

Jenny-Studer, Jakob

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 13

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.

Technikerverbandes von dem einträchtigen Zusammenarbeiten der technischen Berufsverbände in allen Fragen gemeinsamer Interessen. Nach der Sitzung hielt ein gemeinsames Nachtessen im „Schiff“ die Gesellschaft bis spät in die Nacht in fröhlicher Stimmung beisammen.

Sonntag vormittags besichtigte man einige hübsche Neubauten der Zuger Architekten *Keiser & Bracher*, hernach eine von diesen ad hoc arrangierte kleine Ausstellung keramischer Erzeugnisse für Bauzwecke, deren gediegene Objekte sich allgemeiner Anerkennung erfreuten. Um 11 Uhr hielt sodann Direktor *Lehmann* vom Schweiz. Landesmuseum einen sehr interessanten Vortrag über die Entwicklung der Keramik, insbesondere des Ofenbaues; eine Reihe von Demonstrations-Objekten veranschaulichte die Entwicklung der Ofenkacheln aus ihren primitivsten Entstehungsformen bis zu den kunstvollen Erzeugnissen späterer Zeiten. Dass die Kunst der Hafner auch auf dem Gebiete des Ofenbaues neuerdings und unter wesentlicher Mitarbeit der Architekten zu erfreulicher Blüte gelangt ist, bewiesen die ausgestellten Arbeiten der Hafnermeister *J. Keiser* in Zug und *Mantel* in Elgg, der *Ofenfabrik Wannenmacher A.-G.* in Biel und der *Grossh. keramischen Werkstätten* in Karlsruhe (Vertreter Ingenieur Gürtler in Bern).

Bei dem belebten Mittagsbankett toastierte Präsident *Joss* auf das Handwerk und sein Zusammenarbeiten mit den Architekten. In sehr sympathischer, schlichter Weise dankte namens der anwesenden Ofenbauer der technische Leiter der Bieler Fabrik Wannenmacher, Hafnermeister *Küenzi* von Bern, der die Bitte an die Architekten richtete, sie möchten die künstlerisch begabten Handwerker nicht nur mit Aufträgen für meist wenig Gewinn bringende kunstvolle Einzelstücke, sondern auch für die gröbere, aber einträglichere Arbeit beehren und dadurch ihre Arbeitsfreudigkeit und Leistungsfähigkeit zum Segen eines gesunden Handwerks fördern. So trug die Versammlung, die mit einem Besuch der Werkstätten *J. Keisers* am Nachmittag ihren Abschluss fand, einen recht gemüthlichen Ton, gestimmt auf „Kunst und Handwerk“, und wohl alle Teilnehmer schieden, wie der Berichterstatter, mit dem Gefühl des Dankes, besonders gegenüber den Herren *Keiser & Bracher*, die diese harmonische Veranstaltung so sorgfältig vorbereitet hatten.

C. J.

Der Rosenbergtunnel bei St. Gallen, der an Stelle der jetzt betriebenen, offenen, eingelegigen Strecke die Bahnhöfe St. Gallen und St. Fiden zweigeleisig zu verbinden bestimmt ist, wurde am 23. März durchschlagen. Im Januar 1909 haben die Schweizerischen Bundesbahnen die Erstellung dieses 1472 m langen Tunnels dem Bauunternehmer *Joh. Ruesch* übertragen und dabei den Vollendungstermin auf Ende Dezember 1910 festgesetzt.¹⁾ Die Verzögerung ist den schwierigen Bauverhältnissen zuzuschreiben, die bei geringer Ueberlagerung von nur 3 bis 45 m und den Sicherungsarbeiten für eine Reihe von Gebäuden behutsames Vorgehen erheischen. Der Tunnel ist denn auch auf ungefähr den vierten Teil seiner Gesamtlänge in offenem Einschnitt erstellt worden. Im übrigen Teil waren die Gesteinsverhältnisse, dem eingeholten geologischen Gutachten entsprechend, verhältnismässig günstig und die ganze Arbeit konnte dank der umsichtigen Bauleitung ohne wesentliche Unfälle durchgeführt werden. Immerhin ist die Einwölbung des Tunnels auf seine ganze Länge vorgesehen. Auf Ende dieses Jahres hofft man eines der beiden Tunnelgeleise in Betrieb nehmen zu können.

Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein. Am 25. März d. J. hielt der Verein in Basel seine VII. *General-Versammlung* ab. Aus dem Jahresbericht und dem Eröffnungswort des Vorsitzenden, Oberst *Alioth*, sei mitgeteilt, dass die Mitgliederzahl um vier zugenommen hat und heute 455 beträgt. Die Einnahmen im Berichtsjahr betragen Fr. 48807,71, worunter die Bundessubvention von 25000 Fr. und die Subvention des Kantons Baselstadt von 5000 Fr. Es ergab sich ein Vermögensbestand am 31. Dezember 1910 von Fr. 27016,41. Da der Verein gegenüber Behörden finanzielle Verpflichtungen übernommen hat, indem er einen Beitrag an die Unterhaltungskosten der Augster Schleuse garantiert hat, ist seine Eintragung in das Handelsregister notwendig geworden. In die Stauwerkanlagen von Augst-Wyhlen wird nunmehr eine *Grossschiffahrtsschleuse* von 90 m Länge und 12 m lichter Weite eingebaut. Die Frage der *Schiffahrtsabgaben* wird zu Händen des Bundesrates untersucht. Der Vorstand glaubt, wir seien durch den Widerspruch Oesterreichs und Hollands gegen diese Abgaben zunächst genügend geschützt. Die Angelegenheit der Frage des Güterumschlages in

¹⁾ Band LIII, Seite 54.

Rheinfelden wird zur Zeit studiert, in Voraussicht, dass nach Vollendung der Bauten in Augst-Wyhlen im Jahre 1912 die Schifffahrt bis Rheinfelden ausgedehnt werden könne.

Der Schweizerische Baumeister-Verband hat am 26. März in Zürich seine von über 350 Mitgliedern aus allen Landesgegenden besuchte Jahresversammlung abgehalten.

Er nahm die vom Zentralvorstand ausgearbeiteten neuen Statuten an und genehmigte sodann die von der Kommission des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Schweizerischen Baumeister-Verbandes in Verbindung mit Behörden aufgestellten Leitsätze betreffend das Submissionsverfahren bei Hoch- und Tiefbauarbeiten, sowie die allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Hoch- und Tiefbauarbeiten.

Diese Leitsätze und Normen sind in unserer Zeitschrift in Band LVI, Seite 245 und Band LVII, Seite 42 u. ff. vollinhaltlich zum Abdrucke gelangt.

Vom Lötschbergtunnel erhielten wir bei Redaktionsschluss, Donnerstag 4 Uhr, den telephonischen Bericht, dass die Entfernung der Stollenorte zwischen Nord und Süd noch 8,85 m betrug, dass somit der Durchschlag in den Morgenstunden des 31. März erfolgen dürfte. Es wurde schon seit einer Woche nach besonderem Programm gearbeitet, derart, dass bis zum Durchschlag beidseitig sechs Mal im Tag geschossen wurde, und zwar genau je um 6 Uhr, 10 Uhr und 2 Uhr. Hierzu sind die Uhren hüben und drüben telephonisch in Einklang gebracht, zudem zur grösseren Sicherheit besonders lange, etwa 7 Minuten brennende Zündschnüre verwendet worden. Hoffentlich können wir zur Zeit, da dies Blatt unsere Leser erreicht, den Kollegen am Lötschberg die Hand schütteln.

Telegramm: „Durchschlag erfolgte 31. März 3 h 50 vorm.

Post- und Telegraphengebäude Aarau.¹⁾ Die nationalrätliche Kommission für das Post- und Telegraphengebäude in Aarau, die daselbst am 23. März tagte, hat sich nunmehr für Errichtung des Neubaus direkt gegenüber dem Bahnhofgebäude ausgesprochen. Für den seitlich davon bereits erworbenen Bauplatz soll sich ein Käufer gefunden haben. Es ist zu wünschen, dass die Verhandlungen für den neuen Platz glatt durchgeführt werden können. Der Bahnhofplatz könnte dann in glücklichster Weise ausgestaltet werden.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn. Als vorläufiges Ergebnis der Beratungen der vom Verwaltungsrat der S. B. B. eingesetzten Kommission zur Prüfung der Angelegenheit kann berichtet werden, dass diese die Generaldirektion der S. B. B. veranlasst hat, beförderlichst ein Projekt mit Anlage der *Station Enge an der Grütlstrasse*, das heisst vor der Kirche auszuarbeiten.

Zürcher Strassenbahnen. Als Nachfolger des zurücktretenden Ingenieur H. Studer (Band LVII, Seite 115) hat der Stadtrat von Zürich zum Direktor der städtischen Strassenbahnen gewählt Ingenieur *F. Largiadèr*, bisher Obergeringenieur des Kubelwerkes in St. Gallen.

Nekrologie.

† **J. Jenny-Studer.** Am Abend des 23. März entschlief zu Glarus nach langem schweren Leiden in seinem 67. Lebensjahre Jakob Jenny-Studer, ein treues Mitglied der Gesellschaft ehemaliger Zürcher Polytechniker.

Geboren in Ennenda am 3. Februar 1845 als Sohn des Ratsmanns Daniel Jenny wurde im väterlichen Hause schon in den ersten Lebensjahren dem Knaben der Sinn geweckt für die gemeinnützige Tätigkeit, der er seine reiferen Jahre in hervorragender Weise gewidmet hat. Seine Schulbildung genoss er zunächst in seiner Heimatgemeinde und sodann an der Kantonsschule in Zürich, mit deren Maturität er 1862 die eidg. technische Hochschule bezog. Unter Bolley studierte er an der chemisch-technischen Abteilung mit grossem Eifer; dabei war er ein fleissiger Hörer der damals am Polytechnikum wirkenden hervorragenden Geschichts- und Literaturprofessoren; namentlich waren es die Vorträge des feinsinnigen F. Th. Vischer, die grosse Anziehungskraft auf den ideal veranlagten Jüngling ausübten. Nach Absolvierung des Polytechnikums widmete er sich weiter fachlichen und philosophischen Studien, bis er 1867 in das Haus Barth, Jenny & Co in Glarus eintrat, in dem er als Chemiker den technischen Teil der Baumwolldruckerei übernahm. Neben der beruflichen Tätigkeit war sein Wirken von Anfang an dem Wohlergehen seiner Arbeiter gewidmet und schwer empfand er, besonders auch wegen seiner Folgen für die Arbeiterschaft, den mit den

¹⁾ Band LVI, Seite 331.

80er Jahren beginnenden Niedergang der heimischen Druckereiindustrie. Die Verhältnisse brachten es mit sich, dass er 1899 seine industrielle Betätigung aufgab. Seither war seine Arbeit ganz gemeinnützigen Zielen gewidmet. Schon in den 70er Jahren hatte er seinen Kanton im Landrat Dienste geleistet und war er von der Gemeinde Glarus zum Mitglied des Schulrates gewählt worden; 1896 wurde ihm das Amt des Schulratspräsidenten übertragen, das er, solange es ihm seine Gesundheit erlaubte, d. h. bis zum Jahr 1908 mit grosser Hingebung verwaltet hat. Der grosse Fortschritt im kantonalen Schulwesen ist vornehmlich seiner unermüdlichen Tätigkeit zu danken. Desgleichen ist Jenny als Präsident der gemeinnützigen Gesellschaft immer mit seiner ganzen Persönlichkeit für die von ihr aufgestellten Ziele eingetreten. Sein Andenken wird unter seinen Landsleuten und auch bei der nicht mehr grossen Zahl seiner Studiengenossen in Ehren fortleben.

Konkurrenzen.

Schulhaus in Münchenstein. Wir erhalten nachträglich Kenntnis von einem Wettbewerb, den die Schulhauskommission Münchenstein am 5. Januar d. J. mit Termin auf 1. März und Preissumme von 1200 Fr. ausgeschrieben und mit Zirkular vom 25. Januar dahin abgeändert hatte, dass die ursprünglich im Programm vorgesehene Turnhalle weggelassen, dagegen der Termin auf den 15. März erstreckt und die Preissumme auf 1400 Fr. erhöht wurden. In dem auf die Architekten aus den Kantonen Baselstadt und Baselland beschränkten Wettbewerb haben als Preisrichter gematet die Herren Hochbauinspektor *Bohny* in Liestal, Hochbauinspektor *Leisinger* in Basel und Architekt *Leonhard Friedrich* in Basel. Es gingen 51 Wettbewerbsentwürfe ein. Folgende drei Preise wurden erteilt:

- I. Preis (650 Fr.) dem Entwurf des Architekten *Arnold Meyer* in Pratteln.
- II. Preis (450 Fr.) dem Entwurf des Architekten *Rud. Sandreuter* in Basel.
- III. Preis (300 Fr.) dem Entwurf des Architekten *Hans Rächer* in Basel.

Die eingereichten Entwürfe waren vom 20. März bis zum 2. April im Saale des Gasthauses zum „Rössli“ in Münchenstein öffentlich ausgestellt.

Handelsschule in La Chaux-de-Fonds (Band LVII, Seite 41 und 169). Das Preisgericht hat am 24. März seine Arbeiten durchgeführt und folgende Preise erteilt:

- I. Preis (2000 Fr.) Entwurf Nr. 20 „Mercur“, Verfasser: *R. Convert*, Architekt, Neuchâtel.
- II. Preis ex æquo (1000 Fr.) Entwurf Nr. 21 „Mercur“, Verfasser: *J. U. Debély*, Architekt in Cernier und La Chaux-de-Fonds.
- III. Preis ex æquo (1000 Fr.) Entwurf Nr. 13 „Jura“, Verfasser: *E. Fallet*, Architekt in Cernier.

Den Entwürfen Nr. 15 „Om man padme Lum“ und Nr. 9 „Nos Montagnes“ wurden Ehrenmeldungen zuerkannt.

Die sämtlichen Wettbewerbsentwürfe sind vom 30. März bis zum 6. April d. J. je von 10 bis 12 und von 1½ bis 6 Uhr im Erdgeschoss der alten Ecole de Commerce in der Rue du Marché Nr. 18 ausgestellt.

Korrespondenz.

Betreffend unsere Notiz über *Kreditüberschreitung beim Rickentunnel* auf Seite 146 dieses Bandes erhalten wir von Ingenieur *A. Palaz* folgendes Schreiben:

«Monsieur le Rédacteur,

En ma qualité d'ancien élève de l'Ecole polytechnique de Zurich et de membre de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes, dont votre journal est l'organe officiel, je vous prie de bien vouloir publier cette lettre comme suite à votre entrefilet sur *les dépassements de crédit du tunnel du Ricken* (page 146, No. du 11 mars 1911).

Je suis associé pour un tiers dans l'Entreprise du tunnel du Ricken, mes deux associés étant la Maison Fougerolle Frères à Paris et la Société des Grands Travaux de Marseille. Je suis le chef de cette entreprise dès l'origine et je revendique pour mes ingénieurs et agents qui ont collaboré à cette entreprise et pour moi, avec la nationalité suisse dont vous ne faites aucun état, la responsabilité de tout ce qui a été fait.

Nous sommes en désaccord avec les Chemins de fer fédéraux au sujet de l'interprétation des contrats et du décompte des

travaux. Ce n'est pas la première et ce ne sera pas la dernière fois qu'un désaccord pareil se produit entre le maître de l'œuvre et l'entrepreneur pour un travail de cette importance et actuellement le conflit que les Chemins de fer fédéraux ont avec nous n'est pas le seul de cette espèce. Le litige est soumis au Tribunal fédéral qui jugera en toute impartialité, sur la base des contrats, des constatations faites et des preuves fournies. Ceux qui émettent en ce moment un avis sur cette question le font certainement avec une documentation insuffisante. Il me paraît, en tous cas, prématuré, pour ne pas dire tendancieux et téméraire, de prétendre a priori que, dans ce conflit, ce sont les organes des Chemins de fer fédéraux qui ont raison et l'Entreprise qui a tort et cela surtout parce qu'elle comprend deux associés étrangers sur trois.

Est-ce trop vous demander de ne pas condamner l'Entreprise sans l'avoir entendue; elle n'a jusqu'à maintenant pas manifesté sa manière de voir en dehors des voies contractuelles; elle ne dispose pour cela que du Tribunal fédéral, tandis que les organes des Chemins de fer fédéraux ont à leur disposition non seulement le Conseil d'Administration, mais aussi tous les journaux qui s'occupent volontiers des questions ferroviaires en général et de la gestion des Chemins de fer fédéraux en particulier. Mais je tiens à déclarer hautement que, contrairement à ce que votre note laisse entendre, nous ne demandons que ce que nous estimons nous être légitimement dû d'après nos contrats et rien de plus.

Je saisis avec plaisir cette occasion pour reconnaître avec vous la haute valeur et la grande compétence de mes collègues de la Suisse allemande en matière de travaux publics en général et de construction de tunnels en particulier. Mais, en ma qualité de Suisse, entouré de collaborateurs de la même origine, je dois protester contre votre prétention d'écarter sans autre la concurrence que nous pourrions être amenés à faire, si cela entre dans nos convenances, à nos distingués collègues, pour l'exécution des grands travaux dont la mise en adjudication est prochaine. Les organes responsables, chargés d'apprécier les offres qui seront présentées, verront à faire leur choix au mieux des intérêts dont ils ont la charge et sans se le laisser dicter d'avance.

Veuillez agréer, Monsieur le Rédacteur, l'assurance de ma parfaite considération.

Lausanne, le 21 mars 1911.

A. Palaz.»

Nachdem wir unserm Herrn Kollegen unverkürzt das Wort gelassen haben, obgleich der grössere Teil seines Briefes durch unsere Notiz nicht veranlasst war, beschränken wir uns darauf, seinen Aeusserungen folgende Bemerkungen beizufügen.

Zunächst ergibt sich aus dem Briefe, dass es auch Herrn Palaz und seinen Mitarbeitern erwünscht sein dürfte, wenn die schweizer. Technikerschaft über die Baugeschichte möglichst bald und möglichst vollständig aufgeklärt werden könnte.

Was dann unsern Hinweis auf „ausländische Spezialisten mit ihren billigsten Offerten“ anbetrifft, verweisen wir auf die Mitteilung, die wir in Band XLII, Seite 224 und 225 (7. November 1903) gebracht haben, in der von der „Rickentunnelunternehmung“ berichtet wurde; sie bestehe ausser Herrn Palaz, der als bei hydraulischen und elektrischen Unternehmungen, sowie bei Nebenbahnen in der Westschweiz, vielfach beteiligt unsern Lesern bekannt sei, aus den beiden französischen Firmen, die ihrerseits, wie jene Notiz des nähern auseinandersetzt, sich speziell beim Tunnelbau vielfach hervorgetan haben. Es sind also offenbar die Erfahrungen im Tunnelbau dieser beiden ausländischen Unternehmer gewesen, die die Schweizerischen Bundesbahnen veranlasst haben, ihr Vertrauen in erster Linie ihnen zuzuwenden.

Hinsichtlich des billigen Preisangebotes, das für Annahme der Offerte dann in zweiter Linie massgebend gewesen ist, haben sich die erwähnten französischen Tunnelbauspezialisten, dem Schlussergebnis nach, erheblich getäuscht, da, wie man hört, nach ihren letzten Aufstellungen die effektiven Kosten nahezu die doppelte Höhe der Offertsumme erreichen sollen. Die Differenzen gegen die Mitbewerber (aus dem Tessin, aus Basel und Zürich) hatten bei der Offertverhandlung (Band XLII, Seite 272) 10 bis 15% betragen, wobei zum Vergleich auch der Unterschied in den Bauzinsen beigezogen worden war, da die französischen Unternehmer 46 Monate, die schweizerischen Bewerber dagegen 60 Monate Bauzeit ihren Eingaben zu Grunde gelegt hatten.

Unsere bezügliche Bemerkung betraf somit in keiner Weise die Person des Herrn Palaz.

Dass die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Entschliessungen auch künftig nach bestem Ermessen und eigenster Ueberzeugung fassen werden, ist selbstverständlich. Immerhin wollen wir die Hoffnung nicht aufgeben, es werde der vorliegende Fall der Generaldirektion nahe legen, die von mancher berufener Seite wiederholt gemachte Anregung zu prüfen, solche Arbeiten, bei denen das Unvorhergesehene stets eine grosse Rolle spielen muss, nicht mehr in