Strub, Emil

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 26

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

zu der ihnen vom Preisgericht zugesprochenen Summe. Verlangt werden: zwei Lagepläne in 1:100, Grundrisse und Schnitte in 1:50, summarische Kostenberechnung und kurzer Bericht. — Das Programm nebst zwei Lageplänen ist zu beziehen vom Oberingenieur der Stadt, No. 4 rue de l'Hôtel de Ville in Genf.

Nekrologie.

† **Emil Strub.** Ohne irgend welche Anzeichen einer Krankheit und mitten aus einer vielseitigen Berufstätigkeit heraus ist Ingenieur *Emil Strub* am 15. Dezember d. J. von uns geschieden; ein Herzschlag hat den rüstigen Mann plötzlich dahin gerafft.

Emil Strub stammte aus Trimbach bei Olten, wo er am 13. Juli 1858 geboren wurde. Er besuchte die Volksschule daselbst und die Bezirksschule in Olten. Die ersten Grundlagen zu seiner spätern Tätigkeit, in der sein Name in der ganzen technischen Welt bekannt werden sollte, verdankte er dem Bergbahnen-Erbauer Riggenbach, in dessen Werkstätten zu Aarau er, von der Schule kommend, in den Jahren 1882 und 1883 seine erste Lehre durchmachte. Zur weitern Ausbildung besuchte er dann das Technikum Mittweida und arbeitete praktisch in den Maschinenfabriken Hohenzollern und Esslingen, bis sein Wunsch, wieder in die Heimat zurückzukehren, durch Anstellung als Konstrukteur in der Zentralbahnwerkstätte in Olten Erfüllung fand. Aus dieser Stellung wurde er vom schweiz. Eisenbahndepartemente im Jahre 1888 an die neu geschaffene Stelle eines Kontrollingenieurs für Bergbahnen berufen, ein Amt, das er bekleidete, bis er 1891 zum Inspektor der Berner Oberlandbahnen ernannt wurde. In den Jahren 1897 bis 1898 finden wir ihn als Direktor der Jungfraubahn tätig. Von 1898 an hat er ein selbständiges Ingenieurbureau geführt, zunächst bis 1901 in Montreux uad dann in Zürich, wo er von 1902 bis 1904 mit Ingenieur A. Thomann und von 1905 an zu Studien für Spezialbahnen mit Ingenieur H. H. Peter gemeinsam arbeitete.

Ohne eine technische Hochschule besucht zu haben, hat Strub es verstanden, durch Selbststudium auch sein theoretisches Wissen zu vertiefen, das im Verein mit seinen reichen Erfahrungen auf dem Gebiete der Bergbahnen (Seilbahnen und Zahnstangenbahnen) ihn zu einem der hervorragendsten, im Inlande und im Auslande auf diesem Gebiete gleich hoch geschätzten Spezialisten gemacht hat, dessen Mitarbeit überall gesucht wurde. Davon zeugt die Aufzählung der wesentlichsten von ihm oder unter seiner Mithülfe ausgeführten Arbeiten, die grösstenteils auch durch ihn selbst in der Schweizerischen Bauzeitung zur Darstellung kamen. So die Strassenbahn in Lissabon (1889) die Vitznau-Rigi-Lokomotive (1891), die Seilbahn San Salvatore (1892), die Wengernalpbahn (1893), die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (1893), Berner Oberlandbahnen mit besonderer Berücksichtigung der schweiz. Zahnradbahnen mit Reibungsstrecken (1895), der Artikel „zum 25. Jubiläum der Rigibahn" (1896) der Oberbau der Jungfraubahn (1897), die Vesuvbahn (1903), die Mendelbahn (1903) usw. Ausserdem sind von Strub bei Bergmann in Wiesbaden zwei zusammenfassende Arbeiten erschienen: „Die Bergbahnen der Schweiz"; I. Drahtseilbahnen (1900) und II. Zahnradbahnen (1902). Von seither durch Strub ausgeführten Anlagen seien nur genannt die Münster-Schlucht-Bahn (1905/08), die Virglbahn in Tirol (1906/07), die Åreskutanbahn in Schweden (1908/09) u. a. Projekte hat er bearbeitet und waren noch in Vorbereitung für Oesterreich-Ungarn, Russland, Deutschland, Schweden, Frankreich, Spanien und Italien.

Was Strubs Namen am meisten verbreitet hat, das war das von ihm erfundene Zahnstangensystem. Als Mitte der 90er Jahre Guyer-Zeller für den Oberbau der geplanten Jungfraubahn ein Preisausschreiben erliess, gewann Strub den ersten Preis für das von ihm vorgeschlagene System, das sich dann glänzend bewährt hat. Er übertrug dessen Ausführung den L. von Rollschen Eisenwerken in Gerlafingen und hatte die Genugtuung, zu erleben, dass seine Zahnstange ausser bei den bereits genannten noch bei einer grossen Zahl anderer Steilbahnen Verwendung fand; so bei Triest-Opčina, Martigny-Châtelard, Brunnen-Morschach, Asiago-Rochetta, Monte-Carlo, Monthey-Champéry usw. Vor kurzem haben die italienischem Staatsbahnen das System Strub für die Bergbahnen in Calabrien und Sizilien gewählt und bedeutende Aufträge dafür erteilt.

Bei allen seinen Erfolgen behielt Strub sein einfaches und schlichtes Wesen bei. Er suchte nicht hervorzutreten und blieb eher zurückgezogen. Seine Freunde wussten sein schlichtes und ruhiges Wesen zu schätzen. Im engern Kreise kam auch sein Humor und seine Freundlichkeit erst recht zum Ausdruck und aus seiner reichen Praxis im Bergbahnwesen wusste er viel Interessantes zu erzählen. Strub war eine kräftige und gesunde Natur, die noch kein Zeichen des Alterns zeigte und auch die, die ihn wenige Stunden vor seinem Tode sahen, konnten nicht ahnen, dass er so bald und plötzlich dahingehen und dem von ihm gewählten und geliebten Berufe so bald entrissen werden sollte. Sein Leben war ein Leben voll Arbeit und unermüdlich verfolgte er alle Fortschritte und Erscheinungen im Bergbahnwesen, selbst eifrig mitarbeitend und Neues schaffend. Mitten in der Arbeit für neue Entwürfe und Ausführungen hat ihn der Tod ereilt und seinen Mitarbeitern entführt.

Korrespondenz.

Wir erhalten folgende Zuschrift mit Bezug auf das letzte Protokoll des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins betreffend

Ausbildung der Geometer.

„Gestatten Sie mir, den zwei kurzen Diskussionen im Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, Sektion Zürich, über die Frage der *Geometer-Ausbildung* (siehe Protokolle Seite 333 und Seite 378) noch einige Zeilen hinzuzufügen, da die Sache nicht nur für die Geometer, sondern für die Allgemeinheit, das Polytechnikum und den Bund, wie auch für die Ingenieure von grösster Wichtigkeit ist.

Es ist wohl unbestritten, dass die von der Grosszahl der Geometer angestrebte bessere Ausbildung des Nachwuchses wünschenswert ist. Ein Teil der Geometer glaubt nun, dies sei zu erreichen durch Einführung der Matura und ein vorläufig fünf-, später siebensemestriges Studium am Polytechnikum; es wollen also nicht nur ein, sondern gleich zwei Schritte, um nicht zu sagen Sprünge, auf einmal gemacht werden. Da hierbei das Polytechnikum mit in Frage kommt, dürfen wohl die ehemaligen Polytechniker und die Ingenieure bei Beratung dieser Fragen mitsprechen, umsoeher als viele von ihnen zufolge ihrer Praxis befähigt sind, hier ein massgebendes Urteil abzugeben. Es besteht nun, wie man da und dort hört, in Geometerkreisen ein Drängen in dieser wohl wichtigen Sache, was umsoweniger erklärlich scheint, als die Dringlichkeit kaum so gross sein dürfte, wie man den Behörden glaubhaft machen will. Das Verlangen unserer Kreise nach der nötigen Zeit zu gründlicher Prüfung erscheint abgesehen davon wohl umsomehr berechtigt, wenn man die von erfahrenen Geometern selbst geäusserten Befürchtungen bezüglich Zweckmässigkeit der angestrebten Neuerung hört und sich näher besieht.

Angenommen, die Geometer hätten die Matura und fünf Semester an der Ingenieurschule des Polytechnikums zu hören, so wäre dies gleichbedeutend mit einem vollständigen Umsturz ihres bisherigen Bildungsganges und mit einer enormen Verteuerung dieses Studiums. Dies wird aber gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt, wo das Arbeitsfeld der Geometer, der eidgen. Zivilgesetzgebung wegen, sich so gewaltig ausdehnt, also die Chancen in diesem Berufe sehr gute sind, manchem Familienvater, der seinem Sohne gerne diese Vorteile mit bescheidenen Mitteln verschaffen möchte, nichts weniger als erwünscht sein. Ebensowenig kann es dem Bund als Hauptzahler des neuen Vermessungswerkes gleichgültig sein, wenn das hiezu nötige Personal notgedrungen viel grössere Ansprüche für seine Leistungen machen muss. Doch abgesehen davon: wie stellen sich die jungen Leute am Polytechnikum selbst?

Nachdem sie während fünf Semestern neben den Vermessungsingenieuren studiert, sollen sie dann in weniger hoher Stellung in der Praxis Vorlieb nehmen. Nun steht es doch ausser Frage, dass jeder nur einigermassen strebsame junge Mann alle Hebel in Bewegung setzen und sich die finanziellen Mitteln zu verschaffen suchen wird, um die nur zwei fehlenden Semester mit seinen Kollegen weiter absolvieren zu können und um in der Praxis als Vermessungsingenieur sich günstiger zu stellen. Bei diesen Studierenden wird also der beabsichtigte Zweck nicht erreicht, denn diese Leute kommen für den Geometerberuf nur noch bedingt in Frage. Von denjenigen, die mit fünf Semestern in die Praxis übertreten müssen, wird ein weiterer Teil darnach trachten, die fehlenden zwei Semester, sobald es die finanziellen und andere Umstände gestatten, nachzuholen. Es bleiben also für den eigentlichen Geometerberuf nur die weniger strebsamen jungen Leute übrig. Es liegt aber darin die grosse Gefahr, dass das Polytechnikum dann Leute in die Praxis abgibt, die ihrem Berufe keine rechte Freude abgewinnen können und unzufrieden bleiben, sich sicherlich teilweise der Ingenieurtätigkeit zuwenden u. s. f. — Warum denn nicht, haben sie ja an der Ingenieurabteilung unserer technischen Hochschule (wenn auch nur fünf Semester) studiert!

Wir fürchten aber eine noch ungünstigere Einwirkung auf die Ingenieurbranche in anderer Richtung. Diejenigen, die gerne den