

# Fritsch, Karl Emil Otto

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

burg ein den modernen Anforderungen in jeder Hinsicht gerecht werdendes Krankenhaus erhalten. Der neue Spital, von dem das „Bulletin technique“ in seiner letzten Nummer ausführliche Pläne und Bilder wiedergibt, ist am Abhang der die Stadt beherrschenden Höhen, dicht am Waldrande gelegen, und umfasst neben dem Hauptgebäude ein zentrales Dienstgebäude, einen Pavillon für ansteckende Krankheiten und ein Lazarett. Erbaut wurde er von den Architekten *Prince & Béguin* in Neuchâtel, die aus dem seinerzeitigen beschränkten Wettbewerb (Band LVI, Seite 159) als Sieger hervorgegangen waren.

**Schweizerische Unfallversicherungsanstalt Luzern.** Der nach dem beim Wettbewerb vom Herbst 1913 mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurf (Band LXIII, Nr. 1 vom 3. Januar 1914) errichtete Bau ist in seinen äusseren Umrissen fertig erstellt und ausgerüstet. Zur Zeit arbeitet Maler Emil Cardinaux an den Giebelfeldern, die mit grossen symbolischen Figuren geschmückt werden; der innere Ausbau wird rüstig gefördert.

Nach neueren Berichten soll die Eröffnung des Betriebes der Anstalt nicht vor Anfang 1917 zu erwarten sein.

**Vom Panamakanal.** Nach telegraphischen Berichten der Tageszeitungen dauern die Erdstürzungen am Panamakanal an. Es sollen zurzeit aus diesem Grunde 18 Schiffe blockiert sein.

### Konkurrenzen.

**Depotanlage Täuffelen.** In einem engeren Wettbewerb für eine Depotanlage Täuffelen (Bausumme 140 000 Fr.) der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn hat das Preisgericht, bestehend aus den Herren Stadtbaumeister *Huser*, Architekt *Jeanmaire* in Biel und Architekt *Wyss* in Lyss, zwei zweite Preise von je 300 Fr. an die Architekten *Moser & Schürch* in Biel und *Saager & Frey* in Biel, sowie zwei dritte Preise im Betrag von je 200 Fr. an die Architekten *Leuenberger & Kuhn* in Spiez und *Lindt & Peter* in Nidau zuerkannt. Die Ausarbeitung der definitiven Baupläne wurde den Architekten *Moser & Schürch* übertragen.

**Evangelische Kirche mit Pfarrhaus in Bern** (Band LXV, Seite 67 und 233). In diesem, auf kantonal-bernische Architekten beschränkten Wettbewerb sind insgesamt 57 Entwürfe eingelaufen. Wegen Krankheit und Militärdienst zweier Mitglieder des Preisgerichtes kann dieses erst auf den 1. Oktober zusammentreten.

### Literatur.

**Der elektrische Betrieb auf den Linien des Engadins der Rhätischen Bahn, St. Moritz — Schuls-Tarasp und Samaden — Pontresina.** Herausgegeben von der *Direktion der Rhätischen Bahn in Chur*. Format 32×22 cm. 88 Seiten Text mit 63 Abb. auf Kunstdruckpapier und 48 Tafeln. Zürich 1915, Kommissionsverlag von Art. Institut Orell Füssli. Preis geb. 20 Fr.

Nachdem mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs auf den Linien von St. Moritz nach Schuls-Tarasp und von Samaden nach Pontresina in der Elektrifizierung der Rhätischen Bahn eine erste Etappe erreicht ist, hat es die Direktion dieser Bahn in anerkennenswerter Weise unternommen, alle die gemachten reichen Erfahrungen zu sammeln und zu verarbeiten, um sie in dem vorliegenden Werk einem weiteren Interessentenkreise zugänglich zu machen. Dieses Werk, das kein Lehrbuch sein will, sondern der Praxis entspringt und in erster Linie der Praxis gilt, richtet sich vor allem an die Bahngesellschaften, Bahnbauunternehmungen, technischen Lehranstalten, technischen Bureaux, Ingenieure und all die weiteren Kreise, für die die grosse Frage der elektrischen Zugförderung Interesse bietet. Die folgenden kurzen Angaben mögen über dessen reichen Inhalt orientieren:

Eine kurzgefasste Einleitung gibt einen Rückblick über die Entstehung und die Entwicklung der Rhätischen Bahn in den Jahren 1888 bis 1913. Auf eine allgemeine Beschreibung der Engadiner Linien mit Darstellung interessanter Bauobjekte und hübscher Landschaftspartien folgen sodann einige Angaben über Stromsystem, Kraftbedarf und Kraftbeschaffung, sowie eine kurze Beschreibung der die Energie für den Bahnbetrieb liefernden Anlagen der Kraftwerke Brusio. Sehr ausführlich sind in fünf weiteren Kapiteln die Fahrleitungsanlage, die verschiedenen elektrischen Lokomotiven, das übrige Rollmaterial und das Lokomotiv-Depot in Samaden beschrieben.

Den Schluss des Werkes bilden eingehende Mitteilungen über die Abnahmeversuche, die bisher gemachten Betriebserfahrungen und die Beeinflussung der Schwachstromanlagen im Engadin durch den elektrischen Bahnbetrieb.

Das Werk ist eine eigentliche Monographie einer in allen Teilen reiflich durchdachten und sämtlichen Anforderungen des modernen Bahnbetriebs entsprechenden Einphasenwechselstrombahn, eine Monographie, die mit den 48 beigegebenen Tafeln (des Rollmaterials z. B. im Masstab 1:30) nicht nur ein wertvolles Studienmaterial bietet, sondern durch die zahlreichen, zum Teil auf Seitengrösse hergestellten, auf Kunstdruck wiedergegebenen photographischen Aufnahmen ausserdem eine künstlerische Ausgestaltung erfahren hat, für die auch dem Verlag volle Anerkennung gebührt.

### Nekrologie.

† **K. E. O. Fritsch.** Am 31. August verschied nach langer Krankheit, in seinem 77. Lebensjahr, Architekt Prof. Karl Emil Otto Fritsch, Begründer der „Deutschen Bauzeitung“ und während ihrer ersten 34 Jahrgänge deren Herausgeber. Geboren am 29. Januar 1838 zu Ratibor in Schlesien studierte er von 1856 bis 1859 und dann nochmals von 1861 bis 1863 an der Bauakademie in Berlin. Zwischenhinein arbeitete er praktisch als Architekt in Stettin, Neustettin und Cöslin, bis er 1866 mit mehreren Freunden die Deutsche Bauzeitung, sein eigentliches Lebenswerk, gründete. Die Höhe, zu der er dieses vorbildliche Fachblatt gebracht, sichert ihm den Dank zunächst seiner deutschen Fachkollegen, aber auch Dank und Anerkennung bis weit über die Reichsgrenzen hinaus, nicht zuletzt auch in unserm Lande. Die Schriftleitung widmet dem Manne und Menschen in der Nr. vom 4. d. M. einen warm empfundenen Nachruf, in dem sie ganz besonders die Unerschrockenheit und Selbstlosigkeit hervorhebt, mit der Fritsch sich stets für die hohen Ziele der Baukunst, für die Ideale und die Lebensinteressen seiner Fachgenossen einsetzte. Sie schildert ihn als Einen, „der den Kampf führte in Bescheidenheit und Demut, nicht um seiner selbst oder um des Ruhmes willen, sondern im Dienste der Andern. Und das machte ihn auch gerecht, setzte ihn in den Stand, das Verdienst anzuerkennen, wo es sich ehrlich zeigte, vermochte ihn aber auch dem Gegner die Hand zu reichen, wenn die Sache es wollte“. Die Betätigung solcher Sinnesart sichert Fritsch und seiner „Deutschen Bauzeitung“ auch in unsern Kreisen bleibende Hochschätzung.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

### Vereinsnachrichten.

#### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### Mitteilung des Sekretariates.

Mit Rücksicht auf die allgemeine Preissteigerung und damit der Verein nicht zu Schaden komme, hat das C. C. beschlossen, es seien die Verkaufspreise für Drucksachen um rund 20% zu erhöhen. Dabei kommt der Rabatt für Vereinsmitglieder nach wie vor zur Anwendung.

Zürich, den 28. August 1915.

Das Sekretariat.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### EINLADUNG

zur Exkursion des S. I. A. nach Bern, Ackersand und Fully  
am 18., 19. und 20. September 1915.

Die Mitglieder des „Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins“ werden, im Hinblick auf die in der Vereinssitzung vom 6. Januar 1915 (S. B. Z. Band LXV, Seite 34) in Aussicht genommene Gelegenheit der *Demonstration der Wassermessung mittels Salz-lösung*, darauf aufmerksam gemacht, dass die auf Seite 122 laufenden Bandes der Schweizerischen Bauzeitung (vom 4. IX. 15) angekündigte Exkursion des ganzen S. I. A. an die Stelle einer bezüglichen Sonder-Exkursion des Z. I. A. tritt.

Mit dem Hinweis auf das in der letzten Nummer der „Bauzeitung“ veröffentlichte Programm der am 18., 19. und 20. September stattfindenden Exkursion äussern wir den Wunsch einer regen Teilnahme seitens unserer Mitglieder, die sich *spätestens bis zum*



13. September beim Sekretariat des S. I. A. anmelden wollen.

Der Präsident.