

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 17

Nachruf: Guggenheim, Sigmund

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: 16.03.2025

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

ten, besonders die Kameraden der Geniewaffe und alle, die mit ihm zu tun hatten, auch die G. E. P., der er während fast 60 Jahren treu geblieben, werden ihm ein gutes und ehrenvolles Andenken bewahren.

H. v. Gugelberg

† **Sigmund Guggenheim**, Dipl. Masch.-Ing., E. T. H. 1904/08 (Utoniae), geb. am 27. April 1884, ist nach schwerem Leiden am 21. April 1941 gestorben. Unser G. E. P.-Kollege hat nach Erwerbung des Diploms zuerst bei BBC eine kurze Praxis ausgeübt, um dann 1909 als Assistent von Prof. Dr. H. F. Weber an die E. T. H. zurückzukehren, an der er 1910 (als Erster an der Mech. Abteilung) zum Dr. sc. techn. promoviert und sich als Priv.-Doz. habilitiert hat. 1912 trat Dr. Guggenheim in die Dienste der A. E. G., Abteilung für elektrische Bahnen, in Berlin, in welcher Stellung er bis 1920 verblieb. Nach Zürich zurückgekehrt, eröffnete er ein selbständiges Ingenieurbüro, bis er 1924 die Direktion der Telion A. G. für Radiotechnik übernahm, um deren Entwicklung er sich durch seine hohe Intelligenz, seine Kraft und seinen Weitblick hervorragende und bleibende Verdienste erworben hat. Ein allzufrüher Tod hat nun seiner erfolgreichen Laufbahn ein jähes Ende bereitet.

MITTEILUNGEN

Der neue «Ospedale Maggiore» der Stadt Mailand. In den «Annali dei lavori pubblici» Nr. 5/1940 berichtet Dr. Ing. G. Baselli über den Neubau des städtischen Spitals in Mailand. Das bisherige Spital ging zurück auf eine Gründung des Herzogs Francesco Sforza um 1456 und erreichte in zwei grossen Erweiterungen schliesslich eine Aufnahmefähigkeit von 1500 Betten. Um 1910 begann man sich mit der Idee eines Neubaus zu beschäftigen und sah in der Folge eine Teilung der Stadt in zwei Hospitalisierungs-Zonen vor. Ein erster Wettbewerb für den Neubau an der Peripherie um 1924 verlief negativ. 1930 wurde nach weiteren Studien die Projektbearbeitung an Ing. Marcovigi übertragen, der sie mit Ing. Casalis durchführte unter Mitarbeit von Prof. Ronzani für die ärztlichen und von Prof. Arata für die architektonischen Interessen, welche letztgenannte gesondert betrachtet wurden. Das Werk wurde von 1932 bis 1939 ausgeführt und stellt eine grössere, wenn auch nicht vollständige Spitalseinheit mit 1700 Betten dar. Hierzu kommen 1500 Betten in bereits bestehenden Kliniken und 1200 Betten in verschiedenen Anstalten, sodass Mailand nun über 4400 Betten verfügt. Das neue

Spital beansprucht eine Fläche von rund 320 000 m² innerhalb eines im Ausbau befindlichen Parks von mehr als doppelter Ausdehnung. Die Spital-Baukosten erreichen 120 Millionen Lire, die in bemerkenswerter Weise zum grossen Teil durch private Stiftungen gedeckt sind. Im Uebrigen war die Finanzierung Sache der Gemeinde Mailand, die als Kompensation das alte Spitalgebäude bis auf die für die Verwaltung notwendigen Teile für andere Zwecke übernahm. Die neue Anlage besteht nach dem untenstehenden Lageplan aus 19 zum Teil durch offene Arkaden verbundenen Gebäuden mit verschiedener Höhe bis zu sechs Geschossen. Trotz der von der Tradition heftig abgewandten Architektur der Einzelbauten steckt die Gesamtanlage noch in den Fesseln von Symmetrie und vorgesfassten Raumvorstellungen und weist keine Organisation auf, die man als adäquat dem vorurteilslos fortschreitenden Denken der hier heimischen Wissenschaften zu empfinden vermöchte. Mit der Hochachtung vor der imponierenden Verwirklichung von Hilfsbereitschaft empfinden wir jetzt die der Grösse eines solchen Werkes proportionale Verantwortung.

Zweibahnige Schneeräumung der Grossglocknerstrasse. An der Grossglocknerstrasse wurden in der 21 km langen Hochstrecke, die vom Piffkar in einer Höhenlage von 1640 m ü. M. über die Kulmination von 2470 m bis Guttal auf 1900 m reicht, regelmässige Schneemessungen durchgeführt, die in drei Wintern (Nov./Mai) folgende Zahlen ergaben:

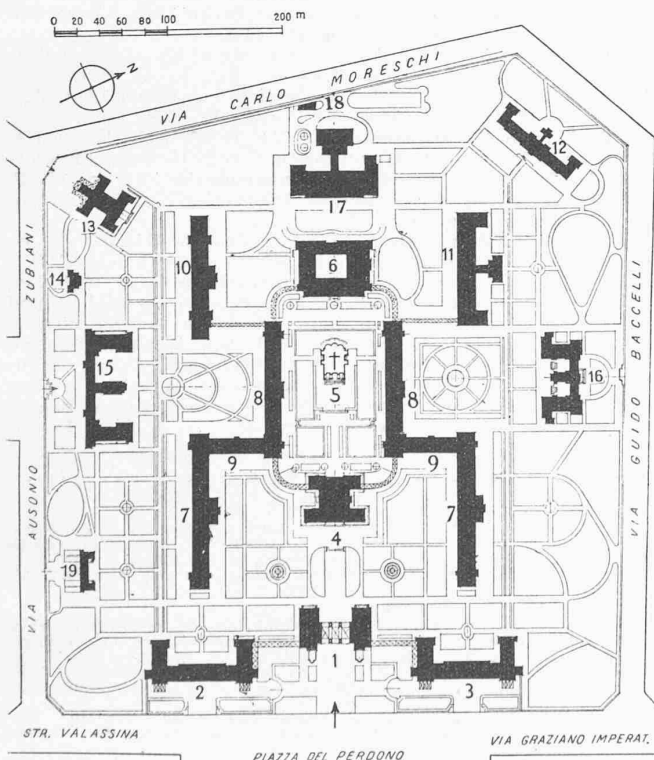
1936/37 max. Monatsmittel 241 cm im April, Wintermittel 155 cm, 1937/38 max. Monatsmittel 138 cm im Mai, Wintermittel 102 cm, 1938/39 max. Monatsmittel 142 cm im März, Wintermittel 86 cm.

Somit erschien der letztgenannte Winter mit seinen relativ niedrigen Schneehöhen besonders geeignet, um die Schneeräumung im Frühjahr 1939 erstmalig auf den hochgelegenen Strecken zweibahnig auf ganze Strassenbreite durchzuführen. Zu der obgenannten Strecke kam noch dazu die 8 km lange Abzweigung von Guttal bis zum Parkplatz auf der Franz-Joseph-Höhe, 2360 m, mit einem Schnee-Wintermittel von 66 cm. Die Altschneemengen beider Strassenabschnitte betrugen rd. 151 000 m³, die sich bei nur einbahniger Ausräumung auf 38 000 m³ reduziert hätten. Im Mai 1939 traten aber unvorhergesehene bedeutende Neuschneefälle ein, wodurch sich die gesamte Räumungsmenge auf rund 359 000 m³ erhöhte. Zur Bewältigung dieser Massen standen bis 100 Schneeschaufler und 3 Schneefräsen, zur Beseitigung des Neuschnees auf bereits geräumten Strecken überdies noch 6 Vorbauschneepflüge zur Verfügung. Der Arbeitsvorgang vollzog sich in der Weise, dass die Schneeschaufler zuerst die zu räumende Zone absteckten und an Steilhängen längs des bergseitigen Fahrbahnrandes einen rd. 2,5 m breiten Pfad ausschaufelten. Auf diesem folgten die Raupenfräser, die an der Bergseite beginnend, den Altschnee etagenweise über die ganze Strassenbreite bis auf eine noch rd. 1,50 m hohe Schneelage entfernten und abschleuderten. Dieser Rest wurde von den nachfolgenden Pneu-Fräsern übernommen. Diese konnten bei einem notwendigen Wendekreis von 8 bis 10 m meistens nur durch mehrmaliges Ansetzen gewendet werden, wogegen die sehr wenigen Raupen-Fräsen dazu nur die Strassenbreite von 6 m benötigten. Von den Schneemengen entfielen pro Kopf, bzw. Gerät auf die

100 Schneeschaufler in total 40 Arbeitstg. 40 000 m³ = 10 m³/Tag
3 Schneefräsen in total 40 Arbeitstg. 235 000 m³ = 1964 m³/Tag
6 Schneepflüge in total 25 Arbeitstg. 83 000 m³ = 3320 m³/Tag

Am 5. Juni 1939 konnte die Strasse dem zweibahnigen Verkehr freigegeben werden («Die Strasse», Dezemberheft 1940).

Natürliche Ufervegetation als Vorbild für Bepflanzung von Flusskorrekturen und Stauhaltungen. Durch Korrektionsarbeiten und Aufstau von Gewässern werden oft Uferzonen geschaffen, die, aus wasserbaulichen Gründen mit Uferschutzbauten aus Stein versehen, im Rahmen der Umgebung störend wirken. Um solche technische Bauten rascher in die Landschaft einzugliedern, als das die Natur selbst, allerdings in allzulanger Zeit vollbringen könnte, sind in Zusammenarbeit von Ingenieur und landschaftlichem Gestalter Richtlinien aufgestellt worden, über die die «Deutsche Wasserwirtschaft» in Heft 10 und 11 von 1940 berichtet. Als Grundlage dienen Untersuchungen eines Abschnittes des kanalisiertes Main oberhalb Aschaffenburg, der durch seine rasche und reichhaltige Bewachsung besonders günstige Forschungsbedingungen bot. Die Ergebnisse gehen dahin, dass über das landschaftlich Schöne hinaus auch wichtige Vorteile erreicht werden, wie für die Fischerei durch Gewinn von Laichplätzen und Schutzorten für Jungfische, ferner durch die Hebung der biologischen Selbstreinigungskraft des Gewässers, die in erster Linie von der Makro- und Mikroflora der Flachwasserzonen (tote Arme und Bühnenauffüllungen) abhängt. Vorhandene Vegetationsbestände und bewachsene Altwässer sind als wertvolle Ausgangsgruppen zu schonen, sie können durch wasser-



Der neue Ospedale Maggiore der Stadt Mailand. — Situation 1 : 6000

Legende: 1 Eingangspavillon, Direktion; 2 Station für Notfälle; 3 Station für ambulatoische Behandlung; 4 Physikalisch-diagnostische Behandlung; 5 Kirche; 6 Wirtschaftsgebäude; 7 Chirurg. Abteilungen; 8 Medizinische Abteilungen; 9 Privatabteilungen; 10 Kinderabteilung; 11 Geburtshilfe u. Augenklinik; 12 Absonderungshaus; 13 Anatomisches Institut; 14 Versuchstiere; 15 Pflegerinnenschule; 16 Schwesternhaus; 17 Heizung, Desinfektion, Wäsche; 18 Transformatorenhaus; 19 Garagen