

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 20

Wettbewerbe

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: 16.05.2025

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

Beton im Meere. Seit mehr als 20 Jahren hat der „Verein deutscher Portlandzement-Fabrikanten“ gemeinsam mit der Wasserbau-Inspektion Husum und dem Materialprüfungsamt Lichterfelde am Westrand der Insel Sylt Versuche in Angriff genommen, um die chemische und mechanische Einwirkung des Nordseewassers auf Betonmischungen verschiedener Art zu ermitteln. Ueber die an diesen Körpern gemachten interessanten Beobachtungen hat Prof. Dr. Ing. M. Gary am 12. Juni 1919 an der Hauptversammlung des genannten Vereins einen kurzen Bericht erstattet, die die „Deutsche Bauzeitung“ (Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau, Nr. 14) veröffentlicht. Der Bericht kommt zu folgenden Schlussfolgerungen:

Um widerstandsfähige Bauten im Seewasser zu erlangen, ist es notwendig, Zement zu verwenden, der möglichst reich an Kieselsäure, dagegen arm an Tonerde und Eisenoxyd ist. Solchen Zementen kann man, wenn sie nebenbei kalkreich sind, durch Trass-Zusätze unter gewissen Bedingungen grössern Wert verleihen. Entscheidend für die Haltbarkeit der Betonbauten im Meer ist aber die Verwendung möglichst dichter, für das Seewasser undurchdringbaren Mischungen, sowie tunlichst ausreichende äussere Erhärtung der in See zu bringenden Körper in Wärme und an der feuchten Luft, bevor sie den Wirkungen des Seewassers ausgesetzt werden. Beton, dessen Mörtel mehr als $\frac{2}{3}$ Sand enthält, wird im allgemeinen nicht die erforderliche Dichte aufweisen, um den Angriffen des Meerwassers lange Zeit Widerstand leisten zu können.

Die französischen Bahnen während des Krieges. Die französische Fachzeitschrift „Revue Générale des chemins de fer“, die bei Kriegsbeginn ihr Erscheinen eingestellt hatte, gibt für die Zeit von September 1914 bis Juni 1919 ein 250 Seiten fassendes Sammelheft heraus, das einen Bericht über die Organisation und den Betrieb der Eisenbahnnetze in Frankreich, England, Italien und den Vereinigten Staaten während des Krieges enthält. Der Bericht, der naturgemäss besonders die französischen Verhältnisse eingehend behandelt, gibt einen Ueberblick über die gewaltige Aufgabe, die die Bahnen mit Ueberwindung stets wachsender Hindernisse während der Kriegsjahre zu bewältigen hatten. Ein Anhang enthält die offiziellen französischen Dokumente (Gesetze, Beschlüsse und Ministerial-Erlasse), die sich auf die betreffende Betriebsperiode beziehen.

Eine neue Lenne-Talsperre, die ein Staubecken von etwa 180 Mill. m³ Fassungsvermögen bilden wird, ist zwischen Schmallenberg und Saalhausen (Westfalen) geplant. Das 150 km² umfassende Niederschlaggebiet weist nach der „Z. f. d. ges. Wasserwirtschaft“ die starke Regenhöhe von 1275 mm auf, d. h. eine doppelte Höhe gegenüber dem Mittel in Deutschland. Die Sperrmauer soll 50 bis 55 m hoch werden. Drei Ortschaften werden verlegt werden müssen.

Konkurrenzen.

Wasserwirtschaftsplan der Limmat (Band LXXIII, S. 285; Band LXXIV, S. 230). Wie bereits mitgeteilt, ist das Preisgericht am 23. Oktober zusammengetreten. Eine erste Prüfung der Entwürfe ergab, dass sehr interessante und wertvolle Arbeiten eingegangen sind, die eine Reihe neuer Vorschläge für die Ausgestaltung der Linth und der Limmat für die Zwecke der Krafterzeugung und Grossschiffahrt enthalten. Das Preisgericht beschloss, für die Bearbeitung der Gebiete: Linth- und Escherkanal, Zürichsee bis Hafen Schlieren einschl. Umgebung der Stadt Zürich, Hafen Schlieren bis Mündung der Limmat in die Aare, je eine Subkommission zu bilden, die dem gegen Ende November wieder einzuberufenden Preisgericht Bericht abzustatten haben. Anlässlich der Prämierung soll über eine eventuelle Erhöhung der (von uns von Anfang an als zu niedrig bezeichneten) Preissumme über die im Programm vorgesehenen 9000 Fr. hinaus Beschluss gefasst werden.

Neubau der Thurgauischen Kantonalbank in Frauenfeld (Band LXXIV, Seite 16). Zu diesem unter thurgauischen und im Kanton Thurgau niedergelassenen Architekten eröffneten Wettbewerb sind insgesamt 44 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wird heute mit seiner Arbeit beginnen, sodass wir hoffen, in unserer nächsten Nummer das Ergebnis mitteilen zu können.

Nekrologie.

† **Emil Oppikofer.** Jäh und unvermittelt für seine Nächsten und seinen grossen Freundeskreis ist in der Nacht vom 30. auf den 31. Oktober Emil Oppikofer, Direktor des Elektrizitätswerkes Basel, im Alter von 47 Jahren einem Herzschlage erlegen.

Am 12. April 1872 zu Bern geboren, absolvierte Emil Oppikofer das dortige städtische Gymnasium. Schon früh durch eine ausgesprochene Vorliebe für den technischen Beruf sich auszeichnend, benutzte er seine Ferien zu seiner praktischen Ausbildung, wozu ihm die Ausführung der vielen, von seinem Vater als Telegraphen-Inspektor der Jura-Simplon-Bahn projektierten Signal- und Telephon-Anlagen willkommene Gelegenheit bot. Eine halbjährige Betätigung am Ambos und am Schraubstock in den Ateliers de constructions mécaniques in Vevey weihen ihn in die ersten Geheimnisse seines künftigen Berufes ein. Im Oktober 1891 bezog er darauf die mechanische Abteilung der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich, an der er im April 1895 das Diplom eines Maschineningenieurs erwarb.

Wieder zog es Emil Oppikofer nach der ihm lieb gewordenen französischen Schweiz, wo er bei der Compagnie de l'Industrie électrique in Genf zuerst in deren Montage- und Versuchsräumen, dann als Assistent der Bauleitung bei verschiedenen Kraftübertragungsanlagen an der Orbe und später im Konstruktionsbureau mit Spezialaufgaben seines Meisters Thury Betätigung fand. Ende 1897 kehrte er nach seiner Vaterstadt zurück, um unter Prof. Wyssling zuerst die umfangreichen Vorarbeiten für den Umbau und die Erweiterung des Elektrizitätswerkes vorzunehmen, und später deren Ausführung in die Wege zu leiten. Auf 1. Januar 1899 wurde er an die neugeschaffene Stelle eines Direktors der stadtbernerischen Elektrizitätswerke berufen. Mit grosser Umsicht hat er in dieser Eigenschaft das ihm unterstellte Werk zu fördern gewusst. Nach zehnjähriger Wirksamkeit folgte er, einem grösseren Wirkungsfelde zustrebend, einem Rufe als Direktor des Elektrizitätswerkes Basel. Aus seiner dortigen unermüdlichen Tätigkeit, die sich mit wenigen Worten nicht schildern lässt, sei der Bau des Kraftwerkes Augst erwähnt, für dessen maschinellen Teil er die Bauleitung innehatte.

Emil Oppikofer besass einen selten klaren Blick für die Bedürfnisse der Elektrizitätsversorgung. Die von ihm organisierte Ausstellung für angewandte Elektrizität im Jahre 1913 ist ein treffliches Zeugnis hierfür, wie auch für sein ausgesprochenes Organisationstalent. Seine Beamten, Angestellten und Arbeiter verlieren einen herzensguten, von hohem Gerechtigkeitsinn und sozialem Fühlen durchdrungenen Vorgesetzten, der es verstand, sich bildende Gegensätze schon im Entstehen auszugleichen. Rege Initiative, gepaart mit grosser Arbeitslust, gründlichen Kenntnissen und Erfahrungen machten Oppikofer zu einem geschätzten Mitgliede vieler Institutionen. So war er lange Jahre im Vorstand des Elektrotechnischen Vereins, Vizepräsident des Verbandes schweiz. Elektrizitätswerke, Präsident der Kommission für das eidg. Fabrikgesetz. Daneben fand er Zeit zu zahlreichen fachmännischen Begutachtungen und zur Betätigung im politischen Leben, das ihm aber wenig zusagte. Schon nach der ersten Amtsdauer schied er aus dem Grossen Rat von Basel-Stadt aus. In Freundeskreisen wurde er seines frohen Gemütes, seines lauten Charakters wegen hochgeschätzt. Emil Oppikofer wird als Freund und Kollege in uns fortleben als das Vorbild eines ganzen Mannes, wie sie unserer Zeit nottun. H. M.

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



Emil Oppikofer

Ingenieur

12. April 1872

30. Oktober 1919