

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77 (1959)
Heft: 25

Nachruf: Pfister-Sulzberger, Otto

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>

300 ÷ 10 000 l/min je nach Förderhöhe, Gewichte 38 ÷ 565 kg, Motor und Zentrifugalpumpe wasserdicht in einem topfähnlichen Behälter eingekapselt.

Eine Neuheit ist der *Delmag-Aufsteckmäkler* für Dieselrammen zum Schlagen von Spundwänden auf schwerzugänglichen Baustellen. Er dient zur Führung des Dieselspärens beim Rammen von vorgesetzten und eingefädelt Spundbohlen bzw. Pfählen und wird von einem Hebezeug — Kran, Bagger usw. — geführt.

8. Verschiedenes

Insbesondere in Sand- und Kiesaufbereitungsanlagen, in Trommeln, Känneln, Rutschen, Silos usw. findet die Auskleidung mit *Linatex* Anwendung. Dieser abriebfeste Naturgummibelag bietet Schutz vor Abrasion und Korrosion und wirkt lärm-dämmend. So kann die Lebensdauer von Gummiförderbändern, die mit einer relativ dünnen, z. B. 5 mm dicken *Linatex*-Schicht versehen sind, um das vierfache erhöht werden. Die Auskleidung lässt sich kalt aufbringen und wenn nötig auch kalt flicken.

Als Kraftmaschine für den Antrieb von Baumaschinen nimmt der *Dieselmotor* eine hervorragende Stellung ein. Es wurde festgestellt, dass von den insgesamt 246 an der Messe ausgestellten und mit Dieselmotor angetriebenen Maschinen 82 mit *Deutz*-Dieselmotoren (80 davon luftgekühlt), also 30 %, bestückt waren; einer befand sich sogar in einer amerikanischen Maschine. Die übrigen 70 % verteilen sich auf dreissig andere Fabrikate. Der hochtourige, amerikanische Turbodieselmotor *Cummins*, von welchem ein Schnittmodell zu sehen war, stellt dabei ein ordentliches Kontingent für führende amerikanische Baumaschinenmarken und für über dreihundert Maschinen, wie *Eimco*, *Bucyrus-Erie*, *Le Tourneau-Westinghouse*, *Euclid*, *International*, *Koehring*, *Gradall*, *Lima, P. & H.*, *Michigan*, *Hough* usw.

Als schweizerisches Erzeugnis zeigte die Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ihren luftgekühlten *SLM-Dieselmotor*, demonstriert am langsam drehenden Vierzylinder-Industriemotor. Nach dem Baukastenprinzip als vertikaler Reihenmotor mit 2, 3, 4 und 6 Zylindern, in horizontaler Bauart mit 4 und 6 und als Boxermotor mit 8 und 12 Zylindern ausgeführt, wird der *SLM-Motor* vor allem zum Antrieb von Stromerzeugungsanlagen, auch in Uebersee und sogar in den Tropen, aber auch zum Antrieb von Baukompressoren, Baggern, Wasserpumpen, Seilbahnen, Lastwagen usw. verwendet. Die max. Zylinderleistung beträgt 20 PS, während bei einer für Dauerbetrieb auf 1500 U/min herabgesetzten Drehzahl die Dauerleistung 12,5 PS pro Zylinder und die Stundenleistung 115 % der Dauerleistung beträgt.

Schlusswort

Das Ergebnis der Messe kann als befriedigend bezeichnet werden. Das Interesse der Baufachleute war ausserordentlich rege und es kam auch zu namhaften Direktabschlüssen. Auch von Besucherseite hörten wir ausnahmslos Worte der Anerkennung und «dass sich die Reise nach Basel gelohnt habe». Aus allem kann geschlossen werden, dass ein wahres Bedürfnis nach dieser Veranstaltung sowohl beim Messebesucher als bei den Ausstellern bestand. Der Grund für den etwas schwächeren Besuch als in Zürich 1955 (20 500 Besucher) scheint uns in dem frühen Termin (7. bis 15. Febr.) zu liegen: Viele Unternehmer wissen in diesem Zeitpunkt noch nicht, welche Geräte sie anschaffen wollen, da die meisten Arbeitsvergebungen erst später stattfinden, und der eine oder andere Baufachmann mag sich auch durch seine Winterferien von einem Besuch abhalten lassen. Die Veranstaltung hat aber ein weiteres mal bewiesen, dass die Periodizität von vier Jahren richtig gewählt ist.

Hoffen wir, dass all diese Maschinen für den friedlichen Aufbau Millionen von Menschen ihrem Wunschbild einer besseren Unterkunft und überhaupt höheren Komfortes im weitesten Sinne näher bringen mögen!

Adresse des Verfassers: *R. Thoma-Meier*, dipl. Ing., Zollikerstrasse 93, Zollikon ZH.

Nekrologe

† **Otto Pfister-Sulzberger**, Architekt in Zürich, geb. 31. Dezember 1880, gestorben 7. Mai 1959, hat die folgenden «Erinnerungen an schöne Tage meines Lebens» selbst verfasst. Gerne geben wir sie unsern Lesern weiter. Red.

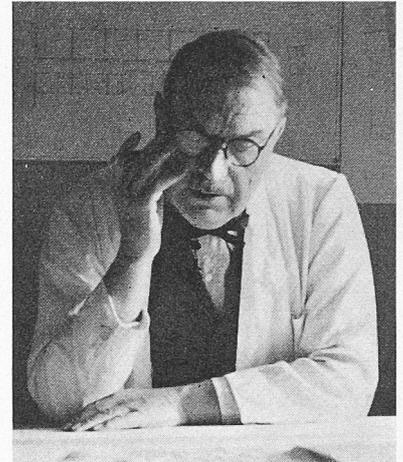
Fällanden, das verträumte Dörfchen, ist mein Geburtsort. Im fünften Lebensjahre siedelten wir in den Riesbach über. Schöne Jugendjahre verlebte ich da im Seefeld. An der Dahliastrasse erschien vom Bodensee her eine Familie mit einem mich sehr ansprechenden Töchterchen, das später meine Frau wurde. Nach Abschluss der Sekundarschule wurde ich Maurerlehrling und Technikerschüler, um dann den Sprung in die Fremde zu tun. Strassburg wurde mein erster Aufenthaltsort. Die Firma Züblin, eine Eisenbeton-Unternehmung, gab mir Beschäftigung. Bald musste ich für das Strassburger Unternehmen nach den russischen Ostseeprovinzen. Ein eindrückliches Erlebnis, mit all den Esten, Stonen, Russen und Tataren zusammen zu arbeiten. Der Eisenbetonbau befriedigte mich nicht. Eine Stelle in einem Baugeschäft in Reinach brachte mir reiche Erfahrungen in allen Branchen des Baugewerbes. Mein Drang nach künstlerischer Betätigung führte mich über die Kunstgewerbeschule ans Polytechnikum. Bluntschli und Gull waren meine Lehrer.

Nach dem anregenden Schulaufenthalt tat sich mir eine Stelle bei der Firma Curjel & Moser in Karlsruhe auf. Projekte verschiedenster Prägung konnte ich da bearbeiten. In der Freizeit waren die Rheinlande, Bruchsal und Maulbronn Studienziele. Meinem Bruder Werner vermittelte ich eine Anstellung bei Prof. Billing, ebenfalls in Karlsruhe. So war es uns vergönnt, uns zusammen durch Konkurrenzarbeiten mit andern zu messen.

1906 eröffnete ich unser Architekturbüro in Zürich. Ein Wohnhausblock an der Manessestrasse war mein erster Bauauftrag. Ein Jahr später kam auch Werner nach Zürich. Durch Konkurrenzserfolge war uns das Schulhaus Limmatstrasse zur Ausführung übertragen worden. Private Aufträge, wie die Wohnkolonien im Kapfquartier, brachten uns eine Fülle von Arbeit. Die schöne Zusammenarbeit mit meinem Bruder gestaltete sich so: ich bearbeitete im allgemeinen die ersten Ideenskizzen, Bruder Werner die Ausführungen. Die Plankonkurrenz zum Peterhof brachte uns den grossen Erfolg und weitere Aufträge; Leu & Co. und St. Annahof folgten.

Neben all dieser Arbeitsbelastung absolvierte ich den Militärdienst und wurde Lieutenant der Fest. Sap. Kp. Schöne Tage habe ich im Gebirge mit meinen Sappeurkameraden verlebt und so recht die Verbundenheit aller Volksschichten durch den Militärdienst erleben dürfen. Im Ersten Weltkrieg wurde ich Hauptmann der Fest. Sap. Kp. 2 und 1 und 1940 freiwilliger Mitarbeiter der Stadtbefestigung.

Bei unsern grossen Bauobjekten hatten wir das Glück, mit Bauherren zusammen arbeiten zu können, die bestimmte, klare Einstellungen zu ihrer Bauaufgabe hatten. Diese Bauherren: Escher, Usteri, Mousson, Jöhr, traten mit den verschiedensten Bauaufträgen an uns heran und verpflichteten uns zum Einsatz der ganzen Arbeitskraft. Einige unserer Arbeiten möchte ich da erwähnen: SUVA Luzern; Kantonschule Winterthur; Forschungsinstitut Jungfrauoch; in Zürich: Peterhof, Leu, St. Annahof, Nationalbank, Bahnhof



OTTO PFISTER

Architekt

1880

1959

Enge, Kantonale Verwaltungsgebäude Walche, Rentenanstalt, Spital Neumünster, Pflegerinnenschule, verschiedene Schulhäuser, Quaiabbrückenumbau, Hirschengrabengestaltung und eine grosse Zahl Einfamilienhäuser.

An gegen hundert Architekturwettbewerben amtete ich als Preisrichter. Eine Fülle von Anregungen boten mir diese vielfältigen Bauaufgaben unseres Landes. Im Februar 1950 starb Werner. Meine Söhne Kurt und Hans traten da in die Stapfen von Onkel und Vater.

Liebe Nachfahren, die ihr unsere Bauten noch besehen müsst, seid gnädig mit Euerm Urteil und reiht unsere Bau-sünden in die Zeit ein, in der sie entstanden sind!

Als Rückblick: Viel haben wir gebaut. Das Bewusstsein, das Letzte ausgegeben zu haben, brachte uns die Genugtuung bei der Fertigstellung der Arbeit. Die Begeisterung, mit der wir an unsere Aufgabe herantraten und die innere Freude bei einer anerkannten Bauübergabe waren die Höhepunkte in unserem Berufsleben.

Zurückgezogen im Kreise meiner Familie und einiger weniger Freunde verbrachte ich einen geruhsamen Lebens-abend.

† René Correvon, Ing. S. I. A., G. E. P., von Cuarny VD und Genf, geb. am 4. Okt. 1877, Eidg. Polytechnikum 1895 bis 1899, ist am 27. April 1959 gestorben. Anfänglich im Bahnbau tätig, arbeitete er nachher drei Jahre lang an Wasserkraftanlagen der Lonza, wurde 1911 Direktor der Berninabahn und betrieb von 1921 an Studien über Flussschiff-fahrt. 1924 trat er in die Dienste der SBB für den Bau des Bahnhofs Cornavin und der Verbindungsbahn nach La Praille, um 1950 zum Genfer Département des Travaux publics hinüberzuwecheln.

† Alfred Lüthy, dipl. Masch.-Ing. S. I. A., G. E. P. von Basel, geb. am 24. Sept. 1873, Eidg. Polytechnikum 1893 bis 1897, anfänglich in Zürich, Brüssel und Manchester tätig und seit 1907 in seiner Heimatstadt niedergelassen, ist dort am 9. Juni gestorben. Unser treuer Vereinskollege hat in Basel von 1910 bis 1954 sein eigenes Ingenieurbüro betrieben.

Mitteilungen

Vom Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. In der Nacht vom 10./11. Juni sind 19 historische Fahrzeuge sowie einer der neusten Einheitswagen der SBB, insgesamt 400 t Rollmaterial, unter Benützung der Gotthardlinie sowie eines provisorisch erstellten Hilfsgleises vom Depot Luzern in das 1955 bis 1959 errichtete Verkehrshaus der Schweiz übergeführt worden. Darunter befanden sich die Lokomotive «Genf» der Schweiz. Centralbahn, erbaut 1858 durch Kessler, Esslingen (Gewicht 47 t, Leistung 258 PS, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h), eine Rangier-Tenderlokomotive der Gotthardbahn, erbaut 1881 durch die SLM Winterthur (15 t, 93 PS, 50 km/h), eine Mallet-Lokomotive der Schweiz. Centralbahn, erbaut 1893 durch Maffei, München (59 t, 488 PS, 55 km/h), eine Einphasen-Wechselstrom-Lokomotive für die Versuchsstrecke Seebach—Wettingen, erbaut 1904 von der Maschinenfabrik Oerlikon und der SLM (40 t, 400 PS, 60 km/h), eine Drehstrom-Lokomotive der Burgdorf-Thun-Bahn, erbaut 1899 durch Brown Boveri & Cie. und die SLM (30 t, 300 PS, 50 km/h). Unter den ausgestellten Fahrzeugen seien weiter genannt: eine Zahnrad-Lokomotive der Vitznau-Rigibahn, System Riggenbach, gebaut 1873 von der SLM (15 t, 196 PS, 7,5 km/h) sowie eine Rekonstruktion der Lokomotive «Limmat» der «Spanischbrötlbahn», gebaut 1847 von Emil Kessler, Karlsruhe (35,5 t, 185 PS, 40 km/h). Ein Besuch dieser ständigen Schau, die auf 10 000 m² Fläche Bau, Betrieb und Technik unserer Verkehrsträger (Eisenbahn, Auto, Schiff, Flugzeug, Nachrichtenübermittlung) in ihren geographischen, historischen, wirtschaftlichen und technischen Zusammenhängen zeigt, ist sehr zu empfehlen. Sie soll am 1. Juli feierlich eröffnet werden.

Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Am 27. Mai 1959 hielt die Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes unter

der Leitung von Nationalrat S. Brawand ihre 18. Sitzung ab. Zur Behandlung stand unter anderem im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eine nochmalige begutachtende Prüfung der Linienführung für die Autobahn Zürich—Pfä-fikon SZ im Raum Horgen-Oberrieden. Die Kommission stellte fest, dass in bautechnischer und verkehrstechnischer Hinsicht die sogenannte mittlere Variante nach wie vor als die günstigste betrachtet werden muss. Sie anerkennt aber, dass wichtige regionalplanerische Gründe, so insbesondere hinsichtlich der landwirtschaftlichen Nutzung und der künftigen baulichen Entwicklung, zugunsten der obern Variante sprechen. Vom gesamtschweizerischen Standpunkte aus ge-nügen beide Varianten den Anforderungen, die an eine Fern-verkehrsstrasse gestellt werden müssen. Die Kommission hat indessen keinen Anlass, auf ihren Bechluss vom 29. März 1957 betreffend die Linienführung einer Strassenverbindung zwischen Zürich und Chur zurückzukommen. Sie hat aber, sofern die endgültige Wahl auf das obere Trasse fällt, gegen einen solchen Beschluss der Behörden nichts einzuwenden. Als Hauptgeschäft bereinigte die Kommission den vierten Teil ihres ausführlichen Schlussberichtes an das Eidg. De-partement des Innern, der die Strassenverbindungen über die Alpen zum Gegenstand hat. Damit hat sie nunmehr fünf von den vorgesehenen sechs Teilen ihrer ausführlichen Be-richterstattung genehmigt. Der noch nicht behandelte Band, der die Fragen der städtischen Expressstrassen als Verbin-dungsstrecken der Autobahnen erläutert, soll ebenfalls noch im Laufe dieses Jahres verabschiedet werden.

Orientierung der Maturanden über die technischen Be-rufe. Schon zum dritten Mal führten die Ingenieure der In-dustrie der S. I. A.-Sektion Zürich Orientierungen der Ma-turanden in Verbindung mit Fabrikbesichtigungen durch. Teilgenommen haben alle Maturanden-Klassen mit Lehrern der kantonalen Mittelschulen (Literargymnasium, Realgym-nasium, Oberrealschule), sowie des Juventus-Instituts, des Freien Gymnasiums und des Tschulokinstituts. In vier Gruppen von je rd. 40 bis 60 Maturanden wurden die Werk-stätten der Maschinenfabrik Oerlikon, der Werkzeugma-schinenfabrik Oerlikon Bührle & Cie., der Micafil AG. und der Standard Telephon und Radio AG. unter kundiger Füh-rung besichtigt, nachdem Fachleute dieser Firmen über die einzelnen Abteilungen und Erzeugnisse berichtet hatten. Anschliessend offerierten die Firmen einen Imbiss, bei wel-chem Fragen beantwortet und auch der menschliche Kon-takt gepflegt wurden. Den Firmen sei für die freundliche Aufnahme auch hier bestens gedankt! Das Interesse für solche Einblicke in das industrielle Leben ist unter den Ma-turanden und insbesondere auch unter den Lehrern der ver-schiedensten Disziplinen in erfreulicher Weise stark ge-stiegen, was sich schon in der grösseren Teilnehmerzahl äusserte. Auch jene, die keine technischen Berufe wählen, begrüssen die ihnen gebotene Möglichkeit, sich über das Geschehen in der Arbeitswelt der Techniker ein sachliches Bild machen zu können, was sich später nicht nur für die Industrie, sondern auch für Volk und Land vorteilhaft aus-wirken wird. Wir danken auch den Kollegen der F. I. I.-Gruppe Zürich, die diese Besichtigungen vorbereitet und die Maturandenklassen begleitet hatten.

Gefahren bei Sprengarbeiten im Tiefbau. Wie die «Schweiz. Blätter für Arbeitssicherheit», herausgegeben von der SUVA, in Nr. 21 vom Mai 1959 mitteilen, wird der «Ver-ordnung über die Unfallverhütung bei Sprengarbeiten» vom 24. Dez. 1954 oft zuwidergehandelt. Die meisten Unfälle sind auf Nachlässigkeit und Disziplinlosigkeit zurückzuführen, und zwar von seiten der Betriebsleiter, Bauführer, Poliere, Vorarbeiter sowie der Arbeiterschaft. Im Jahre 1958 explo-dierte in 11 Fällen angebohrte Restladungen, wobei insge-samt 48 Personen schwere Verletzungen davontrugen und drei den Tod fanden, und in 17 Fällen gaben Fehler beim Handhaben, Befördern, Laden oder Zünden der Sprengstoffe Anlass zu Explosionen, bei denen insgesamt 19 Arbeiter ver-letzt und vier getötet wurden. Anhand einer grösseren Zahl von Beispielen wird gezeigt, wie und weshalb sich die Un-fälle ereigneten und wie sie sich hätten vermeiden lassen.