Kraft, Adolf

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 7

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

Mitteilungen

Tiefbaugewerbe und Preisstabilisierung. Zu Beginn des Jahres 1961 hat die *Vereinigung Schweizerischer Tiefbauunternehmer* einen Regietarif für Erd- und Strassenbaugeräte veröffentlicht. Dieser beruht auf den Löhnen und den Materialgrundpreisen vom Herbst 1960. Die 1961 und ab 1. Januar 1962 eingetretene Erhöhung des Stundenlohnes für Bauarbeiter bleibt nicht ohne Einfluss auf die Ansätze des Regietarifes, ebenso die gestiegenen Anschaffungskosten für Maschinen und Ersatzteile. Im Interesse der Niedrighaltung der Baukosten beschloss jedoch der Vorstand der Vereinigung, den Mitgliedern zu empfehlen, von einer Erhöhung der Regiepreise für Erd- und Strassenbaugeräte vorläufig abzusehen. Es wird dabei in Kauf genommen, dass die Kostensteigerung in dem bereits beachtlich mechanisierten Tiefbau kaum mehr durch besondere Massnahmen wettgemacht werden kann. Sollten die Selbstkosten weiter steigen, so müssten die Tarifsätze überprüft und den neuen Verhältnissen angepasst werden.

Strassenabschrankungen mit Drahtseilen weisen beträchtliche technische, betriebliche und wirtschaftliche Vorteile auf: Sie schützen die Fahrzeuge vor dem Ueberschlagen; ihre grosse Elastizität dämpft einen allfälligen Anprall; die Sichtbehinderung ist völlig unbedeutend, die Leitwirkung der verzinkten Seile sehr gut. Je nach Verkehrsanforderungen werden drei bis sechs Seile übereinander angeordnet. Die Drahtseile haben 19 mm Durchmesser und eine Bruchfestigkeit von 13 000 kg. Sie sind stark verzinkt und benötigen somit keinen Unterhalt. Sie werden zusammen mit geeigneten Seilhaltern und Endverankerungen von der Kabelwerke Brugg AG., E. Fatzer AG., Romanshorn, und Schweizerische Seil-Industrie AG., Schaffhausen, geliefert.

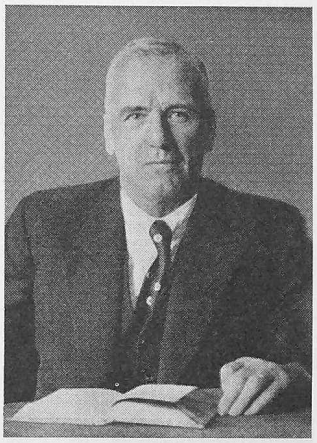
«Technical Digest». A Monthly Review of Technology and Science in Socialist Countries. Published by Státni Nakladatelstvi Technické Literatury, SNTL, Spáléna 51, Prag. Diese nunmehr im vierten Jahrgang erscheinende Zeitschrift (Format 16 × 23 cm, rd. 70 Seiten pro Heft), reichhaltig illustriert und sauber gedruckt, vermittelt einen Ueberblick über die in den kommunistischen Ländern bearbeiteten Probleme und ausgeführten Arbeiten auf allen Fachgebieten von der Landesplanung bis zum Maschinenbau, alles in englischer Sprache.

Das englische Kernkraftwerk Wylfa in der Grafschaft Anglesey in Wales, dessen Bau laut einer Mitteilung in den «VDI-Nachrichten» vom 17. Jan. 1962 nunmehr beschlossen ist, soll im Endausbau eine Leistung von 800 MW aufweisen. Es wird das achte Kernkraftwerk der zentralen Elektrizitätserzeugungs-Behörde sein. Ein weiteres Kernkraftwerk ist bei Hunderston für das südschottische Elektrizitätsamt im Bau. Die Gesamtleistung der neun Werke wird 4375 kW betragen, was rd. 15 % des voraussichtlichen Strombedarfs Grossbritanniens entspricht.

Speisewagenpark der SBB. Nachdem kürzlich die beiden letzten Speisewagen mit hölzernem Wagenkasten aus dem Verkehr zurückgezogen werden konnten, verfügen die SBB nunmehr ausschliesslich über moderne Speisewagen mit Stahlkasten, total 36 Wagen des in den Jahren 1944—1961 erbauten Standardtyps. Ferner sind noch zwei ältere, modernisierte Wagen sowie fünf Buffetwagen vorhanden.

Nekrologe

† **Albert Pfister,** geboren am 23. Dez. 1877 in seinem Bürgerort Oetwil am See, verlebte zusammen mit seinen Geschwistern frohe Jugendjahre auf dem Bauerngewerbe seiner Eltern. In Männedorf und Zürich schloss er seine Mittelschulbildung mit der Maturität ab, worauf er mit Unterbruch durch vermessungstechnische Vorarbeiten an der Albulabahn und durch Militärdienst von 1896 bis 1905 am Eidg. Polytechnikum war, das er mit dem Diplom als Ingenieur verliess. Als Bauführer kehrte er wieder an die Rhätische Bahn zurück, wo er bei den Bauten der Albulabahn und auf der Strecke Davos-Filisur, zuletzt noch im Unterengadin zwischen Bevers und Schuls tätig war.



ALBERT PFISTER

Dipl. Ing.

1877 1962

1912 begann seine Arbeit bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Als Ingenieur im Stab des «provisorischen Baupersonals» der Doppelspursektion Giubiasco-Chiasso eingereiht, war Albert Pfister Bauführer der Teilstrecke Maroggia-Mendrisio. 1915 wurde er (immer noch provisorisch) zum Bahningenieur des Bahnbezirkes Arth-Airolo gewählt, um von 1921 an zehn Jahre lang den Bahnbezirk Aarau zu leiten. Dann holte ihn sein ehemaliger Arbeitskollege von der Rhätischen Bahn, Oberingenieur Werner Bärlocher, als Leiter des Bahnunterhaltes und Stellvertreter des Oberingenieurs in den Kreis III. In dieser Stellung verblieb Albert Pfister bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand Ende 1942. Mit ihm sinkt nicht nur ein Bauveteran der Albulabahn, an der er schon bei den Vermessungsvorarbeiten mitwirkte, ins Grab. Als begeisterter Berggänger und Skifahrer war er Mitglied des Akademischen Alpenklubs und des Skiklubs Rhätia. Bis ins hohe Alter hat er diesen beiden Sportarten manchen Tag gewidmet.

In seiner vielseitigen Stellung beim Bau und Unterhalt von Eisenbahnen war er für uns jüngere Semester auch ein väterlicher Berater und Freund. Wenn wir in technischen oder administrativen Nöten bei ihm Rat suchten, hatte er für uns «immer Zeit», und seine Ratschläge und Belehrungen waren für uns fast Erfüllung der Aufträge. Als ehemaliger Hauptmann und Einheitskommandant in einem Zürcher Bataillon — 1915 wurde er als Bahningenieur von Goldau nach damaligem Brauch «administrativ dienstfrei» — kannte er vom Militärdienst her das genaue Rapport- und Meldewesen und dank seiner eisenbahntechnischen Kenntnisse war er befähigt, uns immer nur gut zu beraten und zu helfen. Was das heisst, können nur jene ermessen, die die ganze Krise der dreissiger Jahre und die ersten Kriegsjahre bei der eidgenössischen Staatsbahn miterlebt haben. Seine Untergebenen waren bei Albert Pfister stets Mitarbeiter und er half uns, mit einem ihm besonders eigenen Helferwillen, wo und wann er immer nur konnte.

Nach seiner Pensionierung wurde es nach und nach stiller um unsern S. I. A.- und G. E. P.-Kollegen. Seine Frau, die ihm zwei Söhne und eine Tochter schenkte, starb vor einigen Jahren und in stiller Häuslichkeit, umsorgt von seiner Tochter, ist er am 25. Januar 1962 in seinem Hause an der Mühlehalde in Zürich entschlafen. Bei uns Eisenbahnern aller Grade, die wir unter ihm arbeiten durften oder die mit Albert Pfister im täglichen Dienstgeschehen zusammenkamen, bleibt er aber unvergessen. *Ernst Züttel*

† **Adolf Kraft,** dipl. Masch.-Ing., von Brugg AG und Zürich, geb. am 11. Oktober 1891, verlebte seine glückliche Jugendzeit im Kreise von sieben Geschwistern in einer Arztfamilie in Arbon und Zürich. Ausgestattet mit dem Maturitätszeugnis der Kantonsschule Zürich wandte er sich an der ETH dem Studium als Maschineningenieur zu. Die durch eine einjährige Werkstattpraxis bei den von Roll'schen Eisenwerken in Gerlafingen und Olten unterbrochenen Hochschulstudien schloss er Ende 1915 mit dem Diplom ab. Anschliessend war er während eines Jahres Assistent bei Prof. Dr. A. Stodola. Im Jahre 1916 trat er bei der Maschinenfabrik Oerlikon ein, wo er bei der Abteilung für elektrische Heizung, zuletzt als Stellvertreter des Abteilungschefs, während 3 Jahren erfolgreich wirkte.

Der Uebertritt zu den Nordostschweiz. Kraftwerken (NOK) im Jahre 1919 war für seine künftige Berufsbetäti-



ADOLF KRAFT

Dipl. Masch.-Ing.

1891 1961

gung von entscheidender Bedeutung. Zunächst mit Projektierung und Bau des Rheinkraftwerkes Eglisau beschäftigt, schlossen sich für ihn die entsprechenden Projektstudien und die Bauausführung des Kraftwerkes Wäggital an. Massgeblich mit der Entstehung dieses in Fachkreisen des In- und Auslandes stark beachteten Speicherkraftwerkes verbunden, übernahm er nach dessen Fertigstellung im Jahr 1925 mit Sitz in Siebnen SZ den verantwortungsvollen Posten der Betriebsleitung. In Anerkennung seiner Dienste wurde er einige Jahre später zum Betriebsdirektor ernannt.

Leider war A. Kraft gezwungen, sich nach 28jähriger, aufopfernder Tätigkeit im Jahre 1953 infolge schwerer Erkrankung aus dem Berufsleben zurückzuziehen. Es war ihm indessen vergönnt, an der Seite seiner treubesorgten Gattin und seiner beiden Töchter in seinem neuen, schönen Heim in Rüschlikon ZH bei verhältnismässig guter Gesundheit einige Jahre zu verbringen und sich in liebevoller Art der Familie zu widmen. Eine unerwartet eintretende Lungenembolie beendete am 16. Oktober 1961 seine irdische Laufbahn. Mit seiner Familie trauern die vielen Freunde und Bekannten auch aus dem Kreise des S. E. V., der G. E. P. und der Studentenverbindung Zofingia, die dem charaktervollen, vornehm gesinnten und stets hilfsbereiten Verstorbenen dauernd ein getreues Andenken bewahren werden. *A. Dudler*

† **Franz Messmer,** selbständiger Architekt S.I.A. in Zürich, ist am 2. Februar nach kurzer Krankheit entschlafen.

Buchbesprechungen

Wasser, Abwasser und Wärme in der Betriebswirtschaft am Beispiel der Textilindustrie. 71 S., 45 Abb. Basel 1961, zu beziehen bei der CIBA.

In einer vom künstlerischen und drucktechnischen Standpunkt aus betrachtet äusserst ansprechenden Form sind Referate und Diskussionsvoten zusammengefasst, die anlässlich der CIBA-Tagung vom 2. Juni 1961 in Zürich gehalten wurden.

Nach einleitenden Referaten von Dir. *H. H. Zweifel,* CIBA, und Prof. Dr. *O. Jaag,* EAWAG, Zürich, berichtete in einem ersten Hauptvortrag PD Dr. *K. Wuhrmann,* EAWAG, Zürich, über Wasserbeschaffung für die Textilindustrie. Die bei der Wasserbeschaffung auftretenden Fragen, wie ausreichende Quantität bei zweckentsprechender Qualität, sowie die hydrologischen und chemischen Verhältnisse des Grundwassers verschiedener Flussgebiete werden in klarer Form erläutert. Der Wasserökonomie sowie den Möglichkeiten innerbetrieblicher Wassereinsparungen wird dabei besondere Beachtung geschenkt.

Der bekannte Textilfachmann Dr. *M. Kehren,* technischer Leiter der Textilprüfanstalt Mönchen-Gladbach, berichtet über die Abwasserwirtschaft, die verschiedenen Arten von Schmutzstoffen, die in Textilabwässern angetroffen werden, und die Möglichkeiten, diese aus dem Abwasser zu entfernen. Die namhaften Anstrengungen, die namentlich Deutschland zur Reinigung seiner Textilabwässer unternommen hat, zeigen, wie komplex das ganze Problem ist. Die neuen synthetischen Netzmittel, die Detergentien, bringen weitere wesentliche Schwierigkeiten in die ohnehin nicht einfachen Verhältnisse. Neue Wege der Abwasserreinigung in der Textilbranche beginnen sich abzuzeichnen. Die Reinigungskosten werden jedoch, je vollkommener das Reinigungsverfahren wird, für die Industriebetriebe allein kaum mehr tragbar.

Ueber die wärmetechnischen Erfordernisse der Textilindustrie berichtet *W. Sennhauser,* dipl. Ing., Professor am Zentralschweizerischen Technikum Luzern. In der Textilindustrie wird mit Heizmitteltemperaturen von 170—190° C gearbeitet. Dampf- und Heisswasserkessel werden mit Drücken von 13—15 atü betrieben. Moderne Kessel arbeiten mit reduzierten Wassermengen aber guten Zirkulationsverhältnissen. Auf Probleme der Wasserspeicherung, der Wärmerückgewinnung, den spezifischen Wärmebedarf, die Kraft-Wärme-Kupplung und die Wärmepumpe wird hingewiesen.

Diskussionen und Schlussfolgerungen beschliessen die interessante Schrift.

A. Hörler, dipl. Ing., EAWAG, Zürich

Dubbels Taschenbuch für den Maschinenbau. Bearbeitet von verschiedenen Fachgelehrten. Herausgegeben von *F. Sass, Ch. Bouché, A. Leitner.* 12. vollständig neu bearbeitete Auflage. Band 1: 884 S., rd. 3000 Abb., Band 2: 970 S., rd. 3000 Abb. Berlin 1961, Springer-Verlag. Preis für beide Bände zusammen DM 45.50.

Der besondere Wert dieses weitverbreiteten und hauptsächlich vom Maschineningenieur verwendeten Hilfsbuches ist vor allem pädagogischer Art: Es bietet zu den einzelnen Stoffgebieten treffend und straff zusammengefasste Darstellungen der theoretischen Grundlagen und zeigt an Hand sorgfältig ausgewählter Berechnungsbeispiele deren Anwendung auf die im Maschinenbau vorkommenden Aufgaben. Es eignet sich daher nicht nur als Nachschlagewerk, sondern auch als Lehrbuch, weshalb es an technischen Lehranstalten besonders beliebt ist. Das zeigt sich denn auch in der raschen Folge der Auflagen (zehnte Auflage 1949, besprochen in SBZ 1949, Nr. 49, S. 699; elfte Auflage 1953, besprochen in SBZ 1954, Nr. 3, S. 37). Es ist aber ausdrücklich zu bemerken, dass auch der in der Industrie tätige Maschineningenieur den «Dubbel» mit Vorteil zur Hand nimmt, denn der richtige Gebrauch der Zahlenwerte, Berechnungsformeln und Diagramme setzt ein tieferes Verständnis der physikalischen Vorgänge sowie der geltenden Theorien voraus. Dieses ist dauernd zu pflegen, weil sich sonst erfahrungsgemäss Unklarheiten und Unsicherheiten einstellen und man rasch veraltet.

Die zwölfte Auflage wurde unter Beibehaltung von Aufbau und Charakter völlig neu bearbeitet. Die meisten Abschnitte erfuhren Anpassungen und Erweiterungen, neue kamen hinzu (Getriebetechnik, Regeltechnik u. a.), so dass das Gebotene dem gegenwärtigen Stand der Technik entspricht.

Da sich das Werk an den im Maschinenbau tätigen Fachmann richtet, blieben grosse Gebiete unberücksichtigt (Verfahrenstechnik, Land- und Haustechnik, Heiz- und Klimatechnik). Diese Beschränkung ist zu begrüssen. Sie erlaubte, die Grundlagen und den eigentlichen Maschinenbau umso gründlicher zu behandeln. Man könnte sich aber gerade im Hinblick auf sie fragen, ob es nicht angezeigt wäre, bei einer nächsten Auflage vom technischen zum MKSA-Massystem überzugehen und so dessen Einführung, die wesentliche Vorteile brächte, zu erleichtern. Dazu müssten allerdings sämtliche Zahlenwerte und Berechnungstafeln geändert werden, was mit den heute verfügbaren Hilfsmitteln ohne übermässigen Aufwand möglich wäre. *A. O.*

Die historischen Automobile im Verkehrshaus der Schweiz. Von *Max Troesch.* 50 S. Format A 5, 19 Abb. Luzern 1961, Heft 5 der Veröffentlichungen des Verkehrshauses. Preis geh. 3 Fr.

Nicht weniger als 19 solcher Wagen, nämlich die gegenwärtig ausgestellten aus dem noch grösseren Gesamtbestand der Sammlung, werden in sehr sorgfältiger, einheitlicher und übersichtlicher Darstellung dem Leser vorgeführt. Die ältesten stammen aus dem Jahr 1898 (Popp, Basel, und Oldsmobile, Detroit; auf einem solchen hat der Rezensent schon zu Anfang unseres Jahrhunderts die ersten Autoreisen erlebt), es folgen Berna und Panhard-Levassor 1902, Orion und Saurer 1903 und dann viele liebe, alte Bekannte bis zu Lancia 1930 und Hispano-Suiza 1937. Dank seiner umfassenden Kenntnis der Materie gelingt es dem Verfasser, nicht nur