

Dütschler, Hermann

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **78 (1960)**

Heft 10

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.

Projekte mit Pavillons (alleinstehend oder zusammengebaut) vorteilhaft, besonders auf dem gegebenen Gelände. Separate Zugänge und Kampagnieplätze sind erforderlich, zu grosse Massierungen müssen vermieden werden. Lärmeinwirkungen von Kampagnie zu Kampagnie sind weitestgehend auszuschalten.

Schluss folgt

Mitteilungen

Unterdrückerscheinungen in Pumpenleitungen. Die Bildung von Unterdrücken in Wasserleitungen, die besonders beim Abstellen von Pumpen zu Ablösungserscheinungen an hochgelegenen Stellen der Druckleitung und unter Umständen zu schweren Schlägen führen kann, ist dem Hydrauliker durch physikalische, aus der Druckschwankungsberechnung gegebene Betrachtungen, nicht aber aus direkter Beobachtung bekannt. Nun haben Gebrüder Sulzer mit einer 1000 m langen, eigens für diesen Zweck verlegten Wasserleitung von 200 mm Durchmesser Versuche durchgeführt, durch welche die durch die Unterdruckwirkung verursachten Ablösungserscheinungen in einer durchsichtigen Rohrstrecke beobachtet und gefilmt werden konnten. Hierüber berichtet *Jean Duc*, dipl. Ing., in «Technische Rundschau Sulzer» 1959, Heft 3. Die Versuche ergaben, dass in einer stark ansteigenden Leitung, in der sich die Schwerkraft in Längsrichtung auswirken kann, kein sichtbarer Hohlraum entsteht, wenn auch alle Anzeichen einer Kavitation vorhanden sind, und ferner, dass in einer nur mässig ansteigenden Leitung (5 % Steigung in den Versuchen) der entstandene Hohlraum sich ohne merklichen Schlag durch die blosse Wirkung der Schwere schliessen kann. Wenn sich aber der Hohlraum in einem bestimmten Hochpunkt der Leitung stabilisiert oder wenn er sich in einer horizontalen Leitungsstrecke ausbreiten kann, so dass das Auffüllen erst nach Umkehrung der Strömungsrichtung in der ganzen Leitung erfolgt, so können sehr hohe Druckspitzen auftreten. Die gewonnenen Erkenntnisse werden nunmehr von Gebrüder Sulzer zur Bestimmung der Schutzmassnahmen gegen Druckschwankungen, insbesondere bei Wasserversorgungsleitungen mit ungünstigem Profil, herangezogen.

Die neuen Weatherill-Ladeschaufeln mit Vierradantrieb auf Pneurädern weisen eine Reihe bemerkenswerter Verbesserungen auf, durch welche die Leistungsfähigkeit erhöht und die Einsatzmöglichkeiten erweitert werden (Vertretung für die Schweiz: Hans Fehr, Dietlikon). Die Seitenarme werden sowohl hydraulisch als auch mechanisch betätigt. Die erstgenannte Art kommt für grösste Hebewirkung zur Anwendung, die zweite für leichtere Arbeiten, die schnell bewältigt werden sollen. Es bestehen drei Grössen: L 60, L 62, L 64. Die Schaufeln fassen 1,0, 1,25 und 1,52 m³, die Ladegewichte sind 1541, 1814 und 2267 kg. Das Modell L 62 wird durch einen Vierzylinder-Dieselmotor von 85 PS mit Luftkühlung angetrieben, das Modell L 64 durch einen Dreizylinder-Sechskolben-Zweitakt-Rootes-Dieselmotor von 108 PS bei 2000 U/min. Im Modell L 60 ist ein Ford-Dieselmotor von 62 PS eingebaut. Eine neue Pneuladeschaufel wird am diesjährigen Automobil-Salon in Genf vorgeführt werden.

Diesel-hydraulische Lokomotiven für die Britischen Bahnen. Die von der Deutschen Bundesbahn in Zusammenarbeit mit der Lokomotivfabrik Krauss-Maffei, München, entwickelten Diesel-Lokomotiven, Typ V 200, mit Mekydro-Kraftübertragung (beschrieben in SBZ 1959, Heft 43, S. 714) wurden in Swindon für das kleinere Lichtraum-

profil der Britischen Bahnen umkonstruiert. Die Lokomotive erhielt die Bezeichnung «D.800». Die Motoren und die ganze Kraftübertragungsanlage sind genau gleich wie bei den deutschen V 200 Lokomotiven. Ueber die Konstruktion sowie die besonders interessanten Leistungs- und Verbrauchsmessungen, die Betriebsversuche und die Betriebserfahrungen in der Zeit von Anfang 1959 bis Ende Mai 1959 berichtet «The Engineer» vom 20. Nov. 1959, S. 644.

Benson-Kessel für 475 t/h Dampfleistung. Mitte 1959 ist auf der Zeche Walsum am Niederrhein die bisher grösste in Europa gebaute Kesseleinheit von 475 t/h Dampferzeugung bei 211 atü, 535° C / 535° C in Betrieb gekommen. Als Brennstoff dient Steinkohle (Mittelprodukt mit $H_u = 5500$ kcal/kg und 20 % Asche), die in GS-Brechern grob vermahlen und direkt den vier Zyklonen zugeführt wird. Der Kessel ist mit einem Turbosatz von 150 MW im Block geschaltet, der mit Zwischenüberhitzung von 385 auf 535° C bei 38,5 atü arbeitet. Ein zweiter gleicher Kessel soll 1960 in Betrieb kommen (aus «VDI-Nachrichten» vom 21. Nov. 1959, S. 3).

Ein Rechenzentrum für Bautechnik. In Freiburg im Breisgau wurde ein elektronisches Rechenbüro W. Kahl, Deichelweiherweg 3, eröffnet, das folgende Berechnungen kurzfristig ausführt: Rahmentragwerke, seitenverschieblich oder unverschieblich, orthogonal, beliebige Abmessungen und Belastungen; Durchlaufträger, Unterzüge, Decken, Träger; Lineare Gleichungssysteme; Berechnungen von Tabellen aus gegebenen beliebigen Formeln. Kurz vor Fertigstellung befinden sich: Berechnung des Sohldruckes von Streifenfundamenten nach der Steifetheorie und Einflusslinien für Durchlaufträger und Rahmen.

Persönliches. Der Regierungsrat von Basel-Stadt hat als Nachfolger von O. Jauch, der in den Ruhestand tritt, *Fritz Peter von Fellenberg*, dipl. Arch., zum Stadtplanchef von Basel gewählt. Arch. Peter leitet gegenwärtig das Bureau des Generalverkehrsplanes auf dem Hochbauamt der Stadt Zürich.

Nekrologe

† **Hermann Dütschler**, geb. am 26. Dez. 1901, ist am 14. Februar in Bern nach kurzer, schwerer Krankheit an den Folgen einer Operation gestorben. Mit ihm ist ein Mann dahingerafft worden, der alle sich ihm stellenden Probleme mit unbändiger Arbeitskraft anpackte und zu Ende führte. Schon früh hat er die Freude am Wissen und Erkennen verspürt und mit 23 Jahren erwarb er bereits das Diplom eines Elektroingenieurs an der ETH. Nach einigen Jahren Tätigkeit als wissenschaftlicher Assistent für darstellende Geometrie an der ETH — in diese Zeit fiel auch die Ausbildung zum Militärpiloten — galt sein Interesse vor allem Fragen der Nationalökonomie, des Verkehrs und der Statistik. Um sein Wissen zu vertiefen, besuchte er Vorlesungen an der Universität Zürich. Für kurze Zeit arbeitete er als Kontrollingenieur im Eidg. Luftamt und sodann vier Jahre als Generalsekretär der Zentralverwaltung des Automobilclubs der Schweiz. Eine nachher angenommene Stellung in der Privatwirtschaft konnte ihn nicht befriedigen, und so suchte er sie, wie er selbst in seinem Lebenslauf ausführte, «mit einer intellektuell und für einen Ingenieur befriedigenderen Tätigkeit in allgemein- und mathematisch-statistischer Richtung zu vertauschen», um die erworbenen Erfahrungen besser auswerten zu können.



Fortsetzung von S. 178

Ostfassade (rechts das Nordende)

So trat er 1936 als wissenschaftlicher Mitarbeiter in das neu gegründete Institut für Wirtschaftsforschung an der ETH ein und 1942 in das Wirtschaftssekretariat des Gotthardbundes. Nach dem Aktivdienst übernahm er in der neu entstandenen Firma Machor S. A. in Bern den Posten eines Direktors, den er bis im vergangenen Sommer bekleidete. Am 1. August 1959 wurde er als Sektionschef beim Eidg. Oberbauinspektorat für die neu geschaffene Sektion Verkehr, Verkehrsstatistik und Dokumentation angestellt. In dieser Eigenschaft hatte er sich mit der wissenschaftlich-mathematischen Vorbereitung und Auswertung des verkehrsstatistischen Materials zu befassen. Seine dringende Aufgabe aber bestand darin, die schweizerischen Verkehrszählungen 1960 vorzubereiten; daneben hat er sich intensiv mit der Beschaffung und technischen Verbesserung von automatischen Verkehrszählapparaten beschäftigt.

Aus seiner Feder stammen verschiedene wissenschaftliche oder fachtechnische Veröffentlichungen und Aufsätze; er äufnete eine umfangreiche Fachbibliothek.

Nach aussen ist Hermann Dütschler nicht hervorgetreten. Seine schlichte und natürliche Wesensart, sein Wissensdurst und seine Freude am Lösen von Problemen lassen es verständlich erscheinen, dass er es vorzog, sich über das Wochenende mit einem Rucksack voll wissenschaftlicher Literatur in sein kleines Refugium bei Ronco zurückzuziehen, wo er in aller Abgeschiedenheit immer wieder neue Kräfte sammelte für sein mathematisch-statistisches Forschen. Fragen, die ihn beschäftigten, hing er nach, ohne sich sehr um die Umwelt zu kümmern. Ungemein gross war von jeher sein Drang nach Wissen, nach Erkenntnis der Dinge, ihrer Ursachen und Zusammenhänge. Besonders hervorstechende Züge in seinem Wesen waren Höflichkeit und äussere Bescheidenheit. Nüchtern und sehr kritisch veranlagt, war er auch sich selbst gegenüber objektiv, blieb aber stets optimistisch eingestellt. Als geistig differenzierter Mensch hatte er über alles seine eigenen Anschauungen, und es war ihm ernst mit den Ueberzeugungen, die er auf Grund seiner gut fundierten wissenschaftlichen Erkenntnisse gewann. Ueberdurchschnittliche Intelligenz, Schaffenslust und Schlichtheit waren seine hauptsächlichsten Wesenszüge.

Erwin Fankhauser

† **Robert Bourgeois**, dipl. Ing. S. I. A., Delegierter des Verwaltungsrates der ARCOS, La soudure électrique autonome SA, Renens, und der Westinghouse AG. für Bremsen und Signale, sowie alt Direktor der Tramways Lausannoises, ist am 2. März nach geduldig ertragener Krankheit gestorben.

† **Giannino Pedrazzini**, dipl. El.-Ing. G. E. P., von Campo Valle Maggia, geb. am 2. März 1893, ETH 1913 bis 1919, bei der Maschinenfabrik Oerlikon 1920 bis 1934, bei Brown Boveri seit 1939, ist am 27. Februar durch einen Schlaganfall dahingerafft worden.

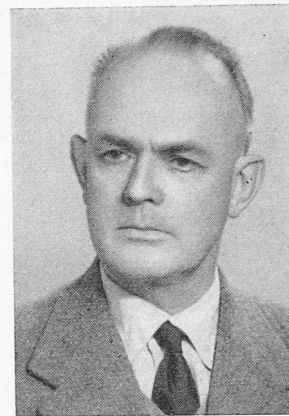
Buchbesprechungen

Die Kunstdenkmäler des Kantons Bern. Die Stadt Bern, Band II, Gesellschaftshäuser und Wohnbauten, Von *Paul Hofer*, 484 S., 445 Abb. Band 40 des Gesamtwerkes «Die Kunstdenkmäler der Schweiz». Basel 1959, Birkhäuser-Verlag. Preis geb. 57 Fr.

Der Stadt-Organismus im Ganzen und seine Entstehung hat im ersten Stadtband (1952) des gleichen Verfassers seine Darstellung gefunden, dazu an Einzelbauten die Wehranlagen, Tore, Spitäler, Waisenhäuser und die berühmten Brunnen. Band III (1947) zeigte das Rathaus, die Zeughäuser, Kornhäuser, Stadtbibliothek usw. Band IV wird eine Monographie des Berner Münsters, Band V die Pfarr- und Klosterkirchen enthalten, sowie die Zunfthäuser, die leider im vorliegenden Band nicht mehr Platz gefunden haben, obschon sie thematisch dazu gehört hätten.

Der vorliegende Band zeigt das Rathaus des «Aeusseren Standes», der eine Art Jugend-Parlament und -Regierung zur Vorbereitung auf den Staatsdienst war, das «Hôtel de Musique», das «Museum» und einiges nicht mehr

Vorhandenes, dann als Hauptteil die Wohnbauten, die eigentliche Substanz der Stadt. Es lassen sich zwei grosse Bauperioden unterscheiden: eine spätgotische, die wie überall in der Schweiz bis ins siebzehnte Jahrhundert reicht, und die des 18. Jahrhunderts, die im Grossen das heutige Stadtbild prägt. Von den wohl sehr primitiven Wohnbauten der Gründungszeit bis ins 13. Jahrhundert ist nichts übrig geblieben, und die Renaissance hat sich auf das dekorative Detail an Fassaden beschränkt, die im ganzen spätgotischen Charakter behielten. Die meisten dieser Wohnhäuser wurden nachträglich aufgestockt, die Höfe verbaut, der alte Baukörper wurde vielfach gegen die Strasse mit einer Fassade französisch-klassischen Stils versehen, so dass erst die Wendeltreppe im Hof den alten Kern sichtbar macht.



H. DÜTSCHLER

Dipl. El.-Ing.

1901

1960

Während die früheren Jahrhunderte die alten Hofstätten der zähringischen Gründung bei Erbgang immer wieder geteilt hatten, setzt im 18. Jahrhundert eine gegenläufige Bewegung ein: wer es vermag, kauft benachbarte Häuser auf, um eine stattlich breite Fassade zu gewinnen; der seigneurale Lebensstil erfordert grosse Räume, 1728 bis 1730 entsteht die stattlichste «maison entre cour et jardin», der Erlacherhof, wie das «Stift am Neubau» erbaut von Albrecht Stürler. Der Verfasser verfolgt die Veränderung der Bewohnerschaft in den einzelnen Strassen im Lauf der Jahrhunderte, woraus sich ihre Bedeutung im Stadtorganismus ablesen lässt. Ueberhaupt ergibt die Betrachtung sozusagen nebenbei viel soziologisch und kulturhistorisch interessantes Detail; amüsant ist beispielsweise der zähe Widerstand der Obrigkeit gegen das Theater, das erst 1798 im Gefolge der Revolution eindringt.

Die Wohnbauten einer grösseren Stadt übersichtlich darzustellen ist wohl prinzipiell unmöglich. Soll man sie topographisch anordnen, Strasse für Strasse nach den Hausnummern? Dann gehen die Stilepochen unentwerrbar durcheinander. Oder nach diesen Epochen? Dann wird die topographische Verteilung unübersichtlich. Man hat einen Mittelweg gewählt: als Hauptgliederung die drei Abschnitte des Stadt-Wachstums, dann innerhalb jedes Abschnittes die einzelnen Strassen, in diesen aber sind die Häuser nach Entstehungszeiten gruppiert. Der Gesamteindruck des Bandes wäre übersichtlicher, und damit eindrucksvoller geworden, wenn man zuerst alle Bauten spätgotischen Charakters zusammengenommen hätte, dann die wenigen mit Renaissance-Detail, und wieder die des 18. Jahrhunderts. Das Topographische hätte sich auf einem Uebersichtsplan mit den Strassennamen und Hausnummern zeigen lassen, um den man ohnehin dankbar gewesen wäre, denn Abb. 1 und die kleinen Planskizzen der einzelnen Stadtteile geben für den Nicht-Berner keine zureichende Orientierung, und in dieser Hinsicht sollte jeder Band selbständig sein und den Leser nicht auf das Nachschlagen in andern Bänden verweisen müssen.

Zu den Abbildungen wäre noch anzumerken, dass in zuvielen Fällen die Lukarnen, Kamine usw. auch dann erscheinen, wenn sie nicht zum ursprünglichen Bestand gehören. Dieses unruhige und überflüssige Detail sowie ein zu breiter Streifen Himmel saugt sozusagen den Blick des Betrachters nach oben ab, während er auf die Fassaden zu konzentrieren wäre. Wenn wir schon am «Beckmessern» sind: man wäre dankbar, wenn der Inhalt des Bandes jeweils durch ein Stichwort auf dem Rückentitel angedeutet wäre — in vorliegendem Fall also «Wohnbauten» — und wenn für die komisch gespreizten DIE und DER eine weniger anspruchsvolle Form gefunden würde, wie bei den