

Scherer, Hugo

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 13

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.

kommen, unseren wahren Grund finden, werden, wer wir unserm eigentlichen Wesen nach sind. Wenn wir in dieser Arbeit am innern Menschen vorwärts kommen, mag in angemesener Zeit eine weitere Tagung uns neue Impulse geben; ohne diese Kleinarbeit müssten solche Veranstaltungen fruchtlos bleiben. A. O.

Mitteilungen

Great Salt Lake Crossing, USA. Eine gigantische Erdbewegung stellt der Bau eines Bahndammes der Southern Pacific Railroad über den Grossen Salzsee als Ersatz für die aus der Jahrhundertwende stammende Pfahlbrücke dar. Obschon das alte Bauwerk mit seinen Tausenden von mächtigen Holzpfehlern für sich ein Wunder der Ingenieurkunst ist (vgl. die kurze Mitteilung in SBZ, Bd. 47, S. 13, 1906), genügt es schon einige Zeit den Verkehrsanforderungen nicht mehr, und es bildet wegen seiner Feuergefährlichkeit den neuralgischen Punkt in der wichtigen Ost-West-Verbindung durch die Rocky Mountains. Der neue Bahndamm weist eine Länge von rund 20 km auf und verläuft in 450 m Abstand parallel zur alten Pfahlbrücke. Angesichts der Notwendigkeit, den Damm auf Seeschlamm unbestimmbarer Mächtigkeit zu fundieren, stellen sein Projekt und Bau auch eines der interessantesten und heikelsten Probleme der modernen Erdbaumechanik dar. Langjährige ausgedehnte Sondierungen, Feld- und Laborversuche sowie Probelastungen führten zu dem nun zur Ausführung gelangenden Dammquerschnitt und Bauvorgang. Darnach wird der Seeschlamm auf bis 150 m Breite und in eine Tiefe von bis 10 m weggebaggert und durch eine als Vorbelastungsteppich wirkende Kiessandschicht ersetzt. Auf diese wird erst der eigentliche Damm geschüttet, welcher sich wiederum in zwei Teile gliedert. Ein breiter, relativ niedriger und 1:4 abgeböschter Basiskörper trägt den Bahndamm im engeren Sinne. Dieser besteht aus Steinbruchmaterial und weist eine Kronenbreite von 11,60 m sowie 2:3-Böschungen auf. Bei 5,20 m Freibord erreicht die ganze Dammkonstruktion eine max. Höhe von 26 m über Seegrund. Alle Böschungen sind mit Blockwurf gegen die Einwirkungen des Wellenschlages geschützt. Wo das Vorhandensein von grösseren kristallinen Salzlinsen höhere Bodenpressungen zulässt, wird die Breite der Auskoffierung und des Basiskörpers entsprechend vermindert. Der Fundamentaushub verlangt 12 Mio m³ Schlamm-baggerung, während für die Schüttarbeiten 24 Mio m³ Kies-sand, Steinbruchmaterial und Blockwurf bereitzustellen sind. Die Kiessandgewinnung erfolgt in den Hügeln der Promontory Halbinsel am östlichen Ende der Seeüberquerung. Von der Kiesgrube führt ein über 2 km langes und in zwei Sektionen eingeteiltes Transportband von 1400 mm das Material zu einem Umschlagshafen am Seeufer. Das Band läuft mit einer Geschwindigkeit von 16 km/h und ist auf eine tägliche Leistung von 90 000 t bemessen. Die Bremsenergie des abwärts-laufenden Transportbandes dient zum Antrieb der Bagger in der Kiesgrube. Vom Umschlagshafen führen sechs Spezial-kähne mit Bodenentleerung und je 1500 m³ Fassungsvermögen sowie sieben Pontons das Material zu den Einbaustellen. Die Gesamtkosten des neuen Bahndammes sind auf rd. 200 Mio Fr. veranschlagt. Die Bauarbeiten wurden im Juni 1955 aufgenommen und sollen 1960 abgeschlossen werden. (Nach «Higway Magazine», Vol. 48, p. 153, August 1957, «Civil Engineering», Vol. 27, Dez. 1957, und eigenen Notizen von Ing. Niklaus Schnitter).

Nekrologe

† **Hugo Scherer**, der am 12. Dez. 1886 geboren worden war, ist im Alter von 71 Jahren am 9. Februar in Luzern gestorben.

Nach der Maturität an der Kantonsschule Luzern arbeitete unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege ein halbes Jahr als Volontär bei der Eisenbaufirma Buss AG. in Pratteln. Das darauf folgende Studium am Eidg. Polytechnikum in Zürich schloss er im März 1911 mit dem Diplom als Ingenieur ab. Seine erste praktische Tätigkeit übte er bis April 1913 als Statiker und Konstrukteur für eiserne Brücken und Hochbauten in der Firma Bell & Cie. AG. in Kriens aus. Darauf folgten vier Jahre bei der Eisenbetonunternehmung Wayss & Freytag AG. in Neustadt an der Haardt und bei Ferrobeton in Rom. In diesen Unternehmungen erwarb er sich umfassende

Kenntnisse in der Projektierung und Ausführung von Ingenieurkonstruktionen, speziell von Brücken und Industriebauten. Wie viele andere zwang der Weltkrieg 1914/18 auch ihn im Jahre 1917 zur Heimkehr in die Schweiz. Er arbeitete zuerst als Assistent bei Professor Rohn und von 1919 bis 1922 bei den Schweizerischen Bundesbahnen in Luzern, wo er bei der Elektrifizierung der Gotthardlinie mitwirkte.

Im Frühling 1922 machte sich Hugo Scherer selbständig. Sein damals noch einziges Ingenieurbüro in Luzern gelangte rasch zu einer ausgedehnten Tätigkeit bei der Projektierung und Bauleitung einer grossen Zahl von Brücken, Silos, Wasserbehältern, Hallen und Fabrikgebäuden. Am bekanntesten wurde er in Luzern durch den Umbau der Seebrücke; sein weitsichtiges Projekt zur Verbindung des Schweizerhofquais mit dem Bahnhofplatz führte zum Bau der damals breitesten Brücke der Schweiz. Weitere markante Bauten im Stadtgebiet sind die Langensandbrücke über dem Gleisfeld des Bahnhofes und das neue Telephongebäude.

Die letzte grosse Aufgabe für Ing. Scherer war die Projektierung und Bauleitung der im Jahre 1956 erstellten neuen Teufelsbrücke im Zuge des Ausbaues der Gotthardstrasse. Trotz allerhand administrativen und technischen Erschwernissen hat er in meisterhafter Art verstanden, durch Anwendung origineller Baumethoden die neue Brücke über die Teufelschlucht in einer einzigen Bausaison zu erstellen.

Obschon seine Gesundheit nachliess, war Ing. Scherer bis zu seinem Tode beruflich tätig. Im Geiste seiner Zeit hat er eine reiche Leistung als Ingenieur vollbracht. *Arnold Kaech*



HUGO SCHERER

Dipl. Ing.

1886

1958

Wettbewerbe

Turnhalle mit Saal in Ramsen SH (SBZ 1957, Heft 39, S. 635). 45 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (2200 Fr. und Empfehlung zur Weiterbearbeitung): Rolf Bächtold, Rorschach-Goldach
2. Preis (1800 Fr.): Karl Pfister, Küsnacht ZH
3. Preis (1400 Fr.): Hans Brüttsch, Ramsen
4. Preis (1100 Fr.): Fritz Tissi, Thayngen

Ferner wurden für je Fr. 750.— die Arbeiten von Hans Rudolf Iseli und Rudolf Tanner, Schaffhausen, und von Paul Albiker, Schaffhausen, angekauft.

Bürgerheim in Ramsen SH (SBZ 1957, Heft 39, S. 635). 49 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (1500 Fr.): Paul Meyer, Urs Meyer und René Huber, Schaffhausen
2. Preis (1400 Fr.): Gerhard Vikas, Schaffhausen
3. Preis (1100 Fr.): Fritz Tissi, Thayngen
4. Preis (1000 Fr.): Karl Pfister, Küsnacht ZH

Das Preisgericht empfiehlt, die Verfasser der drei höchstklassierten Entwürfe mit einer Ueberarbeitung zu beauftragen.

Die Ausstellung der eingereichten Entwürfe beider Wettbewerbe im Gemeindehaus und im Gasthaus «Krone» ist vom 29. bis 31. März täglich von 14 bis 18 h geöffnet.

Buchbesprechungen

Forschungsarbeiten aus dem Bauwesen. Herausgegeben von der *Staatlichen Technischen Forschungsanstalt, Helsinki.*

Das genannte Institut in Helsinki, Lönnrotinkatu 37, gibt Veröffentlichungen im Format A 5 (einige auch grösser) heraus, die grösstenteils finnisch oder schwedisch abgefasst sind und zum Teil Zusammenfassungen in englischer oder deutscher Sprache enthalten; Umfang pro Heft 16 bis 84 Seiten.