

# Feer, Fritz

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 22

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **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.

Schwinden beträchtlich vermindern; auch 2% Zinn in Verbindung mit 8% Kupfer haben, wenn auch in etwas geringerer Masse, gute Dienste geleistet. Die von der genannten Firma verwendete Legierung soll bei Spritzgüssen 17500  $kg/cm^2$  Zugfestigkeit mit 3,1% Dehnung im 50 mm langen Probestabe, bei Güssen in Sandformen 14500  $kg/cm^2$  mit 1,7% Dehnung ergeben. Besondere Sorgfalt muss den Formen zugewendet werden. Sie bestehen zumeist aus Eisen und haben eine der Form des Abgusses entsprechend grössere oder kleinere Anzahl loser, eiserner Einlagen, die als Kerne, zum Abschrecken und zum Gestalten von Vorsprüngen oder Aussparungen dienen. Die Mehrzahl der Formteile, mit Ausnahme der als Schreckschalen dienenden, werden nach ihrer Vereinigung auf eine bestimmte, der Art des Abgusses entsprechende Temperatur vorgewärmt. Von dieser Wärmezuteilung an die einzelnen Formteile ist das gute Gelingen des Gusses in wesentlichem Masse abhängig.

**Die Aufzugsanlagen des Woolworth-Gebäudes in New York.** Bei Gebäuden wie das Woolworth Building in New York, das bei 235 m Höhe 55 Stockwerke zählt, sind die zweckmässige Anordnung und ein zuverlässiges Arbeiten der Aufzugsanlagen für die Wirtschaftlichkeit des Baues von grosser Wichtigkeit. Einige Zahlen über den Umfang solcher Anlagen dürften auch unsere Leser interessieren. Das genannte Gebäude besitzt nach der „E. T. Z.“ insgesamt 28 elektrische Aufzüge, davon vier bis zum 12. Geschoss, vierzehn bis zum 27., zwei bis zum 41., zwei bis zum 46., zwei bis zum 51. und einen zwischen dem 51. und 54. Stockwerk; daneben verkehren noch zwei auch für Lasten bestimmte Aufzüge bis zum 28. Geschoss und ein Aufzug zwischen dem im Keller befindlichen Bankgewölbe und dem 2. und 3. Stock.

In Anbetracht der grossen zu überwindenden Höhe ist für den Aufzugsbetrieb die höchste zugelassene Fahrgeschwindigkeit, d. h. 3,55  $m/sek$  angenommen worden, was entsprechend ausgedehnte Sicherheitseinrichtungen erforderte. Ein besonderer Ueberwachungsbeamter hat für die richtige Einhaltung des festgesetzten Fahrplanes zu sorgen, was ihm durch eine Lampenanzeigtabelle ermöglicht wird, auf der jeder Aufzug durch eine der Zahl der befahrenen Stockwerke entsprechenden Lampenzahl gekennzeichnet ist. Sobald ein Aufzug ein Geschoss erreicht, leuchtet die zugehörige Lampe auf, sodass der Beamte über die Einhaltung des Fahrplanes raschen Aufschluss erhält. Bleibt ein Aufzug zurück, so kann er den betreffenden Führer durch Summensignale oder Lautsprecher anweisen, in einigen Stockwerken nicht zu halten. Der Führer soll grundsätzlich nur Weisungen empfangen, doch kann er auch, wenn nötig, mittels eines besondern Telefons mit dem Ueberwachungsbeamten sprechen.

**Die Themse-Brücken und -Tunnels in London.** Auf dem Gebiete von „Gross-London“ führen z. Z. über die Themse 17 Strassenbrücken, die jedoch zum grössten Teil den Forderungen des modernen Verkehrs nur in beschränktem Masse nachzukommen vermögen. Drei Brücken, die 1831 fertiggestellte steinerne London-Brücke, die aus dem Jahre 1869 stammende eiserne Blackfriars-Brücke und die 1828 für den Verkehr eröffnete steinerne Kingston-Brücke sind aus diesem Grunde im Laufe der letzten Jahre erweitert worden. Besonders umfangreich waren die betreffenden Arbeiten an den zwei letzteren, 1909, bzw. 1914 in erweitertem Zustande wieder dem Verkehr eröffneten Brücken<sup>1)</sup>. Für die nächsten Jahre ist auch eine Verbreiterung der 1862, bzw. 1887 erbauten Lambeth- und Hammersmith-Brücken vorgesehen. Die aus dem Jahre 1819 stammende, noch gusseiserne Bogen besitzende Southwark-Brücke ist abgebrochen worden und wird gegenwärtig durch eine neue Stahlkonstruktion ersetzt<sup>2)</sup>. Neue Brücken sind, mit Ausnahme der projektierten St. Pauls-Brücke, sonst nicht in Aussicht genommen. Die zuletzt erbauten sind die Kew-Brücke (1903) und die Vauxhall-Brücke (1906). Dagegen ist durch die Anlage von Unterführungen dem Bedürfnis nach einer weitgehenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entsprochen worden. Abgesehen von dem ältesten, jetzt für Eisenbahnverkehr benutzten Tunnel wurde als erster Strassentunnel im Jahre 1897 der Blackwall-Tunnel fertiggestellt<sup>3)</sup>. Es folgten dann 1902 der Greenwich-Tunnel, 1908 der Rotherhithe-Tunnel, der grösste der vier gegenwärtig bestehenden, und 1912 der Woolwich-Tunnel. Sie sind sämtliche im Ostteil der Stadt, unterhalb der Tower-Brücke gelegen, wo der Schiffsverkehr auf der Themse ziemlich reger ist und sie daher Brücken mit Vorteil ersetzen.

<sup>1)</sup> Siehe „Engineering“ vom 21. Mai, 4. 18. und 25. Juni 1915.

<sup>2)</sup> Siehe „Engineering“ vom 6. März 1914 und 30. April 1915.

<sup>3)</sup> Kurz beschrieben in Bd. XXVI, S. 51 (24. August 1895).

**Wasserloser Gasbehälter.** Um das bei den bisher gebräuchlichen Gasbehältern erforderliche Wasserbecken samt der dadurch bedingten kostspieligen Fundierung, sowie die empfindlichen Abschlüsse und die für unsre klimatischen Verhältnisse erforderliche Heizung der Behälter zu umgehen, hat die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg eine neue Behälterkonstruktion entworfen, bei der zur Dichtung Gasteer zur Verwendung kommt. Der neue Behälter ist ein feststehender Zylinder, zu dem eine in dessen Innern in vertikaler Richtung bewegliche, an ihrem Umfang mittels Gasteer abgedichtete Scheibe als Abschluss dient. Sowohl die Anschaffungskosten als die Betriebskosten sind infolge einfacher Konstruktion bei diesem neuen Behälter bedeutend niedriger, als bei den bisherigen. An der letztjährigen Gas-Ausstellung in München wurde das Modell eines solchen Gasbehälters im Betrieb vorgeführt.

**Die eidgenössische Kunstkommission** wurde vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 12. November zusammengesetzt aus den Herren: Baud-Bovy in Genf als Präsident; Wilhelm Balmer, Maler in Röhrswil bei Bolligen; Dr. J. Zemp, Professor an der Eidg. Technischen Hochschule; Alphonse Laverrière, Architekt in Lausanne; Sigismund Righini, Maler in Zürich; Theodor Volmar, Professor an der Kunstschule in Bern; Dr. Ulrich Diem, Direktor des Kunstmuseums St. Gallen; Pietro Chiesa, Maler, von Sagno (Tessin) und C. Albert Angst, Bildhauer in Genf.

**Die Kommission zur Erhaltung historischer Kunstdenkmäler** ist bestellt worden aus den Herren: Dr. Albert Naef, Architekt als Präsident; Prof. Dr. J. Zemp; Dr. Robert Durrer, Staatsarchivar in Stans; Prof. Paul Ganz, Konservator des Kunstmuseums in Basel; Edoardo Berta, Kunstmaler in Lugano; Ständerat G. von Montenach in Freiburg; Dr. Gerhard Börlin, Gerichtspräsident in Basel; Nikolaus Hartmann, Architekt in St. Moritz, und Charles Henry Matthey, Kantonsbaumeister in Neuenburg.

**Der Verein der Ingenieure der S. B. B.** hat am 20. d. M. in Brienz eine von 32 Mitgliedern besuchte Versammlung abgehalten. Am darauffolgenden Sonntag wurde, unter Führung von Generaldirektor Sand, die ganze Strecke der Brienzerseebahn begangen, worauf mit einem Bankett im Hotel Helvetia in Unterseen, der Ausflug seinen Abschluss fand.

## Nekrologie.

† **Fritz Feer.** Am 12. November ist zu Basel nach längerem Leiden Ingenieur Fritz Feer im Alter von 45 Jahren gestorben. Feer stammte aus Aarau und wurde am 7. Dezember 1869 geboren. Versehen mit dem Reifezeugnis der Oberrealschule Basel bezog er im Herbst 1888 die Eidgen. Technische Hochschule, an der er im Herbst 1892 das Diplom eines Maschinen-Ingenieurs erwarb. Bis Anfang 1895 arbeitete er als Volontär bei der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden, und darauf je etwa ein Jahr lang in Maschinenfabriken in Bassersdorf, Sonceboz und Locle. Im Jahre 1897 trat er als Ingenieur in den Dienst der Akkumulatorenfabrik Oerlikon, in der er volle zehn Jahre tätig war, bis er 1907 die technische Leitung der neu ins Leben gerufenen Schweizer Akkumulatorenfabrik A.-G. in Olten übernahm. Nach Wiederauflösung dieser Gesellschaft siedelte er 1910 nach Basel über, wo er nach einer kurzen Tätigkeit in der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Münchenstein ein Privatbureau errichtete.

Feer war ein stiller, ruhiger Mann, der, fern von jedem Vereinsleben, seine freie Zeit ausschliesslich seiner Familie und einem engeren Freundeskreise widmete. Unter denen, die Gelegenheit hatten, in diesem intimeren Kreise sein aufrichtiges Wesen und lebenswürdiges Auftreten schätzen zu lernen, wird sein Andenken in Ehren weiter leben.

Z.

## Literatur.

**Berichte der Schweizer Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb.** Redigiert von Generalsekretär Professor Dr. W. Wyssling. Heft 4, II. Bd. *Allgemeiner Vergleich der Eigenschaften und Eignung der verschiedenen Systeme elektrischer Traktion.* Zürich 1915, in Kommission bei Rascher & Cie. Preis geh. 10 Fr.

Dieser nach Arbeiten der Ingenieure L. Thormann in Bern, Prof. Dr. W. Kummer in Zürich, A. Weber-Sahl in Biel, sowie nach Beratungen der Subkommission II von Prof. Dr. W. Wyssling be-