

# Albertini, R. v.

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **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.

genieteter Brücken an solchen nie einen Einsturz, wie die von ihm geschilderten erlebt habe. Für die Verhütung der Brückeneinstürze hat letzterer u. a. folgende Regeln angegeben: Die Glieder und Verbindungen sollen so steif und fest als möglich sein, um auch den unvermeidlichen, regelwidrigen Beanspruchungen bei Betriebsunregelmässigkeiten widerstehen zu können. Bei allen Brücken mit untenliegender Fahrbahn sollen die Endrahmen weit stärker gehalten werden, als sie rechnerisch zu sein brauchen. Der obere Querverband soll in sich steif und fest angeietet sein; die schlaffen und beweglich angeschlossenen, amerikanischen Querverbände geben unbeabsichtigten Beanspruchungen sofort nach. Bei der Bemessung der Glieder soll die Formänderungsarbeit in Betracht gezogen werden; es ist zu empfehlen, Längsänderungen von mehr als 0,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> der Länge unter der grössten bewegten Last zu vermeiden. — Inwieweit diese beherzigenswerten Ratschläge beim amerikanischen Brückenbau Nutzen gefunden haben, ist aus der Statistik der «*Railroad Gazette*» (1888—1895) ersichtlich.

**Strassenbahn- und Omnibusbetrieb mit Accumulatoren.** Trotz den vielfach ungünstigen Erfahrungen, welche die Versuche mit Accumulatorenbetrieb auf elektrischen Strassenbahnen bisher gezeigt haben, hat dieses Betriebssystem neuerdings bei Projekten und Anlagen städtischer Tramways häufig Berücksichtigung gefunden. Wir berichteten schon, dass die Frankfurter Trambahngesellschaft die Einführung des Accumulatorenbetriebes auf einem Teile ihrer Linien beabsichtigte, auch soll neueren Meldungen zufolge die Grosse Berliner Pferdebahn-Gesellschaft 80 Accumulatorenwagen für die Ringbahn bestellt haben. Wie nun aus Paris gemeldet wird, sollen demnächst dort ebenfalls ausser den bereits bestehenden Linien mit Accumulatorenbetrieb von der Omnibusgesellschaft weitere Accumulatorenlinien eingerichtet werden, welche vom Innern der Stadt nach der Grenze des Weichbildes führen. Auf den neu installierten Strassenbahn-Linien Madeleine-Courbevoie, Madeleine-Bineau-Courbevoie, Madeleine-Levallois Neuilly-Avenue du Roule kommen Tudor-Accumulatoren für rasche Entladung zur Anwendung. Jeder Wagen enthält 200 fünfplattige Zellen von 32,5 Amp.-Stunden mittlerer Kapazität mit 15 kg Plattengewicht pro Element und einem Gesamtgewicht von 3,6 t. Ein Wagen mit 52 Personen wiegt 14 t. Die Ladung erfolgt nach einmaliger Hin- und Rückfahrt — 12 bis 15 km — bei einer konstanten Spannung von 540 V. und einer Anfangsstromstärke von 120 Amp. in 15 Minuten. In London werden gleichfalls verschiedene Omnibusgesellschaften Accumulatorenbetrieb einführen. Ein solcher von der Electric Power Co. eingerichteter Omnibus soll leer 3 t, mit Accumulatoren nur 3,7 t wiegen. Einem Vortrage von Dr. Rasch im Frankfurter «*Technischen Verein*» ist zu entnehmen, dass die approximativen Anlagekosten für Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung 10 000 Fr. pro km, unterirdischer Stromzuführung 87 500 Fr. pro km, gemischtem Accumulatorenbetrieb 12 500 Fr. betragen. Dr. Rasch teilte ferner mit, dass in Hannover bei gemischtem Betrieb\*) in den ersten fünf Monaten nur 3% der Accumulatorplatten unbrauchbar wurden. Der Prozentsatz würde sich aber bei weiterem Betriebe wohl erhöhen. Die Wagen dieses Systems sind mit 196 Zellen zu 13 kg ausgerüstet. Das Gesamtgewicht der Zellen beträgt demnach 2,55 t, die Betriebsspannung 400—500 Volt. Die Ausrüstung eines Wagens mit Accumulatoren, System Hannover, kostet etwa 4500 Fr.

**Optische Signale auf den Strassen Londons** hat neuerdings das Bedürfnis nach einer bequemeren und raschen Regulierung des Wagenverkehrs in der englischen Hauptstadt gezeigt. Bekanntlich ist der Fuhrwerksverkehr in London ein ausserordentlich grosser, da Stadt- oder Pferdebahnen, elektrische Bahnen und dgl. nicht in dem Masse vorhanden sind, wie in andern europäischen Weltstädten; die zahlreichen enggebauten Strassen machen einen derartigen Bahnbetrieb für ganze Stadtviertel unmöglich. Um nun an den Hauptkreuzungsplätzen den aus den einzelnen Strassen kommenden Fuhrwerken schon von weitem ein Haltezeichen zu geben und übermässigen Stauungen vorzubeugen, sowie Fuhrwerk- und öffentlichen Aufzügen eine freie Passage zu ermöglichen, ist an den kritischen Stellen ein hoher Mast aufgestellt worden, der durch eine elektrische Leitung mit einem, den Stand des Policeman kennzeichnenden eisernen Pfosten verbunden ist. Drückt der Schutzmann auf einen Knopf, so wird oben an der Signalstange eine Tafel mit der Aufschrift «*Stopp*» sichtbar, und zwar kann diese Tafel vom Standorte des Signalgebenden so gerichtet werden, dass sie in der Strasse, welcher die Warnung gilt, bemerkt wird. Abends wird die Vorrichtung elektrisch beleuchtet. Die versuchsweise eingeführte Signalvorrichtung ist ebenso sinnreich als praktisch; nur ist es fraglich, ob nicht der berüchtigte Londoner Nebel ihre Brauchbarkeit zeitweise wesentlich einschränken wird.

\*) V. Bd. XXVII. S. 52.

**Der Einfluss der Hygiene auf die Sterblichkeit in Städten** wird durch folgende, für verschiedene Grosstädte festgestellte Sterblichkeitsziffern veranschaulicht: Die Sterblichkeitsziffer betrug in den Jahren

	1882	1895
in Paris . . . . .	26,3	21,1
» Rom . . . . .	26,1	20,8
» Berlin . . . . .	26,4	19,0
» Amsterdam . . . . .	24,3	17,6
» Rotterdam . . . . .	23,5	19,7
» Wien . . . . .	29,2	23,1
» Dresden . . . . .	25,2	20,6
» St. Petersburg . . . . .	35,2	27,2
» New-York . . . . .	30,6	22,4

Die überall ersichtliche Abnahme der Sterblichkeitsziffer ist zweifellos vor allem den Arbeiten der Ingenieure auf dem Gebiete der Gesundheitstechnik zu verdanken.

**Konsum elektrischer Energie in Paris, London und Berlin.** In Paris giebt es gegenwärtig sieben elektrische Beleuchtungsunternehmen, von denen eine in städtischer Regie steht, in London dagegen 13, von denen drei Eigentum der betreffenden Kirchspiele sind. Der durchschnittliche Verkaufspreis der Kilowattstunde beträgt in Paris etwa 1,20 Fr., in London etwa die Hälfte. Ende Oktober d. J. waren in Paris 545 914 Lampen einschliesslich 7448 Bogenlampen, in London am Ende des vergangenen Jahres 1 178 000 Lampen angeschlossen. In Paris giebt es ausserdem 220 elektrisch betriebene Aufzüge, die Gesamtleistung der angeschlossenen Motoren ist fast 2000 P.S. Der Stromkonsum belief sich 1895 in Paris auf 8 107 253 Kilowattstunden, in London ausschliesslich der City und einiger anderer Stadtgebiete auf 9 553 105 Kilowattstunden. In Berlin sind an das Leitungsnetz der Berliner Elektrizitätswerke allein 166 192 Glühlampen, 8216 Bogenlampen, 1347 Elektromotoren mit 4813 P.S. und 292 diverse Apparate angeschlossen. Der Stromkonsum betrug 9 770 800 Kilowattstunden, die Dividende der Gesellschaft 13%.

**Russische Eisenbahnen.** Ein Erlass des russischen Ministeriums für Verkehrswege bestimmt ab 1. Juli d. J. folgende Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit für Eisenbahnzüge: Eilzüge 75 Werst (80 km), Schnellzüge 65 Werst (69,3 km), Post- und Personenzüge 50 Werst (53,3 km), Militär- sowie Eilgüterzüge 28 Werst (29,8 km). Für den Bau neuer Eisenbahnlinien hat dieselbe Behörde einen Kredit von 10 Millionen Rbl. verlangt. Auch sind umfangreiche Bestellungen an rollendem Material für die russischen Staatsbahnen im nächsten Jahre in Aussicht genommen. Die Neuanschaffungen sollen umfassen 455 Lokomotiven, 300 Personenwagen, 10 000 Güter- und 200 Cisternenwagen.

**Anstellung eines Elektrotechnikers beim schweiz. Eisenbahndepartement.** Im eidgenössischen Budget für das Jahr 1897 ist bei der maschinentechnischen Abteilung des technischen Inspektorates die Anstellung eines weiteren Kontrollingenieurs\*) als Ersatz für den zum Adjunkten vorgerückten Kontrollingenieurs vorgesehen. Dabei ist speziell ein Elektrotechniker in Aussicht genommen, dem die Kontrolle über die elektrischen Bahnen und die mit den Bahnen in Berührung kommenden Starkstromleitungen übertragen werden soll. Die Beiziehung eines Fachmannes auf diesem Gebiete hat sich immer dringender als Bedürfnis erwiesen.

**Neues Sekundarschulhaus in Zürich III.** In unserer Beschreibung dieses Schulhaus-Neubaues, welche in Nr. 24 des letzten Bandes dieser Zeitschrift erschien, ist übersehen worden, mitzuteilen, dass die Ecklisenen und die Portal-Einfassungen aus Kalkstein der Lägersteinbruch-Gesellschaft in Regensberg hergestellt wurden, d. h. aus einem Material, das sich seiner Dauerhaftigkeit und schönen Farbe wegen zu solchen Arbeiten empfiehlt.

Die Bauleitung.

## Nekrologie.

† **R. von Albertini.** Einen verdienten Kollegen und eines der ältesten Mitglieder des Schweizer. Ing.- und Arch.-Vereins, Bezirksingenieur *R. v. Albertini*, hat noch vor Ablauf des alten Jahres das Grab aufgenommen. Am 19. Dezember verschied der Fünfundsechzigjährige nach langer Krankheit im Kreise seiner Familie zu Samaden, nachdem er 45 Jahre hindurch in genannter Stellung und über ein halbes Jahrhundert als Ingenieur seinem Heimatskanton Graubünden treu gedient hat. Sofort nach Abschluss seiner technischen Studien am Polytechnikum zu Karlsruhe im Jahre 1844 in den Staatsdienst des Kantons Graubünden tretend, war er bis 1852 mit der Projektierung und dem Bau verschiedener Thal- und Bergstrassen u. a. der Prättigauer- und Berninastrasse beschäftigt; in jenem

\*) Siehe die Ausschreibung im Inseratenteil.

Jahre erfolgte seine Ernennung zum Ingenieur des dritten Strassenbezirkes, welcher ein weites Gebiet: das ganze Engadin, Bergell, Oberhalbstein, Puschlav und das Münsterthal mit sechs Bergpässen umfasste. Wer dieses Stück Bündnerland kennt, weiss, welcher geschulten Thatkraft es bedarf, um den grossen, mannigfaltigen Verkehr im Kampf gegen unvermutet eintretende Naturereignisse in geregelten Verhältnissen zu erhalten. Den Ansprüchen der schwierigen Aufgabe seines Amtes zu genügen, war v. Albertini in hohem Grade befähigt und die sichtbaren Zeugen seiner energievollen Berufstätigkeit rechtfertigen die Wertschätzung, welcher der Verstorbene sich in weiten Kreisen erfreute. Unter seiner Leitung entstand die Korrektion der Thalsohle des Engadins, welche ehemals, von Celerina ab vielfach mit Geröll verschüttet, einen trostlosen Anblick darbot, während heute Inn und Flatz vereinigt, zwischen soliden Wuhren thalabwärts fliessen. An dem Gelingen dieses schönen Werkes von über 12 km Länge war Albertini hervorragend beteiligt. Im allgemeinen von zurückhaltendem Wesen, zeigte er im Verkehr mit seinen Kollegen und Mitbürgern sympathische Freundlichkeit und gegenüber seinen Untergebenen warmes Interesse für deren Wohlergehen. Sein uneigennütziges und erfolgreiches Wirken im Dienste eines durch fünf Jahrzehnte ausgeübten, mühevollen Berufes sichert dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken. J. C.

† **Hakon Hammer.** Unter bedauernden Umständen ist am 14. November v. J. in Niagara Falls, im Staate New-York, als ein Opfer seines Berufes, Civilingenieur *Hakon Hammer*, Mitglied der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, ums Leben gekommen. Seit kurzer Zeit war Hammer im Dienste der Bauunternehmerfirma E. D. Smith & Co. mit der Bauleitung für die Erweiterung der Turbinenkammern und des Zu- und Ablauftunnels der Niagara Cataract Comp. betraut worden. An genanntem Tage in seinem Bureau in Niagara Falls sitzend, ereilte ihn plötzlich der Tod infolge einer Dynamitexplosion, welche die Unvorsichtigkeit eines Negerarbeiters beim Auftauen einer beträchtlichen Menge dieses Sprengstoffes in einem anstossenden Gebäudeteile verschuldet hatte. Ein Freund des so jäh Verstorbenen sendet uns folgende biographische Mitteilungen: Hammer wurde im Jahre 1856 in Kopenhagen geboren, erhielt sein Ingenieurdiplom nach Absolvierung der Ingenieurschule des eidgenössischen Polytechnikums in Zürich im Jahre 1879 und diente darauf bei der dänischen Marine, welcher auch sein Vater, Kapitän Otto C. Hammer, ein hervorragender Offizier, angehört hatte. Im November desselben Jahres wandte er sich nach den Vereinigten Staaten, wo er nacheinander als Konstrukteur und Ingenieur bei der Brooklyner Hochbahn, den Passaic Walzwerken in Patterson, New-York, als Brückeningenieur der New-York-Westküste- und Buffalo-Bahn, als bauleitender Ingenieur der Pittsburgh Alleghany- und Manchester Traktions-Gesellschaft in Pittsburg und bis vor kurzem als Ingenieur der Philadelphia-Brückenwerke (Cofrode & Saylor) in Pottstown thätig gewesen. Hammer war unter seinen Studiengenossen des siebenten Semesters 1879 sehr beliebt, und alle, besonders diejenigen, welche Gelegenheit hatten, auch auf jener Seite des Ozeans mit ihm zeitweise zusammenzutreffen, sind tief erschüttert durch sein trauriges Ende. Eine junge Frau — Hammer hatte 1888 in Pottstown geheiratet — und zwei kleine Töchterchen beweinen den Verlust eines trefflichen Gatten und Vaters, seine Freunde trauern über den frühen Hinschied eines geselligen, treu anhänglichen Kameraden und fein gebildeten Mannes. Ein hochangesehener Bürger seines Wohnortes, genoss er in gleichem Masse die Achtung seiner Kollegen, die ihn als äusserst tüchtigen und erfahrenen Fachmann schätzen lernten.

† **Ernst Gladbach.** Der Wunsch, welcher in dieser Zeitschrift anlässlich des 84. Geburtstages von Professor *Ernst Gladbach*, des hochverdienten ehemaligen Lehrers am eidgenössischen Polytechnikum und geschätzten Ehrenmitgliedes des Schweizer. Ing.- und Arch.-Vereins, vor wenigen Wochen ausgesprochen wurde, sollte leider nicht in Erfüllung gehen. Am 26. d. M. hat der Tod dieses arbeitsreiche und namentlich für die künstlerische Förderung unserer nationalen Architektur so fruchtbare Leben abgeschlossen, das neidlose Erfolge, die ehrende Anerkennung der Fachgenossen und die in sinniger Weise gepflegte Dankbarkeit seiner früheren Schüler verschönten. Die grosse Beliebtheit des Verstorbenen fand in dem Trauerzug am Dienstag, den 29. v. M. nach dem Kirchhof Fluntern und in den Grabreden entsprechenden Ausdruck. In tiefempfundenen Worten schilderte Herr Pfarrer *Usteri* den Lebenslauf und liebenswürdigen Charakter des Verblichenen. Im Namen der Lehrerschaft des Polytechnikums sprach Herr Prof. *Lasius*, die Thätigkeit und Bedeutung Gladbachs würdigend, während Herr Stadtgenieur *Strenig* einen warmen Appell an die Kollegen und Schüler des Meisters richtete, seine Arbeiten aufzunehmen und im Sinne des Verstorbenen fortzuführen. Indem wir hoffen, in einer nächsten Nummer der Persönlichkeit und dem Wirken des Verstorbenen näher zu treten, mögen hier einige biographische Daten vorausgeschickt

werden. Ernst G. Gladbach wurde am 30. Oktober 1812 zu Darmstadt geboren. Nach Beendigung des Schulunterrichts in dortigen Privatinstiuten widmete er sich der Architektur im Bureau seines Oheims Moller, eines namhaften Baukünstlers in Darmstadt, und besuchte darauf die Universitäten Giessen und Heidelberg, an der ersteren u. a. Liebig, an der letzteren die literarhistorischen Vorlesungen von Gervinus und jene Schlossers hörend. Seine praktische Ausbildung erhielt er als Accessist beim Kreisbaumeister in Nidda (Hessen). Eine von hier aus unternommene Studienreise führte ihn durch Deutschland über den Gotthard nach Italien, das er in allen Richtungen bis Sicilien durchstreifte. Nach zweijähriger Abwesenheit in die Heimat zurückgekehrt, übernahm er zuerst in Alzey, dann in Oppenheim die Stelle eines hessischen Kreisbaumeisters, gab aber diese ihm wenig befriedigende Thätigkeit gern auf, als ein Ruf an das neugegründete eidgenössische Polytechnikum in Zürich an ihn gelangte. 33 Jahre hat Prof. Gladbach hier gelehrt und eine Fülle hervorragender Werke, gleich ausgezeichnet durch die Wahl der Objekte wie die Eigenart ihrer Darstellung geschaffen. Diese Seite seiner Lebensarbeit zu beleuchten und gebührend zu würdigen, sei einer ausführlicheren Schilderung des Lebensganges des Verstorbenen vorbehalten.

† **Albert Müller.** Samstag, den 19. Dezember, am gleichen Tage wie Bezirksingenieur Albertini, starb in Rheineck im Alter von nur 38 Jahren *Albert Müller*, Oberingenieur-Stellvertreter der Rheinkorrektion und der internationalen Rheinregulierung. Derselbe absolvierte seine technischen Studien am eidgenössischen Polytechnikum, dessen Ingenieurschule er in den Jahren 1876—80 besuchte. Mit Beginn seiner praktischen Thätigkeit war er kurze Zeit bei der Wasserversorgung von Glarus unter Herrn Ingenieur Burkhard beschäftigt. Im Herbst 1880 trat Müller in den Dienst der st. gallischen Rheinkorrektion, blieb derselben in schweren Tagen, wo die interessierte Bevölkerung an einer glücklichen Lösung der wichtigen Landesfrage fast verzweifelte, treu und arbeitete mit ebenso viel Fleiss als Geschick an der Lösung der infolge besonderer Verhältnisse mit eigenartigen Schwierigkeiten verbundenen Aufgabe. Am Abschluss des Staatsvertrages mit Oesterreich, betreffend die Ausführung der Rheindurchstiche, hat Müller indirekt mitgewirkt, indem er im Jahr 1892 den schweizerischen Delegierten zur Ausarbeitung in Aussicht stehender Modifikationen am Projekte beigegeben war. Es ist bedauerlich, dass unser Kollege nur das Morgenrot eines für das vielgeprüfte Rheinthal angehenden schönen Tages, den Beginn einer neuen, glücklicheren Aera, aber nicht diese selbst erlebt hat, er hätte es reichlich verdient.

## Konkurrenzen.

**Nordböhmisches Museum in Reichenberg.** Gelegentlich unseres Berichtes über das Resultat dieses Wettbewerbes (Bd. XXVI S. 170) hatten wir mitgeteilt, dass wegen der Ausführung des Baues mit Prof. Ohmann in Prag, dem Verfasser des zum ersten Preise angekauften Entwurfes Unterhandlungen eingeleitet sind. Nunmehr erfahren wir, dass eine Versammlung des Museums-Vereins am 18. v. M. den Beschluss fasste, die Ausführung des Baues Arch. *Griesebach* in Berlin zu übertragen, welcher im Auftrage des Kuratoriums mit Beibehaltung des Grundrisses Ohmanns neue Pläne ausgearbeitet hat.

**Stadtheater in Kiew.** (Bd. XXVIII S. 45.) Am Endtermin dieses internationalen Wettbewerbes sind 7 Entwürfe eingegangen.

## Litteratur.

**Notizkalender und Zeitungskatalog der Annoncen-Expedition von Haasenstein & Vogler für 1897.** Das informierende Material der uns vorliegenden 31. Auflage des Zeitungskataloges genannter Firma ist durch den Abdruck der Bestimmungen des neuen deutschen Gesetzes über den unlauteren Wettbewerb ergänzt worden. Für Inserenten ist die Kenntnis des Gesetzes insofern von Bedeutung, als dasselbe teilweise verpönt, was bisher im Gebiete des Reklamenwesens als berechtigt Geltung hatte. Auch sonst haben in dem Katalog, den ein geschmackvoller Einband ziert, alle neuen Erscheinungen und Schöpfungen der Zeitungskataloglitteratur Berücksichtigung gefunden. Der Inhalt umfasst ausser der erwähnten Publikation einen Tages- und Notizkalender für das Jahr 1897, ein alphabetisches Verzeichnis sämtlicher Agenturen der Firma im In- und Auslande, ein Ortsregister der politischen Zeitungen und ein Verzeichnis derselben, sowie der Fach- und illustrierten Zeitschriften, Kalender, Kurs- und Adressbücher.

Redaktion: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.