

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 69 (1951)
Heft: 44

Sonstiges

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

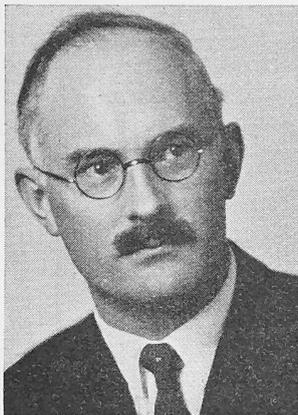
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 30.01.2025

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



ANTON HIGI

ARCHITEKT

1885

1951

Stadtrat angehörte, wandte er sich erneut seiner ihm am nächsten liegenden Tätigkeit zu und eröffnete, zusammen mit seinem Sohn, wieder ein eigenes Bureau, das sich bald zahlreicher Aufträge erfreute. Die letzte Arbeit, die Wohnkolonie «Eyhof», hat der Zürcher Stadtrat mit der Auszeichnung für gutes Bauen gewürdigt.

Das sind die paar äusseren Daten seines Lebens als Architekt. Was aber nicht mit Daten festgehalten werden kann und was dem Freundschaftsverhältnis zu ihm den schönsten Bestand gab, das war sein lauterer, gerades und feinempfindendes Innenleben. Er hat damit in reichem Masse das besessen und gepflegt, was auch unserem Schaffen erst den Stempel der Reife gibt und es wertvoll gestaltet. Mit Anton Higi ist ein lieber Studienfreund, ein erfolgreicher Architekt und ein stiller und feinsinniger Mensch von uns gegangen. Als solcher wird er in der Erinnerung derer, die das Leben mit ihm zusammengeführt hat, weiterwirken.

Max Schucan

† Fritz Ott erblickte das Licht der Welt am 6. Juni 1888 in Perlen, wo sein Vater als kaufmännischer Direktor der Papierfabrik vorstand. Er besuchte dort die Primarschule. Die liebliche Gegend, die einfachen Lebensverhältnisse, die Aufrichtigkeit und Ehrbarkeit seiner Umgebung haben nachhaltig auf den Knaben eingewirkt. Zum Besuche des Gymnasiums wurde der aufgeweckte Knabe bei den Eltern der Mutter in Zürich untergebracht. Bald darauf traf seine Familie ein harter Schlag durch den frühzeitigen Tod des geliebten Vaters. Die Mutter folgte dem Sohne nach ins elterliche Haus. Sie gab ihm alles, was ein Mutterherz nur geben kann, sie weckte in ihm den Sinn für das Gute und Schöne, für Wahrheit und Rechtsschaffenheit. Nach drei Jahren trat Fritz Ott in die Industrieschule über, weil in ihm der Wunsch wach geworden war, später die Technische Hochschule besuchen zu dürfen. Nach bestandener Maturität ging dieser Wunsch in Erfüllung. Fritz Ott war ein begabter Schüler und Student, der seine Zeit nutzte, sich gerne im Hintergrunde hielt, aber nie versagte. Er war fröhlich mit den Fröhlichen, in seiner Fröhlichkeit immer massvoll. Er war nicht einseitig auf die Technik eingestellt, er liebte die Literatur. Besondere Freude hatte er an der Poesie, und sein gutes Gedächtnis machte ihm das Rezitieren zur geistigen Erholung. Treu war Fritz Ott in allem, im Berufe und als Freund. Freundschaft war für ihn nicht ein leeres Wort, sondern Erlebnis, Bereitschaft zur Hülfe, sie war Tat. Er war immer freundlich, zuvorkommend, von allen geliebt. Von ihm hörte man nie ein hartes Wort, nie eine ungerechte Kritik. Er war der Inbegriff eines festen Charakters, der immer auf der Seite des Rechts und der Wahrheit stand. Feinde hat er nie gehabt. Es war ihm nicht geschenkt, eine liebende Gattin zu finden und eine Familie zu gründen, obschon er hierfür alle schönen Gaben besass. Dafür hatte er die Freiheit, sich seinem Berufe, den er von ganzem Herzen liebte, völlig und mit ausserordentlichem Erfolg zu widmen.

Die ersten Jahre seiner beruflichen Tätigkeit waren vorerst der weitem Ausbildung gewidmet. In der Unternehmung Brazzola in Paris fand er eine ausgezeichnete statische Schulung und Förderung in den sprachlichen Kenntnissen. Bei der Firma Considère, Pelnard, Caquot & Cie. wurde er in die fran-

kirche in Zürich betraut zu werden.

1914 eröffnete er zusammen mit Architekt Gschwind ein eigenes Bureau, das er später allein weiterführte und dem eine sehr erfolgreiche Tätigkeit beschieden war. Zahlreiche Privatbauten, Wohnsiedlungen und Kirchen (als letzte vor seinem Eintritt in den Zürcher Stadtrat die St. Martinskirche in Zürich 7) zeugen von seiner bei aller Aufgeschlossenheit beständigen und soliden Auffassung seines Berufes und von jenem verantwortungsvollen Bewusstsein, das das Schaffen des Architekten leiten soll. Nach einem Unterbruch von acht Jahren (1938 bis 1946), während dem der Verstorbene dem Zürcher

zösischen Eisenbetontechnik eingeführt. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges beendete dort seine Laufbahn. Im Kantonalen Tiefbauamt Zürich beschäftigte er sich mit Brückenbauten und später bei der AG. Buss & Cie. in Basel mit Wasserkraftanlagen. Als durch den Krieg die bauliche Entwicklung in der Schweiz immer mehr gehemmt wurde, zog der junge Ingenieur abermals in die Fremde und trat 1916 in die durch ihre Eisenbetonversuche weltbekannte Firma Ed. Ast & Cie. in Wien ein, deren Inhaber drei Ingenieure waren, die es verstanden, Mitarbeiter durch ausserordentliches Vertrauen zur freudigen und erfolgreichen Arbeit anzuspornen. Er war nur kurze Zeit im Zentralbüro in Wien, um dann die Bauleitung bedeutender Schwerindustriebauten in Komotau und Kladno zu übernehmen. Gerne erzählt er von jenem idealen Wirkungskreis und von herzlichen Freundschaften, die er dort gefunden hatte. Der Zusammenbruch von Oesterreich veranlasste seine Rückkehr ins Vaterland.

1919 trat Fritz Ott in den Dienst der AG. Conrad Zschokke in Aarau; mit der Verlegung ihres Geschäftssitzes nach Genf siedelte er dorthin über. Der Anfang fiel in eine schwere wirtschaftliche Notzeit, und es war nicht vorauszusehen, dass Fritz Ott dort über 32 Jahre wirken sollte. Sich für die Firma mit ganzer Kraft einzusetzen, war seine innere Berufung. Er traf wohlwollende Vorgesetzte und Mitarbeiter. Im Jahre 1927 wurde er zum Chef des technischen Büros ernannt; 1937 erfolgte die Wahl zum Direktor. Ott verstand es, mit seinen hervorragenden Charaktereigenschaften eine Arbeitsgemeinschaft zu schaffen, die auf einem wahrhaft freundschaftlichen Geist gegründet war. Gross ist die Anzahl der Bauten, die unter seiner Mitwirkung entstanden sind. Es seien einige genannt: Pont Butin, Genf; Eisenbahnbrücken in Algier und Marokko; Aarebrücke Schönenwerd; Wasserkraftanlagen Verbois, Rekingen, Klingnau und Rossens in der Schweiz, Pizançon und Sautet in Frankreich, El Kansera am Oued Beth in Marokko; Wiederherstellung der Wehre von Kallnach und Augst-Wyhlen; Hafengebäude in Caen und Marseille; Projekt- und Ideenwettbewerb für die Rheinregulierung und für die Schiffbarmachung der Rhone.

Das Krematorium St-Georges in Genf vermochte kaum alle zu fassen, die dem am 1. Oktober 1951 seinem Herzleiden Erlegenen die letzte Ehre erwiesen. In der Ansprache eines Gründers und zugleich Verwaltungsrates sowie des Obergeringieurs der Gesellschaft kam so recht deutlich zum Ausdruck, welchen unersetzlichen Verlust die Unternehmung und ihre Mitarbeiter durch den Tod ihres von allen geliebten Direktors erlitten haben.

G. Abegg

† Pierre Marchal, Masch.-Ing., von Rothau (Bas-Rhin), Eidg. Polytechnikum 1906 bis 1910, Direktor der Spinnereien und Webereien G. Marchal Fils in Rothau, ein angesehener, in seinem Heimatort und im ganzen Elsass beliebter G. E. P.-Kollege, ist im September dieses Jahres gestorben.

† Hans Stähelin-Anderfuhren, Dipl. Bau-Ing., geb. am 12. Januar 1890, Eidg. Polytechnikum 1908 bis 1912, Teilhaber des Ingenieurbureau Steiner & Stähelin, Bern, S. I. A., G. E. P., ist am 27. Oktober 1951 nach schwerem Leiden verschieden.

MITTEILUNGEN

Druckbehälter für verflüssigte Gase. In der Deutschen Druckgasverordnung DIN 4670 wird in den «Technischen Grundsätzen», die die Füllung von Behältern mit verflüssigten Gasen behandeln, neben dem zulässigen Höchstdruck auch der Füllungsgrad, d. h. das Mindestvolumen für 1 kg Füllung vorgeschrieben. Dieses Volumen ist z. B. für CO₂ zu 1,34 l/kg angegeben. Dr. Ing. W. Fritz, Braunschweig,



FRITZ OTT

INGENIEUR

1888

1951

veröffentlicht in «Brennstoff, Wärme, Kraft» 1951, Nr. 7, eine Untersuchung über den Vorgang der Füllung solcher Behälter, der meist erheblich unter der Sättigungstemperatur erfolgt, sowie über den Druckanstieg bei Zunahme der Temperatur der Füllung infolge Wärmezufuhr. Diese Untersuchung wird speziell für CO₂ bis zu 60° durchgeführt, und die Ergebnisse werden an Diagrammen veranschaulicht. Daraus geht der starke Anstieg des Druckes mit zunehmender Temperatur bei höheren Füllungsgraden hervor. So beträgt z. B. der Druck bei 50° C und 2 l/kg CO₂ 110 at abs, bei 1,5 l/kg 145 at abs, bei 1,34 l/kg 180 at abs und bei 1,2 l/kg 245 at abs. Der Verfasser empfiehlt zu erwägen, ob nicht der bisherige Wert für das spezifische Mindestvolumen von CO₂ von 1,34 l/kg auf 1,5 l/kg erhöht werden sollte, wobei der Innendruck auch bei 60° C noch unter dem Prüfdruck von 190 at bleiben würde.

Versuche an Stahlbeton- und Stahlmasten in Oesterreich. Vom 29. August bis 2. September 1949 sind an vier Stahlbeton-Tragmasten und an einem Abspannmast der aufgelassenen Teilstrecke der 110-kV-Leitung Wegscheid - Gunkirchen im Gebiet des frühern Flugplatzes bei Linz Verdreh- und Umbruchversuche durchgeführt worden, damit sichere Grundlagen für die neuen Bestimmungen der nunmehr fertiggestellten österreichischen Vorschriften für Freileitungen erhalten werden konnten. Diese Versuche wurden von den zuständigen Bundesministerien finanziert. Unmittelbar vorher haben die Vereinigten Eisen- und Stahlwerke AG., Linz (Donau), Versuche an stählernen Tragmasten für die 220-kV-Leitung Kaprun-Ernsthofen vorgenommen, um die Festigkeit des Tragmastes bei Belastungen gemäss den geltenden Vorschriften zu erproben und zugleich das Verhalten eines neuen Stahlschwellenrostes in Verbindung mit einem Stahlmastfuss festzustellen. Ueber die Ergebnisse beider Versuchsreihen, soweit sie die Standfestigkeit und den Widerstand der Fundamentkörper betreffen, berichtet Dr. V. Petroni, Wien, in «Elektrotechnik und Maschinenbau» vom 15. Oktober 1951. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an ähnliche Versuche an neuen Hochspannungsmasten der Motor-Columbus AG., Baden, über die in der SBZ 1948, Nr. 40, S. 547* berichtet wurde.

«Acustica» ist der Name einer neuen internationalen akustischen Zeitschrift, von der das erste Heft anfangs September 1951 erschienen ist und die sich mit allen Problemen der theoretischen und praktischen Akustik sowie mit der akustischen Forschung befassen will. Sie enthält Aufsätze in deutscher, französischer und englischer Sprache. Herausgeber ist ein Kollegium von Fachleuten, das sich jeweils nach drei Jahren erneuern soll; zurzeit wird es gebildet durch Dr. C. W. Kosten, Chef-Herausgeber, Holland; Dr. F. Canac, Frankreich; Prof. Dr. A. Giacomini, Italien; Prof. Dr. E. Meyer, Deutschland und Dr. E. G. Richardson, England. Vorgesehen sind jährlich sechs Hefte von je etwa 48 Seiten. Der Abonnementspreis beträgt jährlich 36 Fr.; das Einzelheft kostet 6.50 Fr. Verleger ist S. Hirzel, Zürich. Das erste Heft enthält fünf Aufsätze über aktuelle akustische Probleme, denen jeweils eine kurze Zusammenfassung in allen drei Sprachen vorangestellt ist. Es ist kein Zweifel, dass diesem interessanten und für unser Leben sehr wichtigen Gebiet der Technik grösste Bedeutung zukommt. Wir hoffen, dass es dem jungen Unternehmen gelingen werde, das Verständnis für die sich hier stellenden Fragen in weiten Kreisen zu wecken und Beiträge zu ihrer Lösung zu vermitteln.

Der Passagierdampfer «United States», der am 23. Juni 1951 in der Werft Newport News Shipbuilding and Dry Dock Company, Newport News, Virginia, von Stapel gelassen wurde, ist das grösste und schnellste Passagierschiff, das je in Amerika gebaut wurde. Seine Länge über alles beträgt 301,75 m, seine Wasserverdrängung 51 500 t; seine Laderäume umfassen 4200 m³, wovon 1360 m³ gekühlt sind. Es ist für 1000 Mann Besatzung und 2000 Passagiere vorgesehen und soll im Kriegsfall bis 14 000 Mann aufnehmen können. Die vier Schrauben werden durch Dampfturbinen angetrieben, die am Eintritt mit hohem Druck und hoher Temperatur arbeiten werden. Der offizielle Bericht führt als Geschwindigkeit 30 Knoten an, doch nimmt man allgemein an, dass diese Zahl überschritten werden wird. Mit der Kiellegung wurde am 8. Februar 1950 begonnen; die erste Fahrt soll im Sommer 1952 stattfinden. (Aus «The Engineer» vom 17. August 1951.)

Der Pallas-Keilriemen, der sich in den letzten zehn Jahren in einer sehr grossen Zahl von Antrieben bestens bewährt hat, wird von der Aktiengesellschaft R. und E. Huber, Pfäffikon (Kt. Zürich), hergestellt. Seine Berechnung und die Anwendung der verfügbaren Grössen werden in den «Technischen Mitteilungen» dieser Firma, Bulletin Nr. 10 vom April 1950, ausführlich gezeigt.

Der «Dome of Discovery», die grosse Ausstellungshalle am Festival of Britain in London, von der im Aufsatz von Dipl. Ing. W. Stadelmann über Leichtmetallkonstruktionen im Hochbau in SBZ 1951, Nr. 40 und 41, die Rede war, wurde in «Engineering» vom 20. April 1951 an Hand zahlreicher guter Bilder ausführlich beschrieben.

Eidg. Technische Hochschule. Der Bundesrat hat dem Rücktrittsgesuch von Prof. Dr. Hans Eduard Fierz, ord. Professor für chemische Technologie an der ETH, mit dem Dank für die geleisteten Dienste auf Ende März 1952 entsprochen.

Volkshochschule des Kantons Zürich. In 6 Doppelstunden vom 6. Nov. bis 11. Dez. spricht Arch. Alfred Roth über «Aktuelle Architekturfragen», jeweils Dienstag von 19.30 bis 21.15 Uhr, im Auditorium 119 der Universität Zürich.

WETTBEWERBE

Schwesternhaus des Kantonspitals Zürich. Projektwettbewerb unter allen im Kanton verbürgerten oder seit mindestens 1. Oktober 1950 niedergelassenen Architekten. Als Fachleute sitzen im Preisgericht die Architekten Prof. Dr. H. Hofmann; M. E. Haefeli Herrliberg; E. Bosshard, Winterthur; J. Meier, Wetzikon; H. Peter, Kantonsbaumeister, Zürich; sowie H. v. Meyenburg, Herrliberg, als Ersatzmann. Für 5 bis 6 Preise stehen 24 000 Fr. zur Verfügung. Anfragetermin 15. Dez., Ablieferungstermin 30. April 1952. Einzuzureichen sind: Lageplan 1:500, Risse 1:200, Modell 1:500, Modell 1:200, Kubikinhaltberechnung, Bericht, Perspektiven. Besonderes Interesse bietet der Wettbewerb, weil Gebäudehöhe und Geschosshöhe nicht beschränkt sind, vielmehr diesbezüglich freie Lösungen erwartet werden. Die Unterlagen können gegen 40 Fr. Hinterlage bei der Kanzlei des kantonalen Hochbauamtes bezogen werden.

Vergrößerung des Schulhauses Buchholz, Zollikon (SBZ 1951, Nr. 26, S. 367, Nr. 42, S. 598.) Das Preisgericht fällt unter elf eingereichten Entwürfen folgenden Entscheid:

1. Preis (2500 Fr.) A. C. Müller, Zollikon (Empfehlung zur Weiterbearbeitung).
2. Preis (2300 Fr.) W. Blumer, Zollikon.
3. Preis (1900 Fr.) M. Mettler, Zollikon.
4. Preis (1300 Fr.) J. Fleischmann, Zollikon.
- Ankauf (1200 Fr.) F. Streuli, Zollikon.
- Ankauf (900 Fr.) H. Blank, Zollikon.
- Ankauf (900 Fr.) R. Wander, Zollikon.

Die Ausstellung der Entwürfe ist schon geschlossen.

Erweiterung des Schulhauses und der Gemeindeverwaltung in Oberdornach. Acht eingereichte Entwürfe. Fachleute im Preisgericht: R. Christ, Basel; M. Jeltsch, Kantonsbaumeister, Solothurn; M. Kaufmann, Kantonsbaumeister, Aarau.

1. Preis (1800 Fr.) V. Bühlmann, Dornach
2. Preis (1200 Fr.) O. Moser, Dornach
3. Preis (1100 Fr.) H. Niggli, Balsthal
1. Ankauf (800 Fr.) P. Altenburger, Solothurn
2. Ankauf (600 Fr.) H. Frey, Olten.

Das Preisgericht empfiehlt der Gemeinde, für das Bauvorhaben ein geeigneteres Grundstück zu wählen. Die Entwürfe sind vom 30. Oktober bis 12. November 1951 im Untergeschoss der Turnhalle in Dornach ausgestellt, täglich geöffnet von 8 bis 22 Uhr.

LITERATUR

Das Flüssigkeitsgetriebe bei spanenden Werkzeugmaschinen. Von Hans Krug. Berlin 1951, Springer-Verlag. 251 S. mit 162 Abb. Preis geh. DM 31.50.

Der Antrieb von Maschinen durch hydraulische Getriebe ist vor allem im Werkzeugmaschinenbau von zunehmender Bedeutung, weil er ein erschütterungsfreies Arbeiten ermöglicht. Das vorliegende Buch, das die spärliche Literatur auf