Dienste für elektrische Anlagen auch noch der



ERNST HOFER

ELEKTRO-INGENIEUR

15. Okt. 1868

30. Juni 1932

Unterhalt der Fahr- und Uebertragungsleitungen, sowie Betrieb und Unterhalt der Unterwerke zugeteilt wurde, war offenbar das Mass an Aufgaben und Pflichten, die dem Leiter dieses Dienstzweiges zugemutet werden konnten, reichlich voll. In Würdigung dieser veränderten Verhältnisse wurde Hofer im Jahre 1927 zum Stellvertreter des Obergeringens des Kreises III ernannt. Das ihm zugewiesene Mass an Arbeit zu bewältigen, ermöglichte ihm einzig seine gute Ausbildung, sein unermüdlischer Arbeitseifer, grösste Pflichttreue und die Liebe zu dem von ihm hochgeschätzten Fache. Wenn es ihm namentlich in der letzten Zeit nicht ganz gelungen ist, durch eine den neuen Verhältnissen angepasste Arbeitsteilung und durch vermehrte Beanspruchung seiner Mitarbeiter seine eigene Arbeitskraft etwas zu schonen, so ist das lediglich seiner angeborenen Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue zuzuschreiben. Nach mehr als dreissigjähriger angestrengter Tätigkeit im Dienste des Staates waren seine Kräfte fast plötzlich erschöpft. Am 29. Mai zwangen ihn heftige Herzkrämpfe, die Arbeitstätte plötzlich zu verlassen. Trotz bester Pflege und obwohl langsam eine gewisse Besserung eingetreten war, konnte er sich nicht mehr erholen und am Abend des 30. Juni ist sein überanstrengtes Herz plötzlich stillgestanden. Damit hatte ein Leben voll Arbeit und Pflichten eine rasche Erfüllung gefunden. Sein Wunsch, sich auf Anfang des nächsten Jahres in den wohlverdienten Ruhestand zurückziehen zu können, ist leider nicht in Erfüllung gegangen.

Ein aufrichtiger treuer Freund und Kollege mit einem feinen Charakter ist mit Ernst Hofer von uns geschieden. Die Lücke, die er hinterlassen hat, wird nicht nur bei seinen Arbeitskollegen, sondern ganz besonders auch in seiner Familie, für die er stets ein treuer Vater und Fürsorger war, sowie im Kreise seiner vielen Freunde noch lange Zeit schwer empfunden werden. M. M.

## WETTBEWERBE.

**Erweiterungsbau des Gemeindefrankenhauses in Wattwil.** Zugelassen sind die seit 1. Juli 1931 im Kt. St. Gallen niedergelassenen, sowie alle in Wattwil verbürgerten Architekten; Einreichungstermin ist der 15. November 1932. Im Preisgericht sitzen die Architekten Kt. Bmstr. A. Ewald (St. Gallen), W. Pfister (Zürich), Prof. O. R. Salvisberg (Zürich), als Ersatzmann H. Weideli (Zürich). Als Preissumme stehen 7500 Fr. zur Verfügung; Programm und Unterlagen können gegen Hinterlage von 10 Fr. bezogen werden bei der Krankenhausverwaltung Wattwil.

## LITERATUR.

**Handbuch für die Ausführung geschweisster Stahlbauten.** Arcos-Ausgaben 1930. Zu beziehen beim Generalvertreter der Fa. La Soudure électrique autogène S. A., Max C. Meister, Waldmannstr. 4, Zürich. Preis geb. Fr. 12,50.

Das Buch gibt eine kurze Einführung in die Technik des Elektroschweißens, und ist auf Grund der Erfahrungen der Firma Arcos herausgegeben. Ueber den Rahmen eines Berichtes über Eigenschaften und Verwendungsmöglichkeiten von Arcos-Elektroden hinaus will das Buch aber auch allgemein belehrend und anregenden Inhaltes sein und sich an den Fachmann wenden, der mit Elektroschweißung zu tun hat. — Es wird zuerst der Schweisswerkstoff behandelt, hieran anschliessend die Art der Schweissnähte und ihre statische Festigkeit auf Grund der Bruchfestigkeiten von Arcos-Schweißungen. Vom 4. Teil des Buches ab werden Entwürfe von Konstruktionseinzelheiten von Hochbauten, Brückenbauten usw. gebracht, doch können wir uns nicht in allen Punkten mit den Ausführungen, ganz besonders nicht mit dem Abschnitt über Fachwerkbrücken einverstanden erklären. Sicherlich sind doppelwandige Druckgurtquerschnitte nicht nach Abbildung 72 und dazu gehörige Knotenpunkte nicht nach Abbildung 79 als einwandfrei zu bezeichnen; dies nur um ein Beispiel anzuführen. Im 5. Teil wird ein Berechnungsbeispiel für einen Dachbinder gezeigt und die Festigkeit der Schweissnähte auf Grund einer vierfachen Sicherheit gegenüber der Bruchfestigkeit von Arcos-Elektroden errechnet. Hierüber, sowie über verschiedene Fragen, die das Schweißen ganz allgemein oder in Einzelheiten der Schweissverbindungen betreffen, liesse sich natürlich diskutieren, da wir uns bei verschiedenen dieser Probleme noch im Anfangstadium der Entwicklung befinden. Kurz gestreift werden dann Kostenfragen, besonders unter Berücksichtigung des Zusammenbaues der Konstruktionen und schwierigeren Konstruktionsverbindungen. An Vorschriften für die

Durchführung der Schweisskonstruktionen wird insbesondere der Entwurf der deutschen Vorschriften (inzwischen als solche erschienen) wiedergegeben. Der Rest des Buches bringt Fragen über die Prüfung geschweisster Konstruktionen und schliesslich Versuchsergebnisse mit Arcos-Schweißungen. Kärner.

## Quaibrücke Zürich.

Bei Anlass der Verstärkungsarbeiten, die an der Brücke zur Zeit vorgenommen werden, wird in einer Einsendung an die „N. Z. Z.“ aus Architektenkreisen angeregt, man möchte diese Gelegenheit auch zu einer architektonischen Reinigung der Brücke benützen.

„Was das wichtigste an der ganzen Remedur wäre, ist die Reinigung des Ingenieur-Werkes von unsachlichen Zutaten in Form dieser Pfeiler, die mit der Konstruktion der Brücke nicht das geringste zu tun haben, sondern, wie sich bei genauerer Betrachtung zeigt, der Konstruktion einfach kulissenhaft vorgeblendet sind. Sie geben sich den Anschein, in ihrer granitenen Wucht Erhebliches zur Festigkeit der Brücke beizutragen. Dahinter steht ganz unabhängig von ihnen die reine sachliche Eisenkonstruktion. Denkt man sich diese Granitpfeiler weg, so müsste die eigentliche Brückenkonstruktion sehr rein und elegant in Erscheinung treten. Wenn man die Unechtheit dieser Pfeiler als Konstruktionselemente erst einmal durchschaut hat, wird man den unbehaglichen Eindruck einer konstruktiven Unsauberkeit nicht mehr los. Zu allem Ueberfluss können die Pfeiler aber auch für sich allein keine Schönheitswerte geltend machen. Dafür dürften die Brückenköpfe bedeutender gestaltet werden. Sie müssten ohnehin eine gründliche Reparatur über sich ergehen lassen.“

Die Quaibrücke ist den Zürchern begreiflicherweise ans Herz gewachsen und gerade ihre kleinteilige Ornamentik hat etwas fast pariserisch Liebenswertes. Wenn man aber bedenkt, dass durch die Oberleitungsmasten der Strassenbahn die architektonische Wirkung der Kandelaber ohnehin schon stark beeinträchtigt ist, wird man gegen obige Anregung kaum Pietätsbedenken geltend machen können, umsoweniger, als ja Massen- und Gesamtlinienführung des Bauwerkes erhalten bleiben. Auch der Vorschlag, Oberleitungsmasten und Beleuchtungsträger zu kombinieren, überzeugt, sodass man der Bewegung nur Erfolg wünschen kann. Ein Fragezeichen möchten wir einzig hinter die „bedeutender gestalteten Brückenköpfe“ setzen. Die Markierung der Brückenköpfe durch Plastik oder Architektur hat bei Brücken in der Landschaft Sinn, die von einem grünen Ufer ans andere führen: dort kann durch solche Massnahmen der Beginn des bewusst geformten Menschenwerkes gegenüber der formlosen Natur hervorgehoben werden. Bei Brücken, die von einem dicht bebauten Ufer ans andere führen, ist die monumentale Betonung der Anfänge dagegen fast immer geradezu störend, weil sie die Brücke aus dem organischen Zusammenhang löst und für sich allein als Gegenstand isoliert, während es gerade auf die auch ästhetisch ungehemmte Verbindung ankäme. Und noch ein wichtiger Punkt: Auch die Brüstung muss so durchsichtig, so leicht, so unmonumental als möglich werden. Das heutige, recht gut ornamentierte Gusseisengeländer bindet die Brücke schön an die Quai-Brüstungen, es brauchte also nur an den Stellen der jetzigen Kandelaber ergänzt zu werden.

Am Besten wäre es freilich, wenn alle diese Fragen nicht vereinzelt, sondern im Zusammenhang mit der schon lange nötigen Gesamtüberarbeitung der ganzen Bürkliplatzanlagen bearbeitet werden könnten, denn die Brücke ist eben nicht ein Gegenstand für sich, sondern Teil dieser Quaianlagen. P. M.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

**S. I. A. Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein.** Mitteilung des Sekretariates.

Von unserem Werke „Das Bürgerhaus in der Schweiz“ ist der XXIV. Band

„La maison bourgeoise dans le canton de Neuchâtel“ soeben erschienen und kann von den Mitgliedern beim Sekretariat, Tiefenhöfe 11, Zürich, zum reduzierten Preise von 15 Fr. für das erste Exemplar und } plus 8 Fr. für geb. Exemplare 20 Fr. für jedes weitere Exemplar } bezogen werden. Der Ladenpreis beträgt 30 Fr. pro Band.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir unsere Mitglieder erneut auf die bisher erschienenen Bürgerhausbände aufmerksam machen, die sich ganz vorzüglich zu Geschenkwzwecken eignen. Da zum reduzierten Preise eine beliebige Anzahl Exemplare bezogen werden kann hoffen wir, dass unsere Mitglieder von dieser günstigen Offerte ausgiebigen Gebrauch machen werden. Die Lieferung erfolgt ausschliesslich durch das Sekretariat.

Zürich, den 25. Juli 1932.

Das Sekretariat,