

Terner, Bernhard

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 48

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.

diese Weise kann die Lokomotive bei einer Aussentemperatur von -25°C während 10 Stunden wartungsfrei stehen gelassen werden.

Als Bremse dient eine durchgehende, schnellwirkende, mehrlössige Druckluftbremse (Bauart Knorr KETm) mit kombiniertem Steuerapparat, Druckübersetzer, Steuerventil und Umstellvorrichtung für Güterzug, Personenzug, Schnellzug, sowie eine Zusatzbremse. Jedes Drehgestell hat für jedes Rad je einen Bremszylinder. Ein Bremsdruckregler, der von einer Triebachse aus angetrieben ist, schaltet bei einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/h die Abbremsung von «nieder» auf «hoch» und umgekehrt. Gleitschutzregler verhindern das Gleiten bei zu hohem Klotzdruck. Die Druckluft von 10 at wird durch einen elektrisch angetriebenen Kompressor von 72 m³/h Ansaugvolumen erzeugt. Ausserdem kann der Hilfsdieselsatz mit Luftverdichterteil weitere 76 m³/h verdichten. In jedem Führerstand ist eine Spindelhandbremse vorhanden, die unmittelbar auf zwei Räder des darunter liegenden Drehgestells und mittelbar über die Gelenkwellen auch auf die andern Achsen wirkt.

Die Lokomotive V-160 durchläuft jetzt ein ausgedehntes Messprogramm und wird anschliessend einer Dauererprobung im normalen Betrieb unterzogen. Insgesamt werden zehn, im wesentlichen gleiche Prototyplokomotiven gebaut. A. O.

Nekrologe

† **Bernhard Turner**, dipl. Ing. S. I. A., G. E. P., ist am 23. September nach kurzer Krankheit im 86. Altersjahr verschieden. Mit ihm, der sich bis zu seinen letzten Lebenstagen einer seltenen körperlichen und physischen Frische erfreute, ist nicht nur eine markante Persönlichkeit aus dem Zürcher Stadtbild verschwunden, sondern einer der erfolgreichsten Bau-Ingenieure der ältern Generation.

Am 19. Juli 1875 in Dorohoy (Rumänien) geboren, kam Bernhard Turner nach Absolvierung eines humanistischen Gymnasiums in der rumänischen Universitätsstadt Jassy nach Paris, um sich dort dem Medizinstudium zu widmen. Es wurde ihm bald bewusst, dass seine Begabung auf dem Gebiete der Technik lag, und so verliess er 1887 Paris, um sich am Eidg. Polytechnikum zu immatrikulieren, wo unter anderen Culmann, Ritter und Tetmajer seine Lehrer waren. Die Studien schloss Turner mit einer Arbeit in Wasserbau bei Prof. Hilgard ab und erwarb sich 1902 das Diplom als Ingenieur.

Seine erste praktische Arbeit führte ihn während mehrerer Jahre in das Gebiet des Eisenbahn- und Strassenbaues. Bereits im Jahre 1902 wirkte er bei der Firma Anselmier in Bern am Projekt der Sustenstrasse mit, die fast 50 Jahre später zur Ausführung kam. Nachher sicherten sich die Firmen Locher & Cie. in Zürich, Buss AG. in Basel, sowie Haag & Greulich die Mitarbeit des jungen, begabten Ingenieurs. Beim Bau der Albula-Bahn bekleidete er die Stelle eines Sektions-Ingenieurs. Von dort kam er nach Bayern zum Bau der Bahn auf den Wendelstein, um später als Oberingenieur den Bau der Berninabahn von Morteratsch bis Tirano zu leiten.

1909 gründete Bernhard Turner mit seinem frühern Assistenten beim Bau der Wendelsteinbahn, Charles Chopard (Nachruf s. SBZ 1954, S. 734) das Ingenieurbureau Turner & Chopard in Zürich. Während des 25jährigen Bestehens dieses Bureau widmete sich Bernhard Turner mit grossem Erfolg der Entwicklung der Eisenbeton-Bauweise. Im Jahre 1911 wurde der Firma auf Grund eines Wettbewerbes die statische Berechnung und Konstruktion des Hotel Bellevue-Palace in Bern übertragen. An weitem nennenswerten Bauten folgten darauf der Bahnhof in St. Gallen, das Bezirksgebäude und die Städtischen Amtshäuser in Zürich, die Strassenbrücke bei Eglisau, Schulhaus- und Industriebauten, die Landesbibliothek in Bern, die Gewerbeschule Zürich, Geschäfts- und Kinobauten in Zürich, Basel und St. Gallen, von denen vielleicht das Hallen-Schwimmbad «Viadukt» in Basel wegen seinen besonders schwierigen statischen Problemen, die in ganz neuer konstruktiver Weise gelöst wurden, erwähnenswert ist.

Neben dem Eisenbetonbau pflegte das Ingenieurbureau Turner & Chopard die Holzbauweise gemäss den Ideen des Weimarer Zimmermeisters Hetzer. Bernhard Turner erwarb die Patente der Hetzer'schen Holzbauweise und förderte deren Anwendung durch grossangelegte praktische Versuche in der EMPA. Zahlreiche Hallenbauten, Flugzeug-Hallen in Dübendorf, Bauten der Landesausstellung in Bern von 1914, die Kuppeln der Universität Zürich und des ETH-Neubaues wurden in Hetzer-Konstruktion ausgeführt, sowie zahlreiche Lehrgerüste für Brücken der Gotthardbahn. Ausserdem verwertete Bernhard Turner die Hetzer-Patente auch in vielen andern europäischen Ländern, in der Hauptsache in Italien und Frankreich.

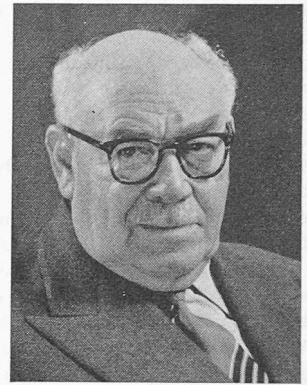
In den 20er Jahren erreichte das Bureau Turner & Chopard seinen Höhepunkt durch die Teilnahme an Wettbewerben für Brücken und Hochbauten, bei welchen es vielfach mit ersten Preisen bedacht wurde. Besondere Erwähnung verdient der erste Preis für die Konstruktion und statische Berechnung des Völkerbundgebäudes in Genf nach dem Projekt von Le Corbusier.

Turner hatte grosses statisches Geschick, das ihm erlaubte, Konstruktionslösungen ohne langwierige Berechnungen intuitiv zu bestimmen. Die Dimensionierung von Baukörpern gelang ihm nach mehrjähriger Erfahrung durch rasche Interpolation dank eines erstaunlichen Gedächtnisses, das ihn selten enttäuschte. Diese so stark entwickelte Ingenieurbegabung verschaffte ihm bei seinen Mitarbeitern grossen Respekt und bei seinen Auftraggebern ein bemerkenswertes Vertrauen.

Im Jahre 1933 ging die glänzende berufliche Laufbahn von Bernhard Turner durch Auflösung der Firma Turner & Chopard zu Ende. Seitdem beschäftigte er sich noch vielfach als beratender Ingenieur und beteiligte sich noch öfter erfolgreich an Wettbewerben. In besonderem Masse widmete sich Bernhard Turner seit 1935, da er mit seinem Sohne Leopold Turner, dipl. Ing. ETH, die Firma B. & L. Turner, Ingenieure in Haifa, gegründet hatte, dem Aufbau des jungen Staates Israel. Dieses Ingenieurbureau befasste sich anfänglich mit der Projektierung und Ausführung von öffentlichen Bauten, später jedoch als Vertretungsbureau für namhafte Schweizer Firmen der Maschinen- und Instrumentenbranche. An den grossen Pumpenanlagen zur Bewässerung der Negev-Wüste hat dieses Bureau in grossem Umfang als Vertreter von Gebrüder Sulzer AG. in Israel mitgewirkt.

Neben seiner beruflichen Tätigkeit als Ingenieur hatte Bernhard Turner noch vielseitige Interessen kultureller Art. Er war nicht nur ein Förderer junger, begabter Studenten und Künstler, sondern auch Mitbegründer und Betreuer vieler wohltätiger Institutionen. Sein Charakter war durch grosse Menschenfreundlichkeit gekennzeichnet. Er wusste sich mit Menschen jeden Standes und jeder Klasse zu verstehen. Besondere Anhänglichkeit und kollegiale Freundschaft verband ihn mit seinen Studienkollegen von der ETH. Er liess es sich nicht nehmen, an den alle zwei Jahre stattfindenden Zusammenkünften regelmässig teilzunehmen. Auch war er bis in die letzten Jahre an den Veranstaltungen der G. E. P. und des S. I. A. sowie an internationalen Fachkongressen zu treffen — oft zusammen mit seiner lebhaften Gattin, die ihm nur ein Jahr im Tode vorangegangen ist.

So ist mit dem Tode von Bernhard Turner ein durch berufliche Leistungen und menschliche Beziehungen reiches Leben zu Ende gegangen. Die zahlreichen Kollegen und Freunde, die ihn gekannt und geschätzt haben, werden die Lücke noch lange spüren, welche durch den Tod von Bernhard Turner in ihrer Mitte entstanden ist.



B. TURNER

Dipl. Ing.

1875

1960