

Frei, Otto

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 29

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

bau vollendete Schleppboot ist 36 m lang, 7 m breit und wiegt 80 t. Wenn einmal die drei Dieselmotoren zu je 400 PS und die anderen Einrichtungen eingebaut sind, wird das Boot ein Totalgewicht von 165 t aufweisen. Hierauf übernahm Dir. F. Ritter im Namen der BRAG den «Vogel Gryff», und als bald empfing das Schiff die Taufe durch die charmante Patin Frau B. Buol-Brändli. Mit Spannung wurde der Stapellauf erwartet. Es war nämlich aus Platzgründen nicht möglich, diesen in der üblichen Weise durchzuführen. Das Schiff wurde im Querablauf in das Wasser geworfen. Zwei Hammerschläge durchschnitten das Verankerungsseil. Sofort setzte sich das Schiff auf den Ablaufbahnen in Fahrt, fuhr ins Wasser und stellte sich nach einer gefährlich aussehenden Kippbewegung schaukelnd wieder auf. Der Stapellauf war geglückt und bewies damit die volle Übereinstimmung der durchgeführten Modellversuche mit der Wirklichkeit. Vor dem Imbiss, welcher auf der Rückfahrt offeriert wurde, dankte Direktor K. Girard der Patin für den trefflichen Taufakt, und pünktlich erreichte die Taufgesellschaft wieder die Schiffslände.

Neubauten in der Altstadt. Leider wurde versäumt, bei dem als vorbildlich gezeigten Ladeneinbau am Haus zum Waldries an der Spiegelgasse in Zürich (Tafel 35 unten) im Aufsatz von Peter Meyer (Heft 26, S. 388) den Architekten zu nennen. Es ist Arch. *F. G. Brun*, Zürich.

Nekrologe

† **Ernst Kaech**, Dipl. Bauingenieur, unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege, Chef der Sektion für Tiefbau bei der Bauabteilung der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen, ist am 3. Juni in Bern, kurz vor Vollendung seines sechzigsten Altersjahrs, nach kurzer, schwerer Krankheit zur ewigen Ruhe abberufen worden.

Ernst Kaech, einer Luzerner Familie, die in Ettiswil heimatberechtigt ist, entstammend, war am 25. Juni 1898 in Genf geboren worden. Sein Vater, der auf dem Elektroinstallationsfach tätig war, liess sich in der Folge in Wallisellen nieder, wo der Sohn die erste Schulbildung erhielt und von wo aus er später die Oberrealschule in Zürich besuchte. Nach bestandener Reifeprüfung studierte er die Bauingenieurwissenschaften an der ETH in Zürich, deren Diplom er im Jahre 1922 erhielt.

Den jungen Bauingenieur finden wir in den Jahren 1923 bis 1925 in Italien, dessen Schönheit, Kultur und Sprache er zeitlebens hoch verehrte. Er war in der Bauunternehmung G. Job in Genua tätig, für die er grössere Eisenbeton-Hoch- und -Tiefbauten ausführte. Im Jahre 1926 kehrte er nach Zürich zurück und arbeitete vorerst als Bauführer bei der Steinmühle AG. und nachher während vier Jahren in der Bauunternehmung Losinger & Cie., wo er sich mit der Projektierung und Ausführung verschiedener Brücken- und Tiefbauten zu befassen hatte.

Am 1. Juli 1930 trat Ernst Kaech in den Dienst der Kreisdirektion II der SBB in Luzern. Als Ingenieur der Sektion Tiefbau hatte er Gelegenheit, sich mit dem Bahnbau und -betrieb vertraut zu machen. Seine grossen praktischen Erfahrungen und Kenntnisse rechtfertigten es, dass ihm bald grössere Projektbearbeitungen und Bauleitungen übertragen wurden. Unter den vielen von ihm bearbeiteten Bauvorhaben seien als bedeutendste erwähnt der Bau des zweiten Gleises von Emmenbrücke bis Sentimatt bei Luzern, die Erweiterung des Bahnhofes Olten-Hammer und die grosse Kantonsstrassenunterführung in Aarburg. In den Jahren 1941 und 1942 finden wir Ernst Kaech als Leiter des Bahningenieurbezirkes in Goldau, wo er die wichtigen Zufahrtslinien von Luzern, betreuen hatte und damit auch Gelegenheit fand, sich mit all betreuen hatte, und damit auch Gelegenheit fand, sich mit all den vielen Fragen des Bahnunterhaltes, der Betriebssicherheit und der Führung eines grösseren Personalbestandes auseinanderzusetzen.

Als dann gegen Ende des Jahres 1942 die Stelle eines I. Sektionschefs für den Bahnhofumbau von Bern bei der Bauabteilung der Generaldirektion zu besetzen war, fiel die Wahl auf Ing. Kaech. Hier in Bern hat er in der Arbeit an dem grossen Werk der Neugestaltung des Personenbahnhofes seine eigentliche berufliche Lebensaufgabe gefunden. In mühevoller intensiver Arbeit trug er mit seinen Mitarbeitern in immer

neuen Anstrengungen einen sehr grossen Teil an der Entwicklung dieses Projektes zur Baureife bei und setzte sich je und je mit ganzer Kraft für die Verwirklichung der Pläne ein. Ein tragisches Schicksal hat ihm, nachdem nun all die unzähligen Schwierigkeiten der Projektierung und Vorbereitung überwunden waren, die Leitung der Verwirklichung seiner Pläne versagt; doch hat er immerhin den Beginn der Bauarbeiten noch erleben dürfen, was ihn mit tiefer Freude erfüllte.

Ernst Kaech hatte aber neben der Leitung der Arbeiten für den Bahnhof Bern weitere Aufgaben zu bewältigen. Als im Jahre 1947 ein Baubeginn in Bern auf längere Zeit hinaus nicht denkbar schien, hat ihm die Generaldirektion auch die Leitung der Sektion Tiefbau übertragen. In dieser Eigenschaft hatte er sich mit vielen Bauaufgaben der Bundesbahnen in der ganzen Schweiz gutachtlich zu befassen und sich mit den allgemeinen Fragen des Tiefbaues und der Aufstellung von Baunormen und Vorschriften auseinanderzusetzen. Auch auf internationaler Ebene hat er als Zentralsekretär eines von den Leitern der Baudienste verschiedener europäischer Staatsbahnen ins Leben gerufenen Studienringes für Fragen des Tunnelunterhaltes wertvolle Arbeit geleistet, wobei ihm seine vorzüglichen Sprachkenntnisse sehr zustatten kamen.

Das Bild der Tätigkeit des Heimgegangenen wäre unvollständig, wenn nur seine Laufbahn als Ingenieur erwähnt würde. Ernst Kaech war neben seinem Beruf mit Leib und Seele Offizier. Er hatte seine militärische Karriere bei den Genietruppen begonnen, wo er auf Ende des Jahres 1921 zum Sappeurleutnant ernannt worden war. Zehn Jahre später zum Hauptmann befördert, war er vorerst Adjutant des Min. Bat. und nachher Kdt. der Min. Kp. II. Nach seiner Beförderung zum Major kommandierte er ab 1. Januar 1939 das Geb. Sap. Bat. 9. Seine Ernennung zum Bahningenieur brachte es mit sich, dass er die Geniewaffe verlassen musste und beim Militärischen Bahndienst eingeteilt wurde. Auf Ende 1943 erfolgte die Beförderung zum Oberstleutnant. Als Dienstchef für den Eisenbahnhilfsdienst hatte er während und nach dem letzten Weltkrieg und bis zum heutigen Tag grossen Anteil am Aufbau und an der Ausbildung der rund 4000 Mann umfassenden Eisenbahntruppe. Insbesondere widmete er sich als Kommandant der Kaderkurse persönlich und mit grossem Geschick der Ausbildung und Erziehung der Hilfsdienstkader mit Offiziers- und Unteroffiziersfunktionen. Aber auch als Luftschutzleiter bei der Generaldirektion hat er eine grosse Arbeitslast getragen. Die brennenden Fragen des Zivil- und Luftschutzes haben ihn buchstäblich bis in die letzten Stunden seines Lebens noch auf dem Krankenlager nicht losgelassen.

Ernst Kaech war ein ausserordentlich pflichtbewusster Mann mit einer grossen Arbeitskraft. Er hat in allen Stellungen, die er bekleidete, sein Bestes gegeben und den Schweiz. Bundesbahnen hervorragende Dienste geleistet. Allzufrüh ist er seiner Familie und seinem Wirkungskreis entrissen worden, doch sein Name und sein Anteil an dem nun im Entstehen begriffenen neuen Bahnhof Bern werden nicht vergessen werden.

Max Portmann

† **Otto Frei**, Masch.-Ing. G. E. P., wurde am 25. April 1887 als drittes von fünf Kindern des Webermeisters Abraham Frei und seiner Gattin Rosa in Degersheim im Toggenburg geboren und wuchs mit vier weiteren Kindern aus erster Ehe seines Vaters auf. Schon im fünften Lebensjahr verlor Otto seinen Vater durch den Tod. Die Mutter siedelte darauf mit den Kindern nach St. Gallen über, wo sie durch Heimarbeit in der aufstrebenden Stickereiindustrie unter tatkräftiger Mithilfe der Kinder ihr Brot verdiente. Nach achtjähriger Schulzeit trat der damals 15jährige Otto bei der Firma Grossenbacher in Sankt Gallen als Elektriker in die Lehre, nach deren Abschluss er



ERNST KAECH

Dipl. Bau-Ing.

1898

1958

die Stelle eines Assistenten bei Physikprofessor Kopp an der Kantonsschule antrat. In dieser Zeit vervollkommnete der zähe Schaffer seine Bildung durch Selbststudium, bis er mit 24 Jahren das Studium an der Maschineningenieurschule der ETH beginnen konnte. Nach erfolgreichem Abschluss trat er 1916 in die Firma Escher Wyss & Cie. in Zürich ein, wo er zunächst in den Abteilungen für Wasserturbinenbau und Kältemaschinen als Konstrukteur tätig war.

Im Oktober 1917 führte Otto Frei seine Jugendfreundin Maria Hafner von St. Gallen an den Traualtar. Den glücklichen Ehegatten wurden zwei Söhne und zwei Töchter geschenkt. Leider verloren sie den einen Sohn schon 1930 wieder.

Seit 1925 arbeitete der ideenreiche und temperamentvolle Ingenieur in der Offertabteilung für Dampfturbinen, wo er sich umfassende Fachkenntnisse erwarb und bei allen Stürmen, die über seine Firma hinweggingen, als fester Pol wirkte. Besonders sei das menschlich schöne, kollegiale Verhältnis hervorgehoben, das den nunmehr Verblichenen mit seinen Mitarbeitern verband. Vor allem schätzten ihn die Jüngerer um seiner reichen Erfahrungen und der uneigennütigen, hilfreichen Art willen, die ihm eigen war. Unzählige Projekte und Offerten sind von ihm mit grösster Gewissenhaftigkeit und Sachkenntnis bearbeitet worden.

Otto Frei stellte seine reichen Kräfte während langen Jahren auch der Öffentlichkeit zur Verfügung, indem er dem Gemeinderat der Stadt Zürich angehörte. Mit zunehmendem Alter stellte sich ein unheilbares Augenleiden ein, das den eifrigen Schaffer zur Mässigung, zeitweise sogar zum Niederlegen seiner so sehr geliebten Arbeit zwang. Mit bewundernswürdiger Kraft verstand er dieses Hemmnis zu überwinden, und die Klarheit seines Geistes blieb ihm bis zum Schluss erhalten. Am 10. Juni 1958 ist er nach kurzer Krankheit heimgegangen.

A. O.

Buchbesprechungen

Die erneuerte Einsiedler Barockfassade. Von P. Thaddäus Zingg. 80 S., 146 Abb. Einsiedeln 1957, Verlag Benziger. Preis geh. Fr. 14.80.

Der Rang der Einsiedler Stiftsfassade und namentlich der sie krönenden Kirchenfront sowie der Umfang der im Laufe der Zeit notwendig gewordenen Restaurationsarbeiten lassen den in gediegener Buchform erschienenen Restaurationsbericht durchaus gerechtfertigt erscheinen. Die einzelnen Kapitel sind für den Laien wie den Fachmann lesenswert durch ihr genaues Eingehen sowohl auf die ästhetischen wie technischen Verhältnisse und Probleme der Fassade und der zu ihrer Sicherung vollzogenen Eingriffe. So wird auf die Würde der Proportionen und den gemessenen Ernst des Sandsteins eingegangen. Im «Lob des Steins» verbinden sich poetisch einführende Deutung mit sachlicher Charakteristik seiner Altersschäden und den verschiedenen Möglichkeiten ihrer Behebung. Beachtenswert ist, wie in Einsiedeln immer wieder ein Ausgleich zwischen den technischen Fragen und den historisch-ästhetischen Forderungen erstrebt wurde. Wie sämtliche Aspekte der Wiederherstellung in dieser Schrift behandelt werden, zeigt der Abschnitt über die — meist durch Spenden ermöglichte — Finanzierung. Der zweite Teil des reich mit Plänen, Schnitten und Photoaufnahmen dokumentierten Bandes schliesst mit einem originellen Tagebuch, in dem sich der Fortgang der Arbeit samt den dabei auftretenden Problemen und Schwierigkeiten anschaulich verfolgen lässt.

Prof. Dr. R. Zürcher, Zürich

Planungsgrundlagen für den städtebaulichen Ideenwettbewerb «Hauptstadt Berlin». Herausgegeben vom Bundesminister für Wohnungsbau, Bonn, und vom Senator für Bau- und Wohnungswesen, Berlin. 148 S., 42 Bilder, 39 farb. Karten, 4 Luftbildaufnahmen, Format 42 × 30 cm. Berlin-Wilmersdorf 1957, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 39 DM.

Die seinerzeit als Grundlage für den inzwischen entschiedenen internationalen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Gestaltung der Hauptstadt Berlin (s. S. 440) erarbeiteten Planungsgrundlagen sind vom deutschen Bundesministerium für Wohnungsbau in Bonn und vom Senator für Bau- und Wohnungswesen, Berlin, in Form einer Denkschrift herausgegeben worden. Bearbeitet wurde das mit ausserordentlich schönen Plänen versehene Buch von der Ab-

teilung für Landes- und Stadtplanung unter Mitwirkung bekannter Architekten und Städtebauer, die nicht am Wettbewerb teilnehmen. Die Denkschrift ist von grossem Wert, enthält sie doch nicht nur eine lückenlose Inventarisierung, sondern auch die heute gültigen Planungen für den Raum Gross-Berlin. Gerade diese zeigen, dass trotz gewaltiger Zerstörungen und trotz der hinderlichen Zonengrenzen ganze Arbeit geleistet worden ist. Die Dokumente über die Kriegszerstörungen sind eindringlich. Druck und Aufmachung des Werkes zeichnen sich durch grosse Sorgfalt aus.

H. M.

Landslides and Engineering Practice, Committee on Landslide Investigations. Special Report 29, Highway Research Board. 232 Seiten, 125 Figuren. NAS-NRC, Publication 544, Washington D. C. Preis 6 Dollars.

Im Juni 1954 hatte der Unterzeichnete Gelegenheit, an einer mehrtägigen Sitzung der Kommission für Rutschungen des Highway Board in Topeka im Staate Kansas USA teilzunehmen. Unter der souveränen Leitung von Edwin B. Eckel vom U. S. Geological Survey in Denver, Col., hatten sich 14 Geologen und Ingenieure aus Kreisen der Hochschule und vor allem aus der Praxis versammelt, um die verschiedenen Kapitel dieses nun vorliegenden Buches, das sich speziell den Rutschungen im Zusammenhang mit dem Strassenbau widmet, zu besprechen. Praktisch jedem dieser Mitglieder, die aus allen Teilen der U. S. sich in grösseren Abständen trafen, war eines der nachfolgend aufgezählten Kapitel übertragen worden: Einführung (E. B. Eckel), Finanzielle und gesetzliche Aspekte (R. Smith), Rutschtypen (D. J. Varnes), Erkennen von Rutschungen (A. M. Ritchie), Interpretation von Luftphotographien (Ta Liang und D. J. Belcher), Feld- und Laboratoriumsuntersuchungen (S. S. Philbrick und A. B. Cleaves), Verhinderung von Rutschungen (A. W. Root), Sanierung von Rutschungen (R. F. Baker und H. E. Marshall), Stabilitätsanalyse und Berechnung der Sanierungsmassnahmen (R. F. Baker und E. J. Yoder), Zukunftsaufgaben (J. M. McNeal), Fragebogen über Rutschungen.

Das nun vorliegende, für die Praxis geschriebene Werk stellt wohl eine der besten und modernsten Darstellungen dieses wichtigen Gebietes dar. Im Zeichnen der neuen Strassenbauten mit ihren grossen Erdbewegungen, wo die Verhinderung und die Sanierung von Rutschungen zu den täglichen Aufgaben gehören, greift man dankbar zu einem solchen Werk.

PD Dr. A. von Moos, ETH, Zürich

Baumaschinen und Baueinrichtungen. Von O. Walch. II. Band: Baueinrichtungen. 314 S. mit 160 Abb. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1957, Springer-Verlag. Preis DM 40.50.

Das Buch ist angenehm klar gegliedert und lässt sich nach dem Inhalt in vier Hauptabschnitte aufteilen: Ein erster Teil befasst sich in knapper Weise mit Ausschreibung und Vertrag (speziell für deutsche Verhältnisse) sowie Organisation von Bauunternehmungen und der Baustelle, wobei auch auf die Frage der Arbeitsgemeinschaften eingegangen wird. Ein zweiter Teil berührt alle jene Punkte, die bei der Ausarbeitung eines Angebotes systematisch geprüft werden sollten: Unterlagen, Zugang und Transporte zur Baustelle, Entwurf der Installationen und Wahl der Geräte, Bauprogramm und Kostenberechnung. Im dritten Teil wird die eigentliche Bauausführung untersucht, soweit sie mit den Baueinrichtungen zu tun hat, insbesondere auch die Ueberwachung der Arbeiten und der Unterhalt der Geräte. Der vierte Teil ist einer Auswahl von Beispielen gewidmet.

Das spezielle Problem der kleineren Baustellen, die gerade wegen ihrer geringeren wirtschaftlichen Tragfähigkeit in bezug auf den Einsatz von Geräten und Einrichtungen besondere Aufgaben stellen, ist etwas kurz behandelt. Dank der vollständigen Aufzählung der zu berücksichtigenden Gesichtspunkte und vor allem der reichhaltigen Beispiele sowie einiger grundlegender Bemerkungen besonders über Bauzeiten und Geräteunterhalt verdient das Buch die Aufmerksamkeit nicht nur der Unternehmungen, sondern auch weiterer Kreise, auch der Studierenden.

H. J. Lang, Liestal

Congrès International des Machines à Combustion. Rapport final de la Conférence de Zurich 1957. 890 S. mit Abb. Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller, Zürich 27. Preis geb. 65 Fr.

Der vorliegende, sehr umfangreiche Kongressbericht enthält die Texte der Vorträge, technischen Berichte und Diskus-