Bracher, Wilhelm

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 2

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Nutzungsbedingungen

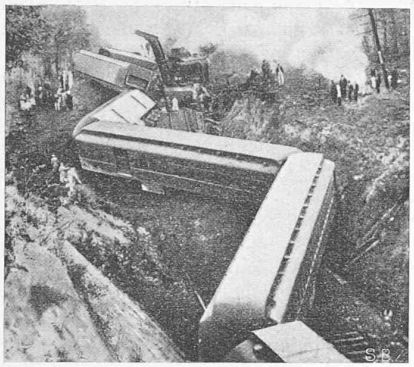
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Eisenbahn-Unfall bei Cartersville in Georgia, U.S.A. Noch schöner als das Bild des 1931 bei Jüterbog entgleisten Schnellzuges (Bd. 98, S. 114*) zeigt nebenstehende Photo die Widerstandskraft von Bahnwagen stählerner Bauart gegen Zertrümmerung und Verschachtelung, und damit ihre Vorteile bei Unglücksfällen; im übrigen sei verwiesen auf die bezüglichen Schlussfolgerungen des Internationalen Eisenbahnkongresses in Kairo, die sich auf Seite 23 dieser Nummer finden.

Die Storström-Brücke in Dänemark, die die grösste dänische Insel Seeland (auf der Kopenhagen liegt) mit der südlich davon gelegenen Insel Falster verbinden wird, ist nun in Angriff genommen worden. Nahe dem seeländischen Ufer liegt im Storström die kleine Insel Masnedö, über die der neue Verbindungsweg, eine einspurige Bahn + Strasse, geführt wird. Zwischen Seeland und Masnedö wird die Brücke 200 m lang und kommt nur rd. 5 m über den Meeresspiegel zu liegen, sie erhält eine aufklappbare Oeffnung von 25 m Durchfahrtweite. Auf Masnedö beginnt das Tracé zu steigen, um in der grossen Hauptbrücke von 3300 m Länge rd. 26 m freie Durchfahrtshöhe über dem Storström zu erreichen. Diese grosse Brücke erhält 47 Oeffnungen von rd. 60 m Spannweite, als parallelgurtige Vollwandbalken ausgebildet, und drei Mittelöffnungen von 103, 137 und 103 m Weite, versteifte Stabbogen. Die Arbeiten sind an die englische Firma Dorman, Long & Co. vergeben worden und sollen in 4 1/2 Jahren vollendet sein; näheres ist „The Engineer" vom 12. Mai zu entnehmen. Dänemark, das schon in der Brücke über den kleinen Belt (s. Bd. 98, S. 341*) ein aussergewöhnliches Objekt erbaut, wird in der Storströmbrücke die längste Brücke Europas besitzen, und der Landverkehr von Kopenhagen nach Mitteleuropa wird nur noch durch eine einzige Fährverbindung (Gjedser-Warnemünde) unterbrochen sein.

Verband der Schweizerischen Studentenschaften, Studienreisen ins Ausland. Die erste Reise führt nach *Südrussland*, dem Kaukasus und der Krim und dauert vom *2. September bis 5. Oktober.* Der Preis dieser Reise von Zürich bis zurück nach Wien beträgt für Altakademiker 755 Fr. Die zweite Reise führt nach *Italien* (Mailand-Verona-Venedig-Bologna-Florenz-Rom-Pisa-Rapallo-Genua-Mailand). Sie dauert vom *24. August bis 8. September* und kostet für Altakademiker 260 Fr. Zu weiterer Auskunft steht zur Verfügung das Bureau des Verbandes der Schweizerischen Studentenschaften, E.T.H., Zürich, Telephon 43421.

Die Graphische Sammlung der E.T.H. zeigt eine Ausstellung von Zeichnungen und Aquarellen von *W. L. Lehmann* (1861 bis 1932), der seit 1923 das Fach für Architektur- und Landschaftsmalerei an der Architekturabteilung der E.T.H. innehatte. Die Ausstellung dauert bis zum 6. August, geöffnet Werktags von 9 bis 12 h und 14 bis 17 h (ausser Samstag Nachmittag).

Der Schweiz. Wasserwirtschaftsverband hält am nächsten Samstag, den 15. Juli in Rorschach seine Hauptversammlung ab, verbunden mit einer Besichtigung der *Schiffahrt-Ausstellung* (vergl. Bd. 101, S. 170), die ihre Pforten am *Sonntag den 16. Juli schliesst* (täglich geöffnet von 10 bis 18 h).

Rundfrage betr. Berufsbild des Ingenieurs und Architekten (Bd. 101, S. 288). Da noch immer, namentlich aus dem Ausland, Antworten auf den Fragebogen einlaufen, hat das Psychotechnische Institut Zürich die Frist zur Beantwortung bis zum *15. Juli 1933* erstreckt.

NEKROLOGE.

† Wilhelm Bracher, Architekt in Bern. Am 15. März 1866 wurde W. Bracher im bernischen Dorf Madiswil geboren. Seine Lehr- und Wanderjahre führten ihn auch über die Grenzen seiner Heimat hinaus, doch kehrte er frühzeitig nach Bern zurück, wo er am Aufbau des Münsterturms mitwirkte. Darnach erst bezog er 1891 das eidg. Polytechnikum, das er 1895 mit dem Diplom als Architekt verliess, worauf er sich in Bern niederliess. Von seiner Tätigkeit legen zahlreiche Bauten der Firma Bracher & Widmer, wie auch deren erfolgreiche Beteiligung an Wettbewerben, beredtes Zeugnis ab; auch sei hier noch seines städtebaulichen Wirkens gedacht, dem u. a. die geschlossene Gebäudefront gegenüber dem Bahnhof Bern, vom Hotel Schweizerhof bis zur Spitalgasse, zu danken ist. Wilhelm Bracher stand so fest in seinem vielseitigen Wirkungskreis, dass die Nachricht von seinem plötzlichen Tode am 20. Juni eine schmerzliche Ueberraschung für alle war. Diese Skizze wäre unvollständig, würde man nicht auch noch seiner Leistungen als Turner und als Soldat — Oberst Bracher befehligte die Infanteriebrigade 7 — gedenken, die erst das Bild des aufrechten Berners und ganzen Menschen runden. Im Freundeskreis der G.E.P. sass Bracher von 1908 bis 1921 im Ausschuss, wo er in seiner ruhigen Art ein stes gern gesehener Kamerad gewesen.

† Emil Henzi, Ingenieur, geboren am 28. Januar 1858, hatte nach Absolvierung des Gymnasiums seiner Vaterstadt Bern die Ingenieurschule des Eidgen. Polytechnikums von 1877 bis 1882 besucht. Mit dem Diplom versehen, fand er seine erste Anstellung bei der Emmentalbahn, später beim Ingenieurbureau der Stadt Zürich und von 1884 bis 1888 beim Eidgen. Topographischen und Genie-Bureau. Nachdem Ing. Henzi sich während drei Jahren beim Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn betätigt hatte, trat er 1892 in den Dienst des Bauamtes der Stadt Bern, dem er fortan seine Schaffenskraft lieh, bis er 1927 als Adjunkt der städtischen Baudirektion in den Ruhestand trat. Am 19. April dieses Jahres hat der Tod unsern Kollegen im Alter von 75 Jahren abberufen.

WETTBEWERBE.

Seeufergestaltung Rorschach (Band 101, S. 14 und 109).

1. Rang (2800 Fr.), Entwurf von Karl Welti, Arch., Zollikon.
2. Rang ex aequo, Entwurf von Prof. Fr. Hess, Arch., Zürich
   (je 2500 Fr.) Entwurf von E. Wessner, Arch., Aarau;
   Entwurf von K. Kaufmann, Arch., Zürich, und M. Wettstein, Arch., Zürich; Mitarbeiter G. Frigerio, Arch., Zürich.
3. Rang (2000 Fr.), Entwurf von R. Landolt, Arch., Altstetten, E. Rupp, Arch., Zürich, und M. Werner, Arch., Schaffhausen.
4. Rang (1700 Fr.), Entwurf von M. Gomringer, Arch., Zürich.

Ausserdem empfiehlt das Preisgericht den Ankauf des Projektes von St. Hüttenmoser, Arch., Zürich, und des Projektes der Buss A.-G., Basel, zu je 750 Fr.

Ausstellung der Entwürfe im Kreuzgang des Lehrerseminars Mariaberg ab Freitag, 7. Juli bis und mit Sonntag, 16. Juli je von 10 bis 12 h und 14 bis 18 h.

LITERATUR.

Sammelwerk für Autogen-Schweissung. Herausgegeben von der *Internat. Beratungsstelle für Karbid und Schweisstechnik.* Band 3: *Stahlbau.* Mit 250 Abb. Genf 1933, Internat. Beratungsstelle für Karbid und Schweisstechnik (rue L. L. Rochat 1). Preis gebunden 7 Fr.

Die Internat. Beratungsstelle für Karbid und Schweisstechnik in Genf gibt im Rahmen eines „Sammelwerkes der Autogen-Schweissung", bearbeitet von Prof. *C. F. Keel* (Basel), den 3. Band heraus, der sich mit Stahlbauten beschäftigt. Es ist zunächst an Hand von einer grösseren Zahl von Versuchsergebnissen die Festigkeit von verschiedenen Arten der Schweissverbindungen (Stumpf- und Kehlnähte in verschiedener Anordnung) behandelt. Es werden alle interessanten Fragen, wie beispielsweise auch der Einfluss der Schweissnaht auf das Grundmaterial, die Bearbeitbarkeit von autogenen Schweissnähten, teilweise an Hand vergleichender Festigkeitsversuche mit genieteten Verbindungen, besprochen, sodass ein vorzüglicher Einblick in die wichtigsten Probleme gegeben wird.

In einem weiteren Teil wird die statische Berechnung der Schweissnähte für die wichtigsten geschweissten Verbindungsformen im Stahlbau gezeigt. Ein Kapitel ist den Festigkeitsversuchen an autogen geschweissten Bauteilen gewidmet, und es werden die Versuchsergebnisse an vollwandigen und fachwerkartigen Trägern und ähnlichen Bauformen wiedergegeben. Einen der wichtigsten Teile des Buches bildet die Behandlung der Frage der konstruktiven Durchbildung geschweisster Stahlbauten. Die geschweisste Stahlkonstruktion weicht wesentlich von der für genietete Konstruktionen erforderlichen Formgebung ab und bedarf daher einer vorsichtigen