

Zur Reorganisation der Schweiz. Bundesbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 9

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-34724>

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.

Chlormagnesium, Chlorcalcium; erheblich weniger stark wirken die Sulfate, wie Natrium-, Kalium-, Magnesium- und Calciumsulfat. Ganz schlecht liegen dementsprechend die Verhältnisse bei Meerwasser, wie die in Tabelle II wiedergegebenen, vom Berichtersteller durchgeführten Versuche zeigen. Dabei ist zu bemerken, dass der Salzgehalt des Meerwassers im stillen und im atlantischen Ozean rund etwa 3,5% beträgt und folgende Zusammensetzung zeigt:

2,70%	Natriumchlorid,
0,06%	Kaliumchlorid,
0,32%	Magnesiumchlorid,
0,22%	Magnesiumsulfat,
0,14%	Calciumsulfat,
3,44%	

Wie aus der Tabelle II ersichtlich, war bei Versuch II trotz des hohen Gehaltes des Meerwassers an Natriumbichromat (5%) die Abrostung der darin lagernden Eisenplättchen nicht nur nicht gleich Null oder wenigstens geringer als in reinem Meerwasser, sondern sogar noch stärker. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse bei Chlorcalciumlösungen, wie aus Tabelle III ersichtlich, günstiger dagegen bei Gipslösungen (Tabelle IV).

Tabelle III.

Versuch-Nr.	Lösung	Beschaffenheit der Eisenplättchen nach 24stündiger Lagerung i. d. Lösungen
1	100 gr H ₂ O 25 „ CaCl ₂	Vom Loch aus zeigt das Plättchen beidseitig grünliche Flecken, sonst blank
2	100 gr H ₂ O 25 „ CaCl ₂ 0,1 „ K ₂ Cr ₂ O ₇	Schwach gerostet; Rost braunrot
3	100 gr H ₂ O 25 „ CaCl ₂ 0,5 „ K ₂ Cr ₂ O ₇	Plättchen sehr stark gerostet; Rost braunrot
4	100 gr H ₂ O 25 „ CaCl ₂ 1,0 „ K ₂ Cr ₂ O ₇	Plättchen sehr stark gerostet; Rost braunrot

Tabelle IV.

Versuch-Nr.	Lösung	Anfangsgewicht der Plättchen	Endgewicht der Plättchen	Gewichtsverlust durch Abrosten nach drei Monaten	Aussehen der Plättchen nach 3 Monaten
1	Destilliertes H ₂ O	33,6206	33,4320	0,1886	Sehr stark verrostet
2	Gesättigte Gipslösung	35,0240	34,8816	0,1424	Sehr stark verrostet
3	Gesättigte Gipslösung + 1% Na ₂ Cr ₂ O ₇	37,5725	37,5410	0,0315	Schwach verrostet
II. Versuchsreihe.					
Nach einem Jahr:					
1	Gesättigte Gipslösung	37,0076	36,5056	0,5020	Sehr stark verrostet
2	Gesättigte Gipslösung + 5% Na ₂ Cr ₂ O ₇	37,0860	37,0860	0,0000	Vollständig blank

Aus diesen beiden Versuchsreihen ist ersichtlich, dass ein Zusatz von 1% Na₂Cr₂O₇ zu gesättigter Gipslösung den Rostangriff um fast das Fünffache verringert und dass andererseits bei einem Zusatz von 5% Na₂Cr₂O₇ selbst nach einjähriger Lagerung das Plättchen noch völlig blank blieb. (Schluss folgt.)

Zur Reorganisation der Schweiz. Bundesbahnen.

Die durch den Tod von a. Oberingenieur Dr. Rob. Moser im Verwaltungsrat der S. B. B. eingetretene Vakanz hat der schweiz. Bundesrat, von dem der Genannte als Mitglied jener Behörde berufen worden war, durch die Wahl von Stadtrat Dr. jur. E. Klöti aus Zürich wieder ausgefüllt. Allgemein hat wohl dieser Beschluss überrascht, wie beispielsweise die „Thurgauer Zeitung“ sich dazu äussert:

„Bald wird der letzte Fachmann aus dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen ausgemerzt und die ganze Behörde aus Nationalräten, Regierungsräten und Stadträten zusammengesetzt sein zur grossen Freude der Generaldirektion, die allmächtiger wird, je weniger Sachverständige und je mehr National-, Regierungs- und Stadträte im Verwaltungsrat sitzen.“ —

In der Tat ist diese Wendung für Viele schwer verständlich. Wir selbst können sie uns nur als Beginn der „Reorganisation“ erklären, über die Bundesrat Haab in der Rede zu Wädenswil gesprochen, die wir auf Seite 96 der letzten Nummer wiedergaben.

Oberingenieur Moser war als einer unserer weitaus hervorragendsten Eisenbahnfachmänner in den Verwaltungsrat berufen worden zu einer Zeit, als man wohl voraussetzte, dieser werde vornehmlich auch die technische Seite der Vorlagen der Generaldirektion zu prüfen und über diese nach fachlichen Gesichtspunkten zu entscheiden haben. Nun hat aber die Zusammensetzung des Verwaltungsrates, die fast nur nach regionalen und parteipolitischen Gesichtspunkten erfolgt ist, diese Voraussetzung ausgeschaltet und gezeigt, dass neben den „Rücksichten, von denen jedermann weiss, dass sie eben bei uns genommen werden müssen“ — wie Bundesrat Haab sich in seiner Rede ausdrückte — für Abwägung technischer Momente kein Platz geblieben ist. So fand unser Kollege Moser, als gänzlich ausserhalb der politischen Parteien stehender Fachmann, auch für die besten Gründe, die er vorzubringen hatte, meistens kein Verständnis; wir haben es ihm dabei hoch angerechnet, dass er es demungeachtet für seine Pflicht hielt, auf dem verlorenen Posten auszuharren.

Wenn nun bei dem neuen Kurs diese ursprünglich dem Verwaltungsrat naturgemäss zufallende Funktion gänzlich ausgeschaltet werden soll, ist die vom Bundesrat getroffene neue Wahl gewiss zu begrüssen. Hoffentlich wird dafür bei Neuordnung der Verhältnisse der richtige Weg gefunden, um die Befürchtungen der „Thurgauer Zeitung“ vor der Allmacht der Generaldirektion gegenstandslos zu machen.

Miscellanea.

Eidgenössische Technische Hochschule. Der Bundesrat hat am 20. dies Herrn Bruno Zschokke in Anerkennung seiner der E. T. H. als Privatdozent für Materialprüfungswesen und Dozent für Militärsprengtechnik geleisteten Dienste den Titel eines Professors verliehen.

Doktorpromotion. Die E. T. H. hat Herrn Karl Kobelt, dipl. Ingenieur aus Marbach (St. Gallen) die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften [Dissertation: Genauigkeitsuntersuchung der graphischen Triangulation] und Herrn Heinrich Frick, dipl. Fachlehrer aus Zürich und Maschwanden, die Würde eines Doktors der Mathematik verliehen [Dissertation: Ueber den Zusammenhang der Perioden quadratischer Formen positiver Determinante mit der Zerlegung einer Zahl in die Summe zweier Quadrate].

Diplomerteilung. Der Schweiz. Schulrat hat nachfolgenden Studierenden der E. T. H. auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt: Als Architekt: Jean Chauvet von Genf; Horace Decoppet von Suscévaz (Waadt). — Als Bauingenieur: Elsa Diamant von Vagujhely (Ungarn). — Als Vermessungs-Ingenieur: Oskar Reimann von Zürich.

Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Für die Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen soll, wie die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ berichtet, eine neuartige Stromzuführung durch seitlich der Geleise gespannte Drähte in Erwägung gezogen werden. Diese Anordnung würde die Uebersichtlichkeit der Strecke erhöhen, auch wären Störungen in den parallel laufenden Schwachstromleitungen leicht zu vermeiden. Mit Triebgestellzügen werden auf der Schlesischen Gebirgsbahn regelmässige Versuchsfahrten in dieser Richtung