

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 76 (1958)  
**Heft:** 4

**Nachruf:** Guyer, Max

### **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**

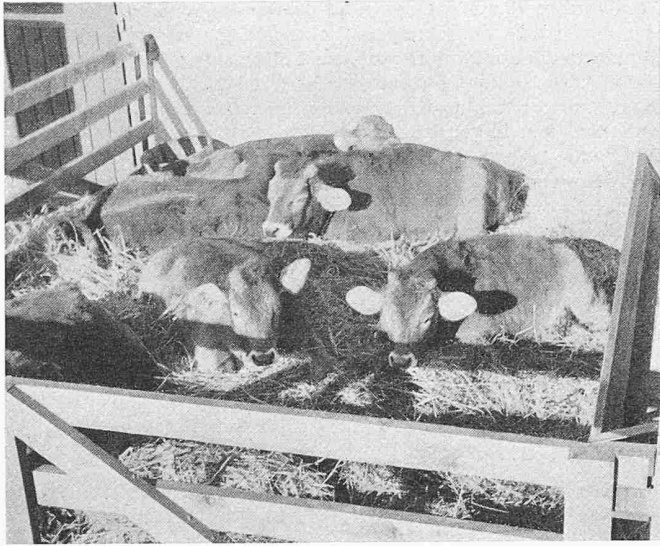
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 01.04.2025

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



Jungvieh-Gehege. Beachtenswert die gute Entwicklung des Fells

## Mitteilungen

**Projektierung von Fernstrassen durch Ingenieurbüros in den USA.** Ing. Nomer Gray setzt sich in «Civil Engineering», November 1956, mit den Problemen auseinander, die sich ergeben, wenn Behörden Teilabschnitte von Autostrassen an beratende Ingenieure zur Bearbeitung übergeben. Wenn sich auch die amerikanischen Verhältnisse nicht direkt auf Europa übertragen lassen, so sind doch gewisse Hinweise dieses erfahrenen Praktikers recht aufschlussreich. Wir überlassen den Kommentar dem Schweizer Leser, der selbst vor solchen Problemen steht. Bei plötzlicher Vergrößerung des Strassenbauprogrammes ist u. a. das Personal der Behörde nicht ausreichend, und kurzfristige Einstellungen bereiten bei ihnen mehr Schwierigkeiten als in Ingenieurbüros. Zudem gibt es genügend beratende Ingenieure, die über sehr grosse Erfahrungen im Strassenbau verfügen und auch geeignetes Personal für die Bearbeitung der Kunstbauten, besonders Brücken, besitzen. Die erste Festsetzung der Linienführung der Gesamtstrasse sollte, wenn möglich, durch die Ingenieure der Behörde selbst erfolgen. Danach ist eine Aufteilung in vernünftige Abschnitte vorzunehmen, die an je ein erfahrenes Ingenieurbüro vergeben werden, und zwar mit allem was dazu gehört. Ist das Büro als zuverlässig bekannt, so bringen Vergleichs-offerten nur Zeitverlust und Verärgerung. Der schriftliche Vertrag zwischen Behörde und Büro muss klar und umfassend sein. Voraussetzung ist, dass dem Büro möglichst umfassende Angaben geliefert werden, besonders die Anschlusswerte der Nachbarabschnitte. Der Umfang des Auftrages ist genau festzulegen, ebenso das Honorar und die Zahlungstermine. Die Behörde soll dem Büro keine unerfüllbaren Fristen stellen und nicht um halbe Prozente handeln. Gründliche Besprechungen und gemeinsame Besichtigungen sind im voraus und laufend erforderlich. Es empfiehlt sich, das Honorar aufzuschlüsseln und nicht erst nach Abschluss der Projektierungsarbeit, sondern in angemessenen Raten zu zahlen. Für Arbeiten, die sich nicht direkt auf die Bausumme beziehen lassen, wie Vorprojekte, Varianten, Extraarbeit, Bodenuntersuchungen usw., sollte sich das Honorar aus Kostenerstattung und Prozentsatz zusammensetzen. Auch bei Verzögerungen der Teilbewilligungen, durch die die Arbeit des Büros vorübergehend gehemmt wird, steht eine Vergütung zu. Nachträgliche Erweiterung des Auftrages sollte nur bei Gleichartigkeit zum bisherigen Honoraransatz vergeben werden, sonst mit schriftlichem Ergänzungsvertrag.

**Radschlepper mit diesel-elektrischem Antrieb.** Nach den Erfahrungen der britischen Marine haben sich für das Manövrieren grosser Kriegsschiffe, wie z. B. Flugzeugträger im Dock- und Hafenbetrieb, Radschlepper, deren Räder unabhängig voneinander arbeiten können, besser bewährt als Schraubenschlepper. Die britische Admiralität bestellte daher bei drei englischen Werften sieben Radschlepper mit diesel-

elektrischem Antrieb. Wie «Engineering» vom 5. April 1957 meldet, sind 2 solche neue Schlepper in Betrieb genommen worden. Sie haben folgende Hauptabmessungen: Grösste Länge 48 m, Konstruktionslänge 44 m, Breite über Radkasten 18,3 m, Verdrängung 710 t. Die Dachaufbauten und die zwei gedrun-genen, nebeneinander angeordneten Schlotte sind so gestaltet, dass die Schlepper unter die auskragenden Bahnen von Flugzeugträgern fahren können. Der Mast kann umgelegt werden. Obwohl die Schlepper hauptsächlich für den Hafen- und Dockdienst bestimmt sind, wurden sie doch nach den für seegängige Schlepp- und Bergungsschiffe geltenden Vorschriften des Lloyd Register gebaut und mit den hierfür vorgeschriebenen Sonder-einrichtungen ausgestattet. Die Besatzung zählt sechs Offiziere und 15 Mann. Die vier Diesel-Gleichstromgeneratorgruppen von je 339 kW, 305 V, 1600 U/min arbeiten zu zweit in Serienschaltung auf je einen Gleichstrommotor von 800 PS, 600 V bei 212 U/min. Die Motoren können sowohl von der Kommando-brücke wie vom Maschinenhaus aus hydro-elektrisch gesteuert werden und treiben über Kettentriebe die beiden Radwellen an. Auf jeder Radwelle sitzt ein mit neun verstellbaren Schaufeln aus kanadischer Ulme ausgerüstetes Rad von 5,2 m Durchmesser und 3,8 m Breite. Im Hafendienst arbeitet jeder Motor auf eine Radwelle. Für den Dienst zur See können die beiden Radwellen in kürzester Zeit gekuppelt werden. Vier Diesel-Gleichstromgruppen von je 60 kW, 220 V versorgen die für den Schlepp- und Lösch- sowie den Bergungsdienst erforderlichen Pumpen, Kompressoren und sonstigen Hilfsbetriebe. Die Schlepper verfügen ausserdem über moderne Einrichtungen für Signalisierung, Lotung, Heizung, Ventilation usw.

**Luftreifen mit teilweiser Wasserfüllung** haben, wie einer Notiz in «Engineering News-Record» vom 28. März 1957, S. 75, zu entnehmen ist, in den letzten Jahren in den USA für Gross-traktoren vom Le Tourneau-Westinghouse-Typ und für die Bereifung grosser Strassenbaumaschinen steigende Verwendung gefunden. Als Hauptvorteil werden das mit ihnen erzielte grössere Gewicht und die erhöhte Zugkraft der Triebräder, verbunden mit geringerem Radschlupf und geringerer Abnutzung, erwähnt. Das Auffüllen muss weniger häufig als bei den üblichen, mit Luft gefüllten Pneus vorgenommen werden. Zur Füllung kann gewöhnliches Wasser oder, wo Gefahr des Gefrierens besteht, eine Lösung von Calciumchlorid verwendet werden. Zum Einfüllen wird der Reifen durch Anheben des Rades entlastet. Das Rad wird dann so gedreht, bis das Füll-ventil oben liegt und nach unten gerichtet ist. Luft wird dann abgelassen und Flüssigkeit eingepumpt, bis ungefähr  $\frac{3}{4}$  des Reifenvolumens damit angefüllt sind. In den verbleibenden Raum wird Luft eingepumpt, bis der vom Reifenfabrikanten als zulässig bezeichnete Druck erreicht ist.

**Persönliches.** In Baden hat Bau-Ing. Dr. J. Killer, bisher bei Motor Columbus AG., ein Ingenieurbüro für Eisenbeton-, Wasser- und allgemeine Tiefbauten eröffnet. — Die Entwicklung des seit 27 Jahren bestehenden Ingenieurbüros A. Eigenmann, Davos, Zürich und Lausanne, machte es notwendig, die bisherige Filiale Zürich in die Gesellschaft Dipl. Ing. A. Eigenmann und Dr. Ing. W. Ziemba, Beratende Ingenieure, Zürich, umzuwandeln, an der Dipl. Ing. A. Eigenmann und dessen langjähriger Mitarbeiter Dr. Ing. W. Ziemba als Partner beteiligt sind. Die Tätigkeit des Büros umfasst die Gebiete Heizung, Lüftung, Klimaanlage, Kälteanlagen, Oelfeuerungen, sanitäre Installationen.

**Vorgefertigte Stahlbetonhallen in Ungarn.** Auf ihren Wunsch hin geben wir die Projektverfasser der folgenden von Ing. P. Vajda hier letztes Jahr, Heft 44, S. 707, gezeigten Bauten bekannt: Bilder 3 bis 6 Dipl. Ing. J. Matray und K. Pászty, Bilder 9 und 10 Arch. J. Nagy.

## Nekrologe

† **Max Guyer** erblickte das Licht der Welt am 18. Sept. 1862 in Schirmensee als ältester der drei Söhne des Lehrers und Weinhändlers Johann Jakob Guyer von Hombrechtikon und der Barbara Caecilie geb. Naef. Er verlebte seine Kindheit und Jugendzeit in Schirmensee, Zürich und Graz, wo sein Vater als Französischlehrer am Gymnasium wirkte, und dann wieder in Zürich, wo Max seinen Vater schon 1877 verlor. Nun durchlief er die Zürcher Industrieschule und studierte von 1880



MAX GUYER

Baumeister

1862

1957

lich tätig — im Sommer morgens täglich von 6 Uhr an im Geschäft — ging er nie auf billige Arbeit aus, sondern war auf gewissenhafteste Ausführung bedacht. Spekulationsbauten hat er nie gemacht. Zahlreiche Geschäftshäuser und Villen, die noch heute in Zürich stehen, entstammen seiner Tätigkeit, die ihm den Uebernamen «Herrenbaumeister» eintrug. Besondere Freude bereitete es ihm, dem Freund der Berge und Vorstandsmitglied der Sektion Uto des SAC, Pläne für Klubhütten zu entwerfen und deren Ausführung zu leiten.

1897 verheiratete sich der bereits 35jährige mit Margareta Hedwig Kern von Bülach, die ihm zwei Söhne schenkte. Auf Weihnachten 1898 zog die Familie in das Haus zum Sitkust an der Trittligasse 2 ein, und ist bis heute, also 60 Jahre lang, dort daheim geblieben. Die besondere Freude und den geheimen Stolz des Hausherrn bildete der schöne Dachgarten, den er vor seiner Wohnung anlegen liess und der sich weiter hinten mit dem bestehenden, terrassenförmig ansteigenden Garten vereinigt: ein Paradies für Kinder und Enkel, und ein Refugium in älteren Tagen!

Ferien kannte der Entschlafene kaum. Von äusserster Gewissenhaftigkeit und Strenge gegen sich selbst, stellte er auch hohe Anforderungen an andere. Im Lauf der Jahre bekleidete Max Guyer zahlreiche Aemter, und besonders als er mit dem 1. Januar 1919 das Baugeschäft aufgab, um sich wieder etwas mehr als Architekt zu betätigen, wurde er von geselligen und gemeinnützigen Unternehmungen noch mehr in Anspruch genommen. Aus der langen Liste dieser Dienstleistungen für die Allgemeinheit, die sich vom vierten bis ins achte Jahrzehnt seines von keiner ernstlichen Krankheit getrüben Lebens erstreckten, seien herausgegriffen: Vorstandsmitglied und Präsident des Baumeisterverbandes Zürich, im Vorstand des Freisinnigen Kreisvereins 1, in der Kreisschulpflege 1, Kommandant der Kompagnie 1 der Feuerwehr, im Vorstand des Verschönerungsvereins und dessen Aktuar (verfasste originelle und sehr gern gelesene Jahresberichte), im Vorstand der Zunft zur Schneidern, einige Zeit Säckelmeister daselbst, dann lange Jahre Zunftmeister, Kant. Geschworener, Vorstandsmitglied der freiwilligen Einwohnerarmenpflege, Mitglied vieler Kommissionen für politische Sachgeschäfte der Stadt Zürich.

Der Kirchenpflege Grossmünster gehörte Max Guyer während vollen 37 Jahren an, davon während 12 Jahren als Präsident. Seine besondere Aufmerksamkeit schenkte er dem Bau des Kirchgemeindehauses am Hirschengraben. Allen, die ihn in diesen Aemtern oder als Präsidenten der Baukommission der Zentralkirchenpflege erlebt haben, bleibt der Entschlafene als unbestechlicher, pünktlicher und präziser Verwaltungsmann und Vorsitzender in dankbarer Erinnerung. Wie wurde alles vorsichtig und solid budgetiert und ausgeführt! Eine vorbildliche Ordnung herrschte in seiner Amtsführung. Er war streng und gerecht, sprach kein Wort zuviel; aber man fühlte sich unter seiner väterlichen und oft auch humorvollen Führung geborgen. Mit Steuergeldern ging er höchst verantwortungsbewusst um, und persönlich stellte er niemals eine Spesenrechnung. Auch als Mitglied des Stiftungsrates und des

bis 1884 am Polytechnikum Architektur. Unter seinen Kommilitonen schloss er verschiedene Freundschaften fürs Leben, so mit Karl Moser und W. L. Lehmann. In den Ferien arbeitete er praktisch auf den Bauplätzen seines Onkels Emil Naef-Hatt. Nach zwei Aufenthalten auf Architekturbüros in Mannheim und La Chaux-de-Fonds trat Max Guyer 1886 ins Baugeschäft seines Onkels in Zürich ein. Im Jahre 1889 übernahm er es selber, zuerst gemeinsam mit einem Teilhaber, später allein. Er betrieb es hauptsächlich als Kundengeschäft für Umbauten und Gebäudeunterhalt; doch führte er auch eine grosse Reihe von Neubauten aus. Unermüdlich

Ausschusses der Kranken- und Diakonissenanstalt Neumünster hat er sich hingebungsvoll eingesetzt; von den ersten Anfängen und Landkäufen auf dem Zollikerberg an bis zur Vollendung des Neubaus (und gerade dort ist er am 28. Dez. 1957 dann sanft entschlafen). Daneben betreute er die Bauten der verschiedenen angegliederten Heime. Schon vor der Jahrhundertwende trat er der Freimaurerloge Modestia cum Libertate bei, der er unentwegt die Treue bis zuletzt hielt.

Auch die G. E. P., der er von 1892 bis 1906 als Ausschussmitglied diente, und der Z. I. A., in dessen Vorstand er 1898 eintrat, durften von Max Guyers Arbeitskraft Nutzen ziehen. Besonders im Z. I. A. sprudelte sein Witz lange Zeit als unerschöpfliche Quelle humoristischer Darbietungen, womit er dem Vereinsleben seinen persönlichen Zug gab, den wir heute so sehr vermissen. Max Guyers Charakter wird uns in seiner überlegenen Lauterkeit unvergesslich bleiben.

## Wettbewerbe

**Kirchgemeindehaus in Winterthur-Töss** (SBZ 1957, Nr. 25, S. 411). Es wurden 33 Entwürfe rechtzeitig eingereicht. Ergebnis:

1. Preis (4000 Fr.): Peter Leemann, Zürich
  2. Preis (3800 Fr.): Kurt Habegger, Bülach
  3. Preis (3000 Fr.): Fredy Zinsli, Winterthur
  4. Preis (2200 Fr.): Herbert Isler, Winterthur
  5. Preis (2000 Fr.): Peter Germann, Zürich
- Ankauf (1250 Fr.): Marianne und Prof. Ulrich Baumgartner, Mitarbeiter Werner Peter, Winterthur
- Ankauf (1250 Fr.): Schoch und Heusser, Winterthur
- Ankauf (1250 Fr.): Ernst Neukomm, Winterthur
- Ankauf (1250 Fr.): Walter Strasser, Winterthur

Das Preisgericht empfiehlt der Kirchenpflege, die beiden Projekte in den ersten beiden Rängen von ihren Verfassern nochmals überarbeiten zu lassen. Die Ausstellung im Gasthaus zum Freihof in Töss dauert noch bis Montag, 27. Jan., werktags 16–20 h, samstags und sonntags 14–18 h.

**Primarschulhaus in Ostermündigen.** In einem unter den seit 1. Januar 1955 in der Einwohnergemeinde Bolligen wohnhaften Architekten durchgeführten Wettbewerb (s. SBZ 1957, S. 360) fielte das Preisgericht, worin H. Turler, Kantonsbaumeister, Bern, Prof. H. Brechbühler, Bern, P. Lanzrein, Thun, und R. Berger, Bern, als Ersatzmann mitwirkten, folgenden Entscheid:

1. Preis (5000 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung): W. Küenzi, Bern
2. Preis (4200 Fr.): J. Höhn und W. Pfister, Bern
3. Preis (3300 Fr.): Lienhard und Strasser, Bern
4. Preis (2700 Fr.): W. Schwaar, Bern
5. Preis (2500 Fr.): E. Meyer und F. von Niederhäusern, Bern, Mitarbeiter R. Müller, Bern
6. Preis (2300 Fr.): J. Suter, Bern

Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

**Schulhaus in Churwalden.** Projektauftrag an drei mit je 800 Fr. honorierte Architekten, zu denen sich zwei nicht beauftragte gesellten. Fachleute in der begutachtenden Kommission: Kantonsbaumeister H. Lorenz, Dr. Th. Hartmann, Chur. Ergebnis:

1. Rang (zur Weiterbearbeitung empfohlen): Alfred Theus jun., Chur
2. Rang: Arnold Thut, Klosters
3. Rang: C. von Planta, Chur
4. Rang: Gaudenz Domenig, Chur
5. Rang: Paul Gregori, Lenzerheide

## Buchbesprechungen

**Hunziker-Kalender 1958.** Der Taschenkalender der Hunziker-Baustoffwerke erscheint zum 30. Mal. Er enthält das gesamte Fabrikationsprogramm der AG. Hunziker & Cie. und ihrer Schwesterfirmen. Diese Gruppe umfasst drei Kalksandsteinfabriken, sechs Zementröhren- und Zementwarenwerke, drei Betriebe für die Spezialrohrherstellung, eine Ziegelei und eine Zementfabrik. Die Werke befinden sich in Zürich, Brugg, Olten, Döttingen, Landquart, Pfäffikon/Schwyz, Bollenberg/