Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 17

Artikel: Doktorpromotion an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich
Autor: A.J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-30075

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.09.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Wenn also auch zufolge der selbstverständlichen Beschränkung der Arbeiten des Laboratoriums auf wenige bestimmte Fabrikate, zum Teil wesentlich verschiedenen Baudatums, diese oder jene vergleichenden Schlussfolgerungen vor unzutreffender Verallgemeinerung nicht ganz sicher sein mögen, so stellen die Berichte des Laboratoriums für Kraftfahrzeuge der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin jedenfalls eine willkommene und nützliche Bereicherung der automobiltechnischen Literatur dar, auf welche die Aufmerksamkeit weiterer Kreise hingelenkt werden muss. *E. H.*

DOKTORPROMOTION
an der
Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Die anlässlich der zum Eröffnungstage des neuen Studienjahres erfolgte Ernennung von drei *Ehrendoktoren* unserer Technischen Hochschule, die wir auf Seite 219 lfd. Bandes zu melden hatten, veranlasst uns zu einigen Bemerkungen allgemeiner Natur, die wir deshalb nicht unterdrücken können, weil wir sie für wesentlich halten und namentlich weil wir selbst stets als entschiedene Verfechter der Erteilung des Promotionsrechtes an die Eidg. Technische Hochschule aufgetreten sind.

Durch die jüngste Promotion zu Doktoren der Technischen Wissenschaften ehrenhalber hat die Technische Hochschule drei Männer ausgezeichnet, deren hervorragende Leistungen auf ihrem Gebiete besonders von ihren Fachgenossen hoch geschätzt werden, sodass diese sich allgemein der Professorenschaft für ihre wohlgemeinte Aufmerksamkeit gewiss sehr zu Dank verpflichtet fühlen. Wir glauben das namens aller schweizerischen Kollegen ausdrücklich feststellen zu dürfen.

Dieses vorausgeschickt drängen sich uns namentlich im Hinblick auf die Eröffnungstage künftiger Studienjahre an der Technischen Hochschule folgende grundsätzliche Betrachtungen auf.

Dass die Gewährung des Promotionsrechtes als Attribut einer „Hochschule“ auch bei uns dem Bedürfnisse der *Studierenden* entsprach, beweist die im Verlauf von drei Jahren [die Promotionsordnung [1]) ist am 31. März 1909 vom Schweiz. Schulrat aufgestellt und am 20. April 1909 vom Schweiz. Bundesrat genehmigt worden] relativ grosse Zahl von 70 erfolgten Doktorpromotionen. Der Professorenschaft gebührt dabei dankbare Anerkennung für die oft sehr grosse Mehrarbeit, die sie dadurch auf sich genommen hat.

Wie andere Promotionsordnungen sieht nun auch die unsere die Verleihung der Würde eines *Doktor ehrenhalber* vor und zwar als „seltene Auszeichnung in Anerkennung hervorragender Verdienste um die Förderung der Wissenschaften“.

Andere Hochschulen und insonderheit manche Universitäten machen von solchem Rechte einen recht ausgiebigen Gebrauch, wovon bei besondern Vorkommnissen auch in unserem Lande Proben abgelegt worden sind, wie z. B. einer unserer Kollegen für seine allerdings sehr verdienstlichen Leistungen an dem gleichen Anlasse gleichzeitig mit *drei* Doktordiplomen beglückt wurde. Wir glauben nicht, dass durch einen so reichlichen Gebrauch das Ansehen der Institution gehoben wird und dürften uns kaum täuschen, wenn wir annehmen, dass der Begriff der „seltenen Auszeichnung“ gerade durch ähnliche Erscheinungen veranlasst, in der Promotionsordnung der Eidg. Technischen Hochschule Aufnahme gefunden hat. Ganz in diesem zurückhaltenden Sinne ist die Doktorpromotion ehrenhalber bisher an unserer Hochschule, bei den drei Ehrungen, die im Verlauf der letzten drei Jahre erfolgten, auch gehandhabt worden. Wenn unser verdienter Herr Schulratspräsident beim Inslebentreten der Neuordnung der Hochschule, an der er in vorderster Linie mitgewirkt hat, damit ausgezeichnet wurde, oder wenn ein nahezu im 80. Jahre stehender ganz hervorragender Mathematiker, der vor 50 Jahren unserem Professorenkörper angehörte, durch eine solche Ernennung erfreut wurde, oder wenn der Direktionspräsident der Gotthardbahn, der vom Bau der Linie angefangen bis zur endgültigen Liquidation des Unternehmens an dessen Leitung den grössten Anteil gehabt und ausserdem der Technischen Hochschule wesentliche Dienste geleistet hat, bei Auflösung der Gotthardbahn-Gesellschaft zum Ehrendoktor ernannt wurde, so erschien das jedermann natürlich. Dass aber *zur Eröffnung des Studienjahres* drei Promotionen erfolgen, die mit diesem jährlich sich wiederholenden ganz internen Anlasse der Hochschule selbst in keinerlei Beziehung stehen, wird von Vielen nicht verstanden werden. „Warum gerade *wir* aus der glücklicherweise nicht kleinen Zahl verdienter Fachgenossen gleicher technischer Richtung?“ so werden die Auserkorenen sich ohne Zweifel fragen. „Warum gerade nur die Abteilung III unserer Technischen Hochschule?“ wird es von den Vertretern der andern acht Abteilungen lauten, von denen jede ebenfalls zahlreiche anerkannt verdienstvolle Männer in ihren Reihen zählt.

Wir besorgen, dass wenn man davon abgeht, solche Ehrungen auf ganz ausserordentliche, die Hochschule oder die auszuzeichnenden Persönlichkeiten selbst direkt betreffende Anlässe zu beschränken, man auf eine schiefe Ebene gerate, auf der mit den besten Absichten und bei aller erdenklichen Vorsicht der Wert der Doktorwürde ehrenhalber der Eidg. Technischen Hochschule leiden müsste.

Letztere wird sicherlich Erfreuliches wirken, wenn sie auch im neuen Gewande und mit den ihr naturgemäss zukommenden neuen Rechten ausgestattet, an der am „Eidg. Polytechnikum“ von jeher geübten Einfachheit entschieden festhält und in dieser Richtung für ihre Schwesteranstalten, ohne in die Schwächen mancher derselben zu verfallen, vorbildlich zu werden trachtet. *A. J.*

[1]) Siehe deren Wortlaut in Band LV, Seite 9 und 10.

Miscellanea.

Elektromobil und Benzinwagen vergleicht in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht Prof. Dr. *A. Riedler* auf Grund der Untersuchung eines Elektromobils, deren Ergebnisse im zweiten Band der „Wissenschaftlichen Automobil-Wertung“ [1]) veröffentlicht sind. Riedler kommt zu dem Schluss, dass die Elektromobile, gleichgültig welcher Bauart, wegen grossem Totgewicht, entsprechendem Rollverlust und geringem Aktionsradius in wirtschaftlicher Hinsicht den Vergleich mit Benzinwagen in keiner Weise aushalten. Motoren auf Kraftwagen zu verwenden, sei von Anfang an eine Gewichtsfrage gewesen und erst die Verbrennungsmaschinen mit flüssigem Brennstoff haben eine weitreichende Energieaufspeicherung und einen Aktionsradius von 300 bis 400 *km* möglich gemacht, wobei selbst bei schweren Lastwagen die Aufspeicherung nur 1 % des Wagengewichts erfordere. Fallen schon die rein technischen Erwägungen zu ungunsten des Elektromobils aus, abgesehen von den meist unterschätzten Schwierigkeiten in der Betriebsführung bei Einzelbetrieb, so werde der Unterschied noch grösser, wenn auf die Anschaffungskosten der Wagen abgestellt werde. Ein entsprechender Benzinwagen hätte mehr als viermal so grosse Motorleistung (35 *PS* statt 8 *PS*) und mehr als doppelte Fahrgeschwindigkeit. Eine *PS*-Motorstärke erfordert 70 *kg* Gewicht für elektrische Energieaufspeicherung, mehr als 35 Mal soviel als der Benzinwagen, 1 *km* Aktionsradius 9 *kg*, mehr als 50 Mal soviel als beim Benzinwagen. Das Verhältnis $\frac{PS\text{-Motorleistung}}{kg\text{-Wagengewicht}}$ sei beim Elektromobil 1:210, beim Benzinwagen 1:46. Vergleiche man nicht Wagen gleicher Anschaffungskosten, sondern gleicher Motorleistung, wobei ein 8 *PS*-Benzinwagen nur 1000 *kg* wiegt und etwas über 6000 Fr. kostet, so werde das Verhältnis noch wesentlich ungünstiger. Elektromobile können daher nur im Grossbetrieb und im Stadtverkehr, bei kleinen Fahrgeschindigkeiten und mit hart aufgepumpten Gummireifen in Betracht kommen. Zu ihrem Vorteil spreche die grosse vorübergehende Ueberlastbarkeit der Elektromotoren, dank deren der von Riedler untersuchte Wagen auch unter ganz ungewöhnlichen Fahrverhältnissen wie in Sand und tiefem Schnee, wo andere Wagen versagten, stets durchzubringen gewesen sei, immerhin unter Gefährdung der überlasteten Batterien und Motoren.

Erweiterung der Kraftreserveanlagen der Stadt Zürich. Wie wir unsern Lesern auf Seite 153 von Band LIX meldeten, ist das vor Jahresfrist aufgestellte Projekt der Erstellung eines kalorischen Ergänzungskraftwerkes im Guggach mit vier Dieselmotoren von Einheiten zu etwa 4000 *PS* (bezw. je 3750 *PS* und 2500 *kw*) am 9. März 1912 vom Grossen Stadtrat an den Stadtrat zurückgewiesen worden. Der Stadtrat hat seither durch die bestehende Expertenkommission, die durch Zuziehung eines Architekten und eines Betriebsleiters verstärkt wurde, die Angelegenheit neu prüfen lassen. Diese Kommission bestätigte zwar ihre frühern allgemeinen Schlussfolgerungen zu Gunsten des Dieselmotors gegenüber den von Escher Wyss & Cie. vorgeschlagenen Projekten für Ausbau der Dampf-

[1]) Vgl. Literatur auf S. 233 und Besprechung auf S. 228 dieser Nummer.